

XX-XXII

2020-2022

17



CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES
MARCHES D'ASSURANCE (CIMA)

INSTITUT INTERNATIONAL DES
ASSURANCES



BP: 1575 YAOUNDE
Tel :(+237)22 20 71 51
FAX :(+237) 22 20 71 51
E-mail :iia@cameroun.com
Site web: <http://www.iiacameroun.com>
Yaoundé/Cameroun

**MEMOIRE D'ETUDE ET DE STAGE
POUR L'OBTENTION DU DIPLOME DE
MASTER PROFESSIONNEL EN
ASSURANCE**

1ère promotion 2020-2022

THEME:

**LA GESTION ET LE
DEVELOPPEMENT DE
L'ASSURANCE TRANSPORT
FACULTES AU NIGER**

Présenté et soutenu par :
SEKOU SOUMAILA BERY
ABANSOUR

Sous la direction de :
HAMA IDRISSE
Directeur Technique de SUNU IARD
Niger



NOVEMBRE 2022



CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES
MARCHES D'ASSURANCE (CIMA)

INSTITUT INTERNATIONAL DES
ASSURANCES



BP: 1575 YAOUNDE
Tel :(+237)22 20 71 51
FAX :(+237) 22 20 71 51
E-mail :iia@cameroun.com
Site web: <http://www.iiacameroun.com>
Yaoundé/Cameroun

**MEMOIRE D'ETUDE ET DE STAGE
POUR L'OBTENTION DU DIPLOME DE
MASTER PROFESSIONNEL EN
ASSURANCE**

1ère promotion 2020-2022

THEME:

**LA GESTION ET LE
DEVELOPPEMENT DE
L'ASSURANCE TRANSPORT
FACULTES AU NIGER**

Présenté et soutenu par :
SEKOU SOUMAILA BERY
ABANSOUR

Sous la direction de :
HAMA IDRISSE
Directeur Technique de SUNU IARD
Niger



NOVEMBRE 2022

DÉDICACES

À mes deux parents partis tôt

À ma femme Farida Issoufou

Et à ma fille Yasmina qui j'ai quitté tôt pour la formation à l'IIA

REMERCIEMENTS

A toute ma Famille

A l'endroit de Directeur Général de SUNU IARD Niger Monsieur DAVID SANON pour avoir accepté de m'accueillir à SUNU Niger.

A Monsieur Hama Idrissa, Directeur Technique SUNU IARD Niger qui, malgré ses multiples préoccupations, a accepté de m'encadrer.

A la Direction du Contrôle des Assurances du Niger.

A la Direction Générale de l'IIA et de tout le corps professoral

Au Directeur des Etudes de l'IIA

A tous mes amis de Niamey et camarades de la 1ère promotion MPA de l'IIA de Yaoundé.

A Illiassou Ousseini, chef de département Santé à SUNU IARD Niger pour ses précieux conseils et pour avoir facilité mon intégration.

A tout le personnel de SUNU IARD Niger.

Nous remercions le peuple Camerounais pour son hospitalité.

LISTES DE SIGLES ET ABREVIATIONS

APD : Avant-Projet Détaillé

CAF : Coût d'Assurance et Fret

CAREN : Compagnie d'Assurance et Réassurance du Niger

CEDEAO : Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'

CIMA : Communauté Interafricaine des Marchés d'Assurances

CO2 : Dioxyde de carbone

CNA Vie : Compagnie Nouvelle Assurance Vie

CNUT : Conseil Nigérien des Utilisateurs de transports publics

DCA : Direction du Contrôle des Assurances

DGOF/R : Direction Générale des Opérations Financières et des Réformes

FAP Sauf: Franc d'Avarie Particulière Sauf

FCFA : Franc des Colonies Française d'Afrique

FER : Fonds de l'Entretien Routier

FOB : Free on board

INCOTERMS: International commerce terms

INS: Institut National de la Statistique

IARD: Incendie Accident et Risque Divers

NIA: Nigérienne de l'Assurance

MBA: Mutual Benefit Assurances

MF: Ministère des Finances

OHADA: Organisation pour l'harmonisation en Afrique du droit des affaires

PIB: Produit Intérieur Brut

PACITR: Programme d'Aménagement Communautaire des Infrastructures du Transport Routier

PRFTTR: Programme Régional de la facilitation du Transport et Transit Routier

RC: Responsabilité Civile

SNAR: Société Nationale des Assurances et Réassurance

VTM: Véhicule Terrestre à Moteur

UEMOA: Union Economique Monétaire Ouest Africaine

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : La balance commerciale du Niger.....	15
TABLEAU 2 : Les primes émises par les sociétés IARD 2021.....	16
TABLEAU 3 : Les parts de marché en transport suivant les exercices 2019-2020-2021.....	17

RESUME

L'activité d'assurance vise dans son essence économique, une rentabilité dite technique, assujettie à des conditions de gestion (sélection des risques, maîtrise de coûts de production et bonne gestion des dossiers production et sinistres) et des conditions de développement (accroissement du chiffre d'affaires).

C'est cet objectif que vise notre travail organisé autour du thème « la gestion et le développement de l'assurance transport facultés au Niger ».

Le premier élément de ce travail consiste à mieux cerner le marché nigérien en procédant à une présentation du marché à travers un état de lieux dudit marché. Cette partie est traitée à travers une ébauche sur les différents acteurs qui animent ce marché.

Aussi, est évoqué, le contenu de la réglementation sur l'obligation de l'assurance transport facultés à l'importation tout en faisant ressortir les limites de cette loi.

D'autre part, nous avons présenté les différentes garanties et polices proposées en transport.

Ensuite, notre travail s'est apaisé à relever les obstacles de gestion liés à une gestion interne de l'entreprise et ceux relevant de l'organisation du marché qui empêche le développement de l'assurance transport facultés.

Le point essentiel de cette première partie concerne une présentation du marché nigérien à travers ses chiffres.

Le second élément de ce travail est intitulé « stratégies de réorganisation de l'assurance transport facultés au Niger ». Dans cette partie, le travail est conçu de façon pratique sur les axes de réorganisation de l'assurance transport facultés au niveau des compagnies et du marché et vise à rappeler sinon à interpeller les gestionnaires production et sinistres sur les bonnes pratiques pour une gestion technique et rentable de la branche.

Il est évoqué en guise de conclusion des recommandations et pistes de solutions qui peuvent servir de guide et référentiels pour un accroissement des primes conduisant au développement de l'assurance transport.

ABSTRACT

The insurance activity aims in its economic essence, a so-called technical profitability, subject to management conditions (selection of risks, control of production costs and good management of production and claims files) and development conditions (increase in turnover). This is the objective of our work organized around the theme "the management and development of faculty transport insurance in Niger".

The first element of this work consists in better understanding the Niger people market by presenting the market through an inventory of the said market. This part is treated through an outline on the different actors who drive this market.

Also, is mentioned, the content of the regulations on the obligation of cargo transport insurance on importation while highlighting the limits of this law.

On the other hand, we presented the different guarantees and policies offered in transport.

Then, our work was calmed down to raise the management obstacles related to the internal management of the company and those relating to the organization of the market which prevents the development of cargo transport insurance.

The essential point of this first part concerns a presentation of the Nigerien market through its figures.

The second element of this work is entitled "Strategies for the reorganization of faculty transport insurance in Niger". In this part, the work is designed in a practical way on the axes of reorganization of cargo transport insurance at company and market level and aims to remind if not to challenge production and claims managers on good practices for technical management and profitable for the branch.

It is mentioned as a conclusion of the recommendations and possible solutions that can serve as a guide and benchmarks for an increase in premiums leading to the development of transport insurance.

SOMMAIRE

DÉDICACES.....	I
REMERCIEMENTS	II
LISTES DE SIGLES ET ABREVIATIONS	III
LISTE DES TABLEAUX.....	IV
RESUME	V
ABSTRACT	VI
AVANT PROPOS	VIII
INTRODUCTION GENERALE.....	1
PREMIERE PARTIE.....	5
CHAPITRE I : Etat de lieux du marché nigérien de l'assurance transport facultés au Niger	6
Section I : Les acteurs de l'assurance transport facultés	6
Section II: L'obligation de l'assurance facultés à l'importation	9
Chapitre II : Diagnostic de l'assurance transport facultés au Niger	14
Section I : Analyse du chiffre d'affaire du marché nigérien	14
Section II : Présentation des garanties et polices en transport facultés	18
Chapitre III : LES obstacles à l'assurance transport facultés au Niger	23
Section I : Les obstacles liés à la gestion.....	23
SECTION II : Les obstacles au développement de l'assurance transport facultés	28
Deuxieme PARTIE	33
Chapitre I :: Les grands axes de réorganisation de l'assurance transport facultés	34
Section I : L'instauration d'un rendez-vous des spécialistes de l'assurance transport facultés.....	34
Section II : Les impératifs liés à une gestion rentable	36
CHAPITRE II : Le développement des autres branches transport facultés	41
Section I Le développement de la branche transport fluvial.....	41
Section II Le développement de la branche transport aérien	43
Chapitre III : Recommandations et pistes de solutions pour les perspectives de solutions	46
Section I : Les recommandations	46
Section II : Les pistes de solutions pour les perspectives du secteur du transport	47
CONCLUSION.....	49
Bibliographie.....	51
Ouvrages généraux.....	51
TEXTES REGLEMENTAIRES	51
Mémoires	51
COURS	51
WEBOGRAPHIE.....	51
ANNEXES	52

AVANT PROPOS

Dans le cadre de la formation des cadres en assurances, l'Institut International des Assurances (IIA) organise des stages pratiques en Entreprise après la formation théorique.

Ces stages permettent aux étudiants d'être en contact avec le milieu professionnel afin de lier la théorie à la pratique.

A cet effet, nous avons passé notre stage à SUNU IARD Niger dans le but d'approfondir nos connaissances en Assurance.

Ainsi SUNU IARD Niger nous a servi d'espace de mise en pratique de des enseignements reçus à l'IIA.

De façon générale, nous avons fait le tour de tous les services Techniques et Financiers :

Production, comptabilité, contrôle de gestion, service Santé, service Réseau et communication, Sinistres.

Le présent mémoire porte sur **la gestion et le développement de l'assurance transport facultés au Niger** sous la Direction de Monsieur Hama Idrissa Directeur Technique SUNU IARD Niger.

L'œuvre humaine n'étant pas parfaite, nous demeurons ouverts à toutes les critiques et suggestions qui nous permettront d'améliorer ce travail.

INTRODUCTION GENERALE

Le Niger est un pays enclavé situé en Afrique de l'Ouest. Il a une superficie de 1.267.000 km² et compte une population d'environ 24.463.374 d'habitants¹.

Son économie repose essentiellement sur deux principales activités : l'agriculture et l'élevage pratiqués essentiellement au sud du pays. Le secteur industriel est peu développé, la plupart des produits sont importés et sont acheminés principalement par voie terrestre.

Lors du transport des marchandises, celles-ci peuvent être exposées à une multitude de risques. Pour faire face à ces différents risques, la souscription d'un contrat d'assurance est nécessaire pour garantir la régularité des échanges commerciaux.

Selon le mode de transport, les facultés peuvent être assurées par les garanties suivantes :

- Tous Risques
- FAP Sauf
- Evènements majeurs
- Accidents caractérisés

La fonction économique de l'assurance transport consiste essentiellement à couvrir :

- les moyens de transports de marchandises contre les risques liés au transport et qui échappent à la volonté et au contrôle de l'homme.
- les facultés marchandises transportées contre les risques auxquels elles sont exposées au cours du voyage.

En raison de ces garanties qu'apporte l'assurance transport facultés, le certificat d'assurance s'est imposé comme un document courant et indispensable dans l'activité du transport.

Ceci est d'autant plus important, en sachant que le transport est l'un des principaux moyens qui ont facilité le développement des échanges commerciaux.

Au Niger, le secteur des transports est fondamental, puisque la plus part des produits consommés viennent d'ailleurs.

L'absence d'accès à la mer, l'éloignement du littoral, oblige le pays à transiter par d'autres pays, ce qui implique de lourdes formalités au passage des frontières et le recours à des infrastructures de transport de transit.

De ce fait, il existe entre les activités d'assurance et le transport, un véritable lien. Ainsi le transporteur routier doit impérativement s'assurer contre les dommages qu'ils pourraient causer aux autres usagers de la route ou les dommages que ses biens pourraient subir.

Pour répondre à ces difficultés, l'assurance transport vise à couvrir les préjudices subis par les marchandises en cours de transport.

¹ Estimation INS/Niger en 2022

Elle permet de verser au souscripteur une indemnité correspondant aux dommages subis et conformément au contrat lorsque le sinistre survient et cause des dommages à la marchandise pendant le transport.

L'assurance transport facultés, objet de notre étude permet de garantir certains risques et de mettre l'assuré à l'abri des pertes ou des risques d'insolvabilité de la part du transporteur donc l'objet est de garantir les dommages pendant leur transport à hauteur du préjudice justifié, dans la limite de la valeur assurée indépendamment de toute notion de responsabilité contractuelle du transporteur.

C'est aussi, pour faire connaître davantage la branche transport et surtout déceler les problèmes liés à la gestion de cette branche et également à son développement que nous avons opté pour le thème « la gestion et le développement de l'assurance transport facultés au Niger ».

L'intérêt d'un tel sujet réside dans le fait que le Niger est un pays importateur net et que la branche transport facultés soit très peu développées.

En effet, en 2021, le Niger a importé **1.545.116.295.504 FCFA²** de marchandises contre des exportations de **350.846.295.489 FCFA**. Pour la même période, le chiffre d'affaires de la branche transport sur le marché nigérien des assurances est de **2.045.280.186 FCFA**

Alors nous nous posons des questions sur les difficultés liées au développement de l'assurance transport facultés au Niger ?

De cette question centrale, découlent des questions secondaires :

- Comment redynamiser le secteur de l'assurance transport ?
- L'organisation et la structuration actuelle sont-elles de nature à favoriser le développement de ce marché au Niger ?
- L'environnement socio-économique du Niger est-il de nature à faciliter et favoriser le développement de l'assurance transport ?
- Les assureurs Nigériens offrent-ils des produits adaptés aux besoins des assurés ?
- Les entreprises d'assurances disposent-elles des ressources humaines compétentes pour la gestion de cette branche spécifique ?
- Les politiques de souscription et les procédures de gestion de sinistres sont-elles de nature à favoriser l'atteinte des objectifs escomptés ?

En effet, les réponses à ces questions pourraient constituer des axes de réflexions à notre thème.

Aujourd'hui, la branche transport, étant une composante du commerce international, elle reste et demeure une branche privilégiée dans les pays en voie d'émergence en général et en particulier dans les pays sans débouchés sur la mer comme le Niger. Conscients de ce rôle économique, il nous paraît important de nous interroger sur « la gestion et le développement de l'assurance facultés au Niger. »

² Rapport du marché nigérien des assurances 2021

L'importance d'un tel privilège se situe dans le fait que le Niger importe plus de marchandises qu'il n'en exporte.

Ainsi, toutes les marchandises exportées ou importées nécessitent d'être assurées, d'où ceux-ci constituent une poche d'assurance pour la branche transport facultés.

On en déduit aisément donc que l'assurance facultés est nécessaire pour le destinataire dans la mesure où il n'aura pas à supporter les risques de pertes ou d'avaries quand ceux-ci se réalisent, puisque seront entièrement prises en charges par son assureur.

En effet, pour l'assureur, comment gérer et développer au mieux cette branche de l'assurance transport au Niger.

C'est dans ce but que nous allons dans un premier temps, présenter l'assurance transport facultés au Niger (1^{ère} partie), avant de mettre en exergue les stratégies de réorganisation de l'assurance transport facultés au Niger (2^{ème} partie).

PREMIERE PARTIE

CHAPITRE I : ETAT DE LIEUX DU MARCHE NIGERIEEN DE L'ASSURANCE TRANSPORT FACULTES AU NIGER

Dans le présent chapitre qui est l'état de lieux du marché nigérien de l'assurance transport facultés et qui a pour objectif de présenter les différents acteurs intervenant dans la chaîne de l'assurance transport faculté au Niger (section I) ainsi que l'obligation d'assurance locale faite pour les facultés à l'importation (section II).

Section I : Les acteurs de l'assurance transport facultés

Toute opération de production de façon directe ou indirecte fait intervenir une activité de transport. En effet, nous consommons des produits variés qui font l'objet de transport. Le transport de marchandise étant le déplacement de la marchandise d'un point A à un point B dans le délai ainsi que la remise de la marchandise en bon état au destinataire, alors une attention particulière mérite d'être portée sur les principaux acteurs de l'assurance transport facultés (A) et les acteurs secondaires ou auxiliaires de la chaîne de l'assurance transport de marchandises(B).

A. Les principaux acteurs de l'assurance transport facultés

Selon l'**Acte Uniforme de l'OHADA relatif aux contrats de transport de marchandise par route** qui définit le transport de marchandise, en son **article 2**, comme un contrat par lequel une personne physique ou morale, le transporteur, s'engage principalement et moyennant rémunération à déplacer par route, d'un lieu à un autre et par le moyen d'un véhicule, la marchandise qui lui est remise par une autre personne appelée l'expéditeur.

Le transport couvre ainsi la période qui s'étend de la prise en charge de la marchandise par le transporteur en vue de son déplacement jusqu'à la livraison de la dite marchandise.

Lors du transport des marchandises, celles-ci peuvent être exposées à une multitude de risques.

Ainsi, pour faire face à ces différents risques, la souscription d'un contrat d'assurance transport est nécessaire pour garantir la régularité des activités et des échanges commerciaux.

Les procédures et formalités dans le cadre de l'assurance transport facultés doivent être respectées par les différents acteurs liés par un contrat ; en conséquence, le rôle de chacun d'entre eux est important.

Aussi, il est exigé de ces différents acteurs dans l'exercice de leur activité, le respect de leurs obligations ainsi que de leurs responsabilités conformément à l'**incoterms**.

S'agissant de ces principaux acteurs de la chaîne de l'assurance transport facultés, nous avons :

- **L'exportateur** : personne physique ou morale qui vend les marchandises dans le pays de départ des marchandises vers un autre pays où réside l'acheteur.
- **L'importateur** : la personne physique ou morale qui achète ses marchandises hors du pays où il réside, il est aussi appelé l'assuré dans notre contexte.
- **Le transporteur** : les opérateurs qui exploitent les véhicules terrestre à moteur(VTM) en tant que propriétaire ou utilisateur de ce véhicule terrestre à moteur. Il assure le transport et la livraison des marchandises à destination. Le transport peut être aussi de bout en bout donc utilisant les autres modes de transport.
- **Le chargeur** : il s'agit des utilisateurs de la capacité de transport, le chargeur met la marchandise à la disposition du transporteur chargé l'acheminer au propriétaire.
- **L'assureur** : Les marchandises, tout au long du transport sont confrontées à des risques .Ainsi l'objet de l'assurance est de proposer des garanties pour assurer les marchandises ou cargaison contre les risques auxquels elles sont exposées au cours de leur transport qu'elle soit par voie maritime, ferroviaire, terrestre ou aérienne.

A travers le contrat d'assurance transport, l'assureur assume la responsabilité en cas d'accident couvert et s'engage à fournir les prestations prévues en cas de réalisation de risque en apportant la sécurité.

Les marchandises sont couvertes contre les risques depuis la sortie de l'usine jusqu'au magasin du destinataire final.

B. Les acteurs secondaires ou auxiliaires de l'assurance transport facultés

Pour ce qui est des acteurs secondaires ou auxiliaires de l'assurance transport facultés, nous avons :

- **Le transitaire**

Personne physique ou morale chargée d'accomplir les formalités permettant à la marchandise de franchir la frontière du pays. Etant un mandataire de son client, à ce titre, le transitaire a l'obligation de respecter les instructions de son client et apporter toutes les diligences nécessaires liées à sa mission.

Il intervient surtout lorsque la livraison de la marchandise nécessite de faire appel à plusieurs modes successifs de transport afin d'en assurer la continuité.

Le transitaire intervient en amont et en aval dans la chaîne de transport. et conseille son client sur la meilleure façon d'organiser le transport, renseigne sur les formalités exigées par la douane, les assurances.

- **Le commissionnaire en douane**

Personne physique ou morale dont la profession consiste à gérer les formalités douanières pour le compte d'un client.

Il conclut les contrats nécessaires à la réalisation de sa profession.

Le commissionnaire en douane doit être immatriculé auprès de la direction générale des douanes.

Dans le cadre de sa fonction, le commissionnaire en douane affrète les marchandises, apporte son expertise pour rédiger et obtenir les documents nécessaires à la déclaration et à la présentation des marchandises.

- **La douane**

Placée sous l'autorité du ministère des Finances, les autorités douanières font partie intégrante du processus du commerce extérieur.

Elle s'occupe des droits de porte (taxe à l'import et à l'export), de l'élaboration des statistiques nationales et internationales ainsi que la sanction des fraudes.

L'administration des douanes joue un rôle important dans le cadre des échanges commerciaux internationaux.

Les opérations de douane sont soumises à des principes et à des réglementations particulières dont seuls les services de douane en sont les garants.

Le flux de marchandises qui traversent les frontières exige une vigilance accrue des services des douanes dans la protection du territoire en contrôlant les entrées et les sorties des marchandises du territoire.

Il en découle aussi que la vocation de la douane va au-delà des simples perceptions des droits et taxes mais plutôt d'empêcher les trafics illicites et les fraudes.

- **Le manutentionnaire**

C'est un prestataire de services qui se charge d'effectuer des opérations de chargement et de déchargement des marchandises au départ ou à l'arrivée. Etant un auxiliaire du transport, il conclut un contrat avec le chargeur.

Ainsi le manutentionnaire est responsable des dommages causés à la marchandise par l'opération de manutention sans qu'il n'ait besoin d'établir sa faute. Le contrat ne peut être achevé que lorsque le manutentionnaire a fini l'opération de chargement ou de déchargement.

- **Conseil Nigérien des Utilisateurs de Transport publics(CNUT)**

C'est un organe placé sous l'autorité du ministère du Transport, chargé de représenter et de protéger les intérêts des utilisateurs des transports publics.

Le conseil a aussi pour mission de mettre tout en œuvre pour permettre d'améliorer l'efficacité et la célérité des transports afin d'en maîtriser l'évolution des coûts.

Ainsi le CNUT est pleinement engagé pour le développement du secteur des transports de marchandise au Niger.

- **Les ministères de l'Etat** (du Transport, des Finances, la Chambre de Commerce et de l'Industrie du Niger à travers le Ministère du Commerce...).
Le rôle de l'Etat est donc de tout mettre en œuvre pour le respect des dispositions et règlements. Il doit donc veiller à imposer des prescriptions d'un contrôle plus efficace afin que le marché local fournisse des couvertures plus adaptées. Cela doit se faire notamment à travers ses organes chargés de la régulation.
- **Les syndicats des transporteurs**

Le syndicat a un mandat de ses membres pour la représentation, la négociation, la médiation vis-à-vis des pouvoirs publics et les autres partenaires dans le cadre de la défense et la promotion des intérêts de l'ensemble des transporteurs afin d'assurer leur développement au plan national ou international.

Aussi, le syndicat des transporteurs coopère avec les autres organisations dans le but de promouvoir leur complémentarité.

Section II: L'obligation de l'assurance facultés à l'importation

En 1985, le législateur nigérien rend obligatoire la domiciliation de l'assurance transport sur facultés à l'importation par l'ordonnance **N°85-15 du 23 mai 1985** et son décret d'application **N°85-52** de la même date, instituant une obligation d'assurance en matière de faculté à l'importation.

Dans un premier temps, nous allons parler du contenu de cette réglementation (A) et par la suite, faire une proposition de refonte de la loi sur l'obligation de l'assurance facultés à l'importation (B).

A. Le contenu de la réglementation

L'article 1 du décret d'application de l'ordonnance **N°85-15 du 23 mai 1985** stipule que : «... l'obligation d'assurance ne s'applique qu'aux facultés dont la valeur FOB est égale ou supérieure à **1.000.000 FCFA** en transport aérien et **5.000.000 FCFA** en transport maritime ou terrestre ».

Il en découle donc, de cette disposition que l'obligation d'assurance n'est pas systématique, elle s'impose seulement à des marchandises dont la valeur atteint un certain seuil et varie aussi en fonction du mode de transport.

Ainsi, pour les facultés transportées par voie aérienne, elles sont soumises à l'obligation dès que la valeur FOB atteint **1.000.000 FCFA** et en cas de transport maritime et terrestre, ce seuil est fixé à **5.000.000 FCFA**.

L'article 2 du même arrêté dit que le mode d'assurance est librement fixé par les parties.

Toutefois, à défaut d'une couverture « tous risques », l'assurance doit être faite en cas de transport maritime, aux conditions minima de la garantie Franc d'Avaries Particulières Sauf (FAP Sauf).

Ainsi, en assurance transport maritime, l'idéal est de s'assurer en assurance « tous risques » qui offre une couverture plus étendue. A défaut de cette garantie, la loi exige que l'assurance soit aux conditions minimales de la police FAP Sauf.

Pour tout autre mode de transport, l'assurance obligatoire est limitée à la couverture des « risques d'accidents caractérisés ».

Toute assurance souscrite sur les marchandises à l'importation donne lieu à la délivrance d'un document justificatif.

Selon toujours les termes de cette disposition en son **article 3** « Dans tous les cas, l'assurance doit être souscrite auprès d'un organisme agréé en République du Niger ».

Aussi, il a été précisé à **l'article 4** que les marchandises ou facultés transportées doivent être garanties de « bout en bout » depuis le port ou l'aéroport d'embarquement jusqu'à la destination finale au Niger qui se trouve être le bureau des Douanes.

Cependant, les parties peuvent toutefois convenir d'une couverture d'assurance portant sur les risques préliminaires ou complémentaires au voyage aérien ou de surface.

Le document justificatif est délivré immédiatement à la souscription du contrat renouvelé lors de la reconduction dudit contrat ou de la remise en vigueur en cas de suspension.

En cas de perte ou de vol du document justificatif d'assurance, l'assureur délivre un duplicata sur simple demande de la personne au profit de laquelle le document original avait été établi.

Toutes les importations ne peuvent franchir le cordon douanier que sur présentation du document justificatif d'assurance dans les limites des valeurs mentionnées à **l'article premier**.

Ainsi l'obligation de domiciliation des facultés à l'importation comporte deux (2) aspects importants :

- le premier aspect, c'est l'adoption d'une disposition législative ou réglementaire dont l'objet est de rendre obligatoire l'assurance des marchandises à l'importation ;
- le second aspect, consiste à exiger que cette assurance soit souscrite auprès d'une société d'assurance agréée et installée dans le pays de l'importateur.

L'objectif recherché par cette politique, c'est le maintien des primes dans le pays de destination des marchandises et donc, la conservation sur place des capitaux qui

seront réinjectés dans l'économie sous forme de représentation des provisions techniques.

Cette domiciliation des primes d'assurances transport sur le marché national devrait avoir pour conséquences de :

- accroître très substantiellement la masse des primes, en même temps que la rétention dans le pays permettant une plus grande participation des sociétés au financement de l'économie ;
- renforcer l'épargne interne et améliorer les résultats des entreprises d'assurances ;
- conférer une technicité aux assureurs locaux.

Cependant, dans la pratique, cette loi de 1985 a montré quelques insuffisances pour lesquelles nous pouvons suggérer une amélioration par une proposition de refonte de la loi.

B. Proposition de refonte de la loi sur l'obligation de l'assurance faculté à l'importation

L'article 278 du code CIMA dispose que «**L'assurance des facultés à l'importation revêt un caractère obligatoire dans la mesure où les législations nationales le prévoient. Elle est alors régie par les dispositions spécifiques de ces législations...**».

La législation commune donne la latitude au pays membre, chacun en ce qui le concerne, d'organiser à son niveau l'assurance des facultés à l'importation.

Le Niger, à l'instar de beaucoup de pays de la zone CIMA, adopte une loi sur la domiciliation des facultés à l'importation en 1985.

A ce jour, aucune loi sur l'assurance transport n'est intervenue dans le sens de renforcer le cadre législatif et réglementaire.

L'Etat du Niger doit donc dans ce sens, tout mettre en œuvre pour l'amélioration et le développement du secteur des transports à travers une redynamisation de ce secteur.

L'ordonnance N°85-15 du 23mai 1985 et son décret d'application N°85-52 de la même date comportent quelques ambiguïtés pour lesquelles il est souhaitable d'apporter des améliorations.

En effet, **l'article premier de l'ordonnance du 23mai 1985** dispose :

« Les personnes physiques ou morales de droit public ou privé sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance auprès d'une entreprise agréée au Niger pour toute importation de facultés sur le territoire de la République du Niger. »

Le décret d'application de la même ordonnance, quant à lui en son article premier dispose :

« L'obligation instituée par l'article premier de l'ordonnance N°85-15 du 23 mai 1985 susvisée, ne s'applique qu'aux facultés dont la valeur FOB est égale ou supérieure à 1.000.000 FCFA en transport aérien et 5.000.000 FCFA en transport maritime et terrestre. »

Il en découle de cette disposition que l'obligation d'assurance n'est pas systématique, elle s'impose seulement si la valeur des marchandises concernées atteint un certain seuil et aussi, elle varie en fonction du mode de transport aérien, maritime ou terrestre.

Autrement dit, en deçà de ces valeurs, les marchandises sont exemptées d'assurance.

Au Niger, compte tenu de la faiblesse du développement du transport aérien, le législateur doit revoir, pour certaines catégories de marchandises pour lesquelles, la prime sera réduite et pouvoir jouer sur la mutualité des risques.

Ainsi, une telle formule peut être de nature à favoriser le développement du transport aérien de marchandises à grande échelle au Niger puisque les quelques activités qu'on enregistre se limitent à des frets d'un tonnage relativement faible.

Nous aurons plus loin, un chapitre consacré au développement de cette branche du transport aérien.

L'article 2 de l'ordonnance N°85-15 du 23 mai 1985 dispose :

« Toute infraction aux dispositions de l'article premier ci-dessus sera puni d'une amende de 15 à 25% de la valeur de la faculté importée et d'un emprisonnement de 15 jours à 6 mois ou de l'une de ces deux peines. »

Une interprétation de cette disposition nous fait croire à une loi répressive alors que nous pouvons trouver une formule conciliante, souple et plus attractive à l'endroit des assurés.

Aussi, le décret d'application de cette ordonnance en son **article quatre** dispose :

« Les facultés transportées doivent être garanties de « bout en bout » depuis le port ou l'aéroport d'embarquement jusqu' à la destination finale au Niger qui est le bureau des douanes... »

Cette disposition suscite un commentaire sur le début et la fin de la couverture. En effet, à ce niveau on parle du port ou de l'aéroport comme point de départ et du bureau des douanes au Niger comme destination finale.

En principe, il s'agit du magasin du fournisseur comme point de départ et des magasins de l'assuré comme destination finale.

En effet, selon Jérôme Yeatman « elle permet de garantir sans rupture... la marchandise depuis le moment où elle quitte les magasins du point extrême de départ jusqu'au moment où elle entre dans les magasins du destinataire, au point final de la livraison »³

3 J. Yeatman introduction de l'assurance, ed. Economica P. 185

L'expression « bout en bout » est une expression usuelle utilisée pour signifier toute la durée du trajet jusqu'à la réception à la limite extrême du voyage alors que les bureaux de douane du Niger ne constituent pas la destination finale.

CHAPITRE II : DIAGNOSTIC DE L'ASSURANCE TRANSPORT **FACULTES AU NIGER**

Le marché nigérien des assurances totalise huit(8) compagnies dont six (6) dans la branche IARD et deux(2) compagnies dans la branche vie et capitalisation.

Le paysage des compagnies de la branche IARD est composé de **CAREN, SUNU IARD, NIA, SNAR LEYMA, SANLAM et MBA.**

Quant à la branche vie et capitalisation, elle comprend la **CNA-VIE** et **SUNU VIE.**

La concurrence a toujours été vive sur le marché nigérien, les entreprises sont chacune responsable de son propre tarif tout en restant dans la marge fixée par le Ministère des Finances.

Au regard de ce qui précède, nous allons faire une analyse du marché nigérien à travers le chiffre d'affaires émises par les sociétés IARD (section I) et faire une présentation des garanties et polices en transport (section II).

Section I : Analyse du chiffre d'affaire du marché nigérien

Nous allons dans un premier temps présenter le cadre macroéconomique du Niger (A) avant de voir la place du transport sur le marché nigérien à travers son chiffre d'affaire (B).

A. Analyse du cadre macroéconomique du Niger

Avec 1.267.000km² (plus du double de la France), le Niger est le sixième pays d'Afrique par sa superficie, ne possédant aucune façade maritime. Situé à mi-chemin entre l'Afrique de l'Ouest, l'Afrique centrale et l'Afrique du Nord.

Pays sahélien très enclavé, le Niger a une économie peu diversifiée et dépendante de l'agriculture pour 40%⁴ pour le PIB et de l'élevage pratiquée essentiellement au sud du pays.

Le secteur industriel peu développé, la plupart des produits sont importés et acheminés principalement par voie terrestre.

Au Niger, le secteur du transport est fondamental puisque la plupart des produits consommés viennent d'ailleurs.

Ainsi, pour leur acheminement, ces marchandises doivent être transportées par voie aérienne ou par voie terrestre.

⁴ Source : institut nationale de la statistique

Cependant le pays ne dispose pas de voie ferrée pour le transport de ses marchandises.

Par conséquent, la balance commerciale du Niger n'a cessé de se détériorer, creusant chaque année un peu plus l'écart entre les importations qui augmentent et les exportations qui baissent.

A titre d'exemple, nous avons le tableau de la balance commerciale des trois(3) exercices précédents (2019-2020-2021) qui se présente comme suit :

Année	Importations en FCFA	Exportations en FCFA	Solde de la balance commerciale
2019	1.624.445.486.864	407.749.945.623	-1.216.695.541.241
2020	1.679.883.614.560	406.588.430.911	-1.273.295..183.649
2021	1.545.116.295.504	350.846.295.489	-1.194.270.000.015

Source : INS/Niger

Tableau N°1 La balance commerciale du Niger

Comme on peut le constater, la balance commerciale est déficitaire d'année en année, tandis que les importations augmentent, les exportations baissent.

Ce déficit de la balance commerciale trouve sa justification dans une large mesure dans la chute du cours de l'uranium et qui était la principale source d'exportation du pays, procurant par le passé des ressources importantes au pays.

Cependant, la chute du cours de l'uranium n'est pas la seule cause de ce déficit : la baisse du pouvoir d'achat et des cours des matières premières, l'absence de diversification du tissu économique entre autres expliquent le recul des exportations au Niger.

Ce déficit montre aussi que le Niger est un gros importateur. Or l'activité d'importation implique une sortie de devises.

Aussi, l'obligation de facultés à l'importation peut être un moyen pour limiter la sortie des capitaux car au moins les primes d'assurances resteront sur le territoire national.

Cependant, la crise de la pandémie de la Covid-19 a aussi touché le secteur du transport qui a vu le domaine du transport des marchandises fortement impacté avec la fermeture des frontières.

Malgré ce tableau peu reluisant, nous allons voir la place de l'assurance transport sur le marché nigérien à travers une analyse de son chiffre d'affaires (B).

B. Le Chiffre d'affaires du marché

Le tableau des primes nettes d'annulation émises par les sociétés IARD du marché sur l'exercice 2021 se présente comme suit :

Tableau N°2 Les primes émises par les sociétés IARD en 2021

Catégories	CAREN	SUNU	SNAR LEYMA	MBA	NIA	SANLAM
Accident corporel Et Maladie	3.740.279.358	2.121.519.120	468.900.507	1.598.604.565	2.040.757.462	605.571.604
Automobile	3.328.442.198	2.010.788.651	2.871.621.374	2.873.867.203	1.466.264.804	1.756.761.148
Incendie, autres dommages aux biens	973.416.334	2.027.449.019	349.319.780	7.166.068	378.701.300	394.754.682
RC Générale	202.262.202	165.142.499	17.848.153	8.935.758	41.789.877	146.045.085
Transports	858.582.244	401.956.269	753.511.243	3.884.731	4.682.124	22.663.575
Autres Risques	680.116.393	-	346.544.323	3.321.760	8.324.280	-
Acceptation	-	89.042.659	41.386.801	-	-	-
Totaux	9.783.098.729	6.815.898.217	4.849.132.181	4.496.730.085	3.940.519.847	2.925.796.094

SOURCE : DCA/DGOF/R/MF

Le chiffre d'affaires « dommages » réalisé par le marché en 2021 s'élève à **32.811.175.153 FCFA** toutes branches confondues dont **2.045.280.186 FCFA** pour la branche transport.

Au regard de ces chiffres, on remarque que l'assurance transport pèse très peu sur le marché nigérien. En effet, l'assurance transport se classe en quatrième position après l'automobile, les accidents corporels et Maladie, Incendie et autres dommages aux biens malgré qu'elle fasse partie des assurances obligatoires.

Ce résultat ne serait peut-être pas obtenu sans l'obligation de domiciliation dont le but est entre autres de permettre la mise en place d'une véritable industrie d'assurance en Afrique en retenant les capitaux dans le pays.

Tableau N°3 Les parts du marché en transport suivant les exercices 2019-2020-2021

En millions de FCFA

Catégories	Chiffre d'affaire du marché	Part du marché en 2019	Chiffre d'affaire du marché	Part du marché en 2020	Chiffre d'affaire du marché	Part du marché en 2021
Accident corporel Et Maladie	7.489	27 ,32 %	8.914	31,13 %	1.575	32,23 %
Automobile	12.818	46,76 %	13.673	47,75 %	1.430	43,60 %
Incendie, autres dommages aux biens	3.664	13,37 %	2.749	9,60 %	4.130	12,60 %
RC Générale	1098	4,01%	829	2,90 %	582	01,77 %
Transports	1.783	6,50 %	1.774	6,19 %	2.045	6,23 %
Autres Risques	510	1,86 %	561	1,96 %	1.038	3,16 %
Acceptation	49	0,18 %	134	0,47 %	130	0,41 %
Totaux	27.411	100 %	28.635	100 %	32.810	100 %

SOURCE : DCA/DGOF/R/MF

Une interprétation de ce tableau nous montre que la sous branche transport donne les résultats suivants :

- 1.783 millions FCFA soit 6,50% en 2019
- 1.774 millions FCFA soit 6,19% en 2020
- 2.045 millions FCFA soit 6,23% en 2021

Source : DCA/ MF

Le chiffre d'affaire émise par la sous branche transport nous donne un peu plus de 2 milliards sur les 32 milliards du marché, ce qui nous donne la 4ème place pour une assurance obligatoire.

Il faut noter que la branche transport a connu une régression du chiffre d'affaires pour l'exercice 2020 qui peut sans doute s'expliquer par la pandémie de la Covid-19.

Cependant, le chiffre d'affaires est certes en relative progression en 2021, mais le taux de progression du marché reste faible.

Aussi, le développement de l'activité des assurances en chiffre d'affaires pendant les exercices concernés (2019-2020-2021), ne reflète pas une réelle évolution du secteur du transport au Niger.

Nous avons sur le marché Nigérien, l'assurance automobile en tête de pelletons bien qu'elle soit une assurance obligatoire avec 46,76 % en 2019, 47,75 % en 2020 et 43,60 % en 2021.

Ensuite nous avons les accidents corporels et Maladie en second position avec 27,32% en 2019, 31,13 % en 2020 et 32,23 % en 2021.

En troisième position, nous avons les incendies et autres dommages aux biens avec 13,37 % en 2019, 9,60 % de part du marché en 2020 et 12,60 % de part de marché en 2021.

Quant au transport, sa part de marché est de 6,50 % en 2019, 6,19 % en 2020 et 6,23 % en 2021.

Ce positionnement de l'assurance transport peut s'expliquer par plusieurs raisons dont entre autres :

- Une concurrence interne entre les compagnies ;
- Une tarification complaisante au niveau des compagnies voire une sous tarification de la sous-branche ;
- Un taux uniforme et dérisoire appliqué aux valeurs des marchandises ;
- Une absence de couverture depuis le port de chargement ;
- Un déficit de communication ou de sensibilisation de la part des assureurs ;
- Une faible culture d'assurance de la part des assurés ;
- Un manque de confiance des importateurs à l'endroit des assureurs ;
- Un manque d'implication de la part de l'Etat ;
- Un laxisme de la part des autorités de contrôle ;
- Une fraude de la part de certains chargeurs ;
- Faible pouvoir d'achat de la population.

Au regard de ce qui précède, il y a lieu de présenter les garanties ainsi que les polices proposées par les assureurs (section II).

Section II : Présentation des garanties et polices en transport facultés

Dans le cadre du transport maritime, l'assuré peut adapter ses besoins en assurances en choisissant le type de police. Il existe trois(3) principaux modes d'assurance pour l'assuré dans le cadre des principaux types garanties proposées(A). Il s'agit en effet de la garantie Tous Risques, de la garantie FAP sauf et de la garantie « accident caractérisé ».IL existe également quatre (4) types de polices (B)

A. le choix des garanties

Pour souscrire à une assurance maritime, un importateur doit choisir le type de garantie nécessaire à l'acheminement de ses marchandises. Il s'agit en effet, de la garantie « Tous Risques », de la garantie « FAP Sauf... », ainsi que les accidents caractérisés pour les trajets complémentaires.

1. La garantie « Tous Risques »

Elle est plus détaillée par les articles. 5 et 6 de la police française.

L'assurance « Tous Risques » couvre tous les dommages et pertes de quantités ou de poids qui porteraient atteintes aux objets assurés pendant leur transport et au cours des opérations de chargement et de déchargement. Cette appellation est trompeuse car elle ne comprend pas les risques exclus par la police ou qui sont inassurables.

Ainsi cette garantie prend en charge les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes dommages et pertes.

Aussi, les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des facultés assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police, à condition que de tels frais n'aient pas encourus par suite de la défaillance financière des propriétaires, armateurs, ou affréteurs du navire transporteur.

Il est également pris en charge, la contribution des facultés assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance ; L'assureur n'acceptant en outre, de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avaries communes et des frais d'assistance.

2. la garantie « FAP Sauf.. »

C'est une formule d'assurance qui correspond à une assurance restreinte couvrant généralement les pertes et dommages survenus aux marchandises lors des opérations de chargement, de déchargement et le navire, la contribution de la marchandise aux avaries communes, les frais et les mesures de conservation ou de sauvetage.

Ces dommages et pertes causés aux facultés assurées par les événements suivants :

- Naufrage, chavirement ou échouement du navire ou de l'embarcation de transport.
- Abordage ou heurt de navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces, voie d'eau ayant obligé le navire à entrer dans un port de refuge et de décharger tout ou partie de la cargaison.
- Chute du colis assuré pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement.
- Déraillement, heurt, renversement, chute ou bris de véhicule terrestre de transport.
- Ecoulement de bâtiments, de ponts de tunnels.

3. la garantie « accidents caractérisés »

C'est une garantie réservée au transport terrestre exclusivement et elle est la plus utilisée pour l'acheminement des marchandises par voie terrestre.

Elle garantit les dommages et les pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subies par les facultés assurées par suite de la réalisation d'un des événements suivants :

- Destruction, déraillement, renversement, chute, rupture d'essieu, de roue, d'attelage ou de châssis du véhicule de transport.
- Heurt ou collision de ce véhicule ou de son chargement avec un autre véhicule ou son chargement avec un autre véhicule ou un corps fixe ou mobile.
- Incendie ou explosion
- Ecoulements de bâtiments, ponts, tunnels ou autres ouvrages affaissement soudain et fortuit de la chaussée.
- Chute d'arbres, rupture de digues, de barrages ou de canalisations
- Eboulements, avalanches, foudre, inondations, débordement de fleuves ou de rivières, raz de marée, cyclones, tremblement de terre.

B. les principaux types de police d'assurances facultés

L'assuré peut adapter l'assurance à ses besoins particuliers en choisissant en plus du mode d'assurance mais également le contrat. Ainsi, le marché peut proposer quatre(4) types de polices : la police au voyage(1), la police d'abonnement(2), la police à alimenter(3) et la police tiers chargeur(4).

1. la police au voyage

Cette police couvre les marchandises pour un trajet bien déterminé, elle convient pour les expéditions occasionnelles et spontanées. La marchandise, sa valeur, le nom du navire, le port d'embarquement et de débarquement sont connus. Le risque est bien délimité. C'est le cas par exemple d'un déménagement d'un particulier.

La police au voyage est conclue pour la durée du voyage et elle est donc plus onéreuse que les autres types de contrats.

2. la police d'abonnement

La police d'abonnement ou police flottante est conclue d'avance pour une période donnée. Elle a pour objet de couvrir automatiquement tous les envois fréquents fait par le même expéditeur soit, en principe, quelles que soient les marchandises, les modes de transport et les lieux de départ ou de destination, soit parfois dans les limites fixées à la demande de l'assuré lui-même.

Aujourd'hui, cette police est d'usage fréquent, elle est particulièrement adaptée aux commerçants, aux sociétés qui exportent ou qui importent fréquemment des marchandises à destination de différents pays.

L'assuré n'aura pas à souscrire une police avant chaque envoi. La police d'abonnement couvre toutes les expéditions sans qu'il ne fasse déclaration préalable et même s'il ignore les envois faits par ses préposés ou mandataires, la seule mise en route des marchandises entraîne la garantie de l'assureur. Il lui suffit tout simplement de déclarer dans le délai convenu, toutes les expéditions faites pour son compte.

La police d'abonnement est renouvelable chaque année par tacite reconduction, et les parties ont la possibilité de la résilier sous le préavis d'un(1) mois.

Elle présente des avantages certains pour l'assuré à savoir : absence de formalisme, automaticité, gain de temps et économie de frais. Aussi sa bonne foi est requise pour y affecter la totalité de ses expéditions sous peine de sanctions.

3. la police à alimenter

La police à alimenter est conclue pour l'exécution des contrats commerciaux qui comportent des expéditions échelonnées sur une période indéterminée.

A la souscription de la police, l'assuré indique la valeur totale des marchandises et le nombre total d'expéditions prévues. Il est obligé d'informer l'assureur sur la nature, la composition et la valeur de l'expédition.

La police à alimenter est une formule qui convient surtout pour l'exécution des contrats commerciaux comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée. Dans ce type de police, le quantum de l'expédition est donc connu et c'est sa durée qui est indéterminée.

4. la police tiers-chargeurs

C'est une sorte de police d'abonnement à l'usage des compagnies de navigation, de concessionnaires de transport, des transitaires, des consignataires de marchandises..., dans laquelle la garantie n'est pas automatique.

En effet, l'assurance tiers-chargeurs est une assurance pour compte de tiers, une sorte de stipulation pour autrui, dont les assurés sont des professionnels du transport. A ce titre, la police est libellée à leur nom, Ces derniers ne peuvent appliquer sur celle-ci que les marchandises dont les propriétaires leur ont demandé d'assurer et de transporter en même temps ou de les faire transporter.

Ici, l'assurance n'est pas automatique car l'assuré à son nom n'est pas tenu d'affecter à la police que les expéditions que ses clients l'ont chargé d'assurer.

Aussi, l'omission de déclarer toutes les expéditions n'entraîne pas la nullité du contrat mais seules les expéditions déclarées sont couvertes.

Elle garantit également la contribution des facultés assurées aux avaries communes et les frais d'assistance et de sauvetage.

CHAPITRE III : LES OBSTACLES A L'ASSURANCE TRANSPORT FACULTES AU NIGER

Les obstacles sont nombreux, mais nous allons toutefois retenir ceux qui sont les récurrents à savoir les obstacles liés à la gestion (section I) et les obstacles d'ordre organisationnels (Section II).

Section I : Les obstacles liés à la gestion

A ce niveau, il est question d'examiner les difficultés liées à la gestion interne des entreprises constituant un frein à l'assurance transport facultés(A).

A. Les obstacles de gestion de l'assurance de l'assurance transport facultés au Niger

L'objectif visé est de ressortir les difficultés propres au secteur de l'assurance transport facultés quant à la gestion interne des entreprises ainsi que le rôle incombant individuellement à chaque assureur.

La gestion de l'assurance transport facultés requiert des qualités et des compétences pour un assureur et qui invite à se conformer à des pratiques de gestion rigoureuses et contraignantes.

Cependant, le cadre réglementaire du secteur souffre d'un quasi vide juridique puisque la dernière réglementation régissant le secteur de l'assurance transport facultés date de 1985. Depuis lors, le secteur est tombé dans une profonde léthargie puisque n'étant régie par aucune disposition malgré l'évolution de l'environnement socioéconomique et du climat des affaires au Niger.

Ainsi, sur le plan institutionnel, le Niger a libéralisé le secteur du transport, ce qui a permis à l'Etat de se défaire au fur et à mesure de ce secteur. On se retrouve du coup confronté à une absence de service d'appui, d'absence de ressources et de compétences d'accompagnement permettant la prise en charge des missions dévolues en matière d'organisation du transport.

Paradoxalement, le secteur est confronté à un fardeau réglementaire, administratif et fiscal constituant des obstacles, ne permettant pas une harmonisation des normes et de répondre aux besoins des expéditeurs, transporteurs, et consommateurs d'assurance.

En ce qui concerne la gestion interne, la pratique de sur tarification ou de sous tarification conduit à une augmentation des charges de l'entreprise.

En effet, un tarif trop élevé incite à la non-assurance, de même un tarif sous-évalué conduit au non-paiement des sinistres et par conséquent à une perte de confiance des assurés.

Si l'on examine le secteur de l'assurance transport facultés dans son ensemble, les bases tarifaires demeurent relativement profitables, avec des capacités qui sont mises en œuvre et qui génèrent plus ou moins de rendement.

Cependant, la branche est confrontée à une difficulté majeure qui est celle de l'absence de statistiques du marché. En effet, la prime d'assurance d'un risque se détermine par rapport à la fréquence et au coût moyen de la survenance des risques ayant les mêmes caractéristiques.

Pour déterminer ces deux variables, l'assureur doit prendre en compte un grand nombre de risques afin de réduire la volatilité des résultats. Les taux de prime utilisés par le marché n'ont généralement pas de fondement technique que ce soit au niveau du marché ou de la compagnie qui les utilise.

Ainsi, en raison de cette absence de statistique de l'assurance transport facultés, il n'est techniquement pas possible pour un assureur de moduler à la hausse ou à la baisse le tarif transport facultés.

Aussi, une autre difficulté majeure est celui des importateurs qui achètent les marchandises avec l'assurance donc la grande partie de la prime reste à l'extérieur et une portion moins importante reste dans le cadre de l'assurance au cordon douanier qui d'ailleurs est souscrite sur une valeur forfaitaire.

La gestion de l'assurance transport facultés nécessite des qualités ainsi que des compétences techniques.

La branche transport dans la plupart des entreprises est gérée au sein d'un département qui doit coordonner en même temps la production, le règlement des sinistres et l'exercice des recours qui sont également d'une importance cruciale pour la branche.

Aussi, les sociétés d'assurance ont un volume important de recours dans le cadre du transport qui constitue un manque à gagner pour les compagnies d'où il nous paraît important de faire des recommandations dans ce sens.

Ainsi, pour un gestionnaire en transport des qualités de gestion sont requises au sein de la compagnie d'assurance et à cet effet, ce dernier doit bénéficier d'une formation continue afin d'optimiser la rentabilité de la branche. Souvent, on trouve sur nos marchés et dans nos entreprises, des gestionnaires transports habitués à la routine sans formation continue malgré l'exigence de la branche transport.

Aussi, les sociétés d'assurance doivent disposer des gestionnaires spécialisés et de manager soucieux de la gestion de la relation client.

Le produit d'assurance transport facultés, tout comme les autres produits d'assurance, nécessite une communication à l'endroit des assurés en l'occurrence sur les produits proposés par les compagnies.

Le Niger étant un pays où on trouve un fort taux d'analphabètes dont la plupart exercent l'activité commerciale et qui ignorent l'intérêt de souscrire à une assurance transport facultés dans le cadre des activités commerciales d'où le risque ou même la prétention de parler d'une méconnaissance des produits transports par les clients,

opérateurs économiques et importateurs. Ces derniers perçoivent l'assurance transport comme un impôt et non comme une couverture face aux risques encourus.

La faute aux assureurs qui ne communiquent pas assez sur les produits à l'endroit des clients cibles et surtout pour leur démontrer l'intérêt de s'assurer dans le cadre des activités de transport.

Un autre facteur aussi important lié à la gestion de l'assurance transport facultés relativement à la gestion interne dans les compagnies d'assurance est celui de l'indemnisation où l'on peut remarquer aisément que les fondamentaux de la gestion ne sont pas respectés : c'est le cas des recours qui constituent un fondement de la logique économique de l'équilibre des assurances maritimes et transports.

En effet, on ne saurait parler d'une gestion efficiente du département transport sans une maîtrise parfaite des garanties, de leur étendue, des recours, des différentes conventions en la matière qu'ils s'agissent des conventions internes ou internationales et des polices d'assurances.

Etant donné que le secteur de l'assurance transport est en constante évolution et soumis à l'influence des règles de gestion, il est important pour le manager d'insuffler une dynamique dans le cadre de la gestion de la branche transport facultés.

Régler le sinistre étant en fait le cœur du métier de l'assureur donc la gestion du sinistre passe par une simplification des procédures d'indemnisation de l'assuré en cas de sinistre dû.

Un autre facteur de frein lié à une mauvaise pratique de gestion des assureurs, en effet certains assureurs « vendent » l'ensemble du carnet des attestations ou certificat d'assurance à des prestataires ou à des commissionnaires dans le cadre de l'assurance au cordon douanier. Or, la marchandise est censée être couverte sur la base de sa valeur réelle déclarée par l'expéditeur d'où on parle d'assurance ad valorem.

Une pratique qui nuit gravement à l'activité de l'assurance transport facultés est le taux forfaitaire minimaliste appliqué sur la marchandise et servant pour les formalités douanières tout simplement.

Aussi, l'assureur doit fournir une garantie adaptée aux risques auxquels pourraient faire face son client au moment de la souscription afin d'éviter qu'au moment du sinistre, une exclusion de garantie que l'assuré pensait acquise fasse l'objet de discorde et aggraver la polémique avec l'assuré.

Les assureurs ont souvent tendance à appliquer au moment de la tarification, des taux de primes complaisants dans l'optique de retenir à tout prix la prime d'où une pratique pouvant conduire également à la sous tarification de la branche transport.

L'observation des portefeuilles de souscriptions de nos compagnies montre une grande dépendance aux courtiers internationaux (à l'exemple de **GRAS SAVOYE, ASCOMA...**) en ce qui concerne la branche transport et les compagnies qui arrivent à se démarquer dans cette branche ont un portefeuille fourni par ces courtiers. Ainsi, le chiffre d'affaires en direct ne pèse pas donc par rapport à l'apport de ces courtiers.

Voilà donc un certain nombre d'obstacles de gestions qui ne sont pas bien entendu exhaustifs, en plus des obstacles organisationnels(B).

B. Les obstacles d'ordre organisationnels

La branche transport est la plus ancienne de toutes les branches d'assurances. Son origine est liée à l'essor des transports maritimes en méditerranée à la fin du Moyen-âge⁵. Elle est régie par des spécificités du droit maritime et par des conventions et usages internationaux. C'est ce qui explique qu'elle soit gérée par des départements spécialisés au sein de la plupart des compagnies d'assurances et des contrats spécifiques.

Au terme de l'**article 300 Code CIMA**, les entreprises d'assurance ne peuvent commencer leurs opérations qu'après avoir obtenu un agrément.

Ainsi l'agrément est accordé sur demande de l'entreprise pour les opérations de la branche transport.

Aussi l'**article 328 Code CIMA** énumère les différentes branches pour lesquelles, les assureurs doivent demander un agrément pour la pratique de l'assurance transport.

Les contrats d'assurances vendus par la compagnie d'assurance ne peuvent être concernés que pour ceux pour lesquels la compagnie a obtenu l'agrément.

L'assurance transport faisant partie de la branche IARD, l'agrément est accordé pour les :

- Corps de véhicules ferroviaires

Pour tout dommage subi par les véhicules ferroviaires

- Corps de véhicules aériens

Pour les dommages subis par les véhicules aériens

- Corps de véhicules maritimes, lacustres et fluviaux

Pour les dommages subis par les:

- a- Véhicules fluviaux
- b- Véhicules lacustres
- c- Véhicules maritimes

- Marchandises transportées (y compris les marchandises, bagages et tous autres biens) qui concernent les dommages subis par les marchandises transportées ou bagages quels que soit le moyen de transport.

⁵ J. Yeatman, Manuel international d'assurance, 2em ed.Econmica 2005.P185

➤ Responsabilité Civile véhicules aériens

Pour toute responsabilité résultant de l'emploi de véhicules aériens (y compris la responsabilité du transporteur).

➤ Responsabilité Civile véhicules maritimes, lacustres et fluviaux

Pour les responsabilités résultant de l'emploi de véhicules fluviaux, lacustres et maritimes (y compris la responsabilité du transporteur).

Les organismes d'assurance rencontrent des difficultés quant à l'intérêt et l'engouement à la chose « assurancielle » en l'occurrence les produits d'assurances transports. Cela peut s'expliquer par la faible culture d'assurance des opérateurs économique censés souscrire à la garantie transport facultés.

Aussi, l'activité de la branche transport sur le marché nigérien d'une part, est organisée soit au sein d'un département transport autonome directement rattaché à la direction générale pour gérer la tarification et le sinistre dans certaines compagnies ou d'autres parts, au sein d'un service transport rattaché à la direction technique pour d'autres compagnies d'assurance.

Il arrive que la souscription de la branche transport facultés soit confiée au service risques divers.

Toutes ces formes organisationnelles ont des avantages et des conséquences.

Cependant, il est intéressant pour nous de mettre beaucoup plus l'accent sur les inconvénients qui constituent des freins à l'assurance transport facultés.

L'organisation de la branche transport lorsqu'elle est associée à d'autres produits IARD est de nature à contribuer à noyer la branche transport parmi les autres branches dommages. Aussi, cela n'est pas de nature à dynamiser la branche transport et conduit même à long terme à un manque de visibilité des produits transports.

Or, la gestion des produits transport au sein de la compagnie d'assurance requiert du professionnalisme pour pouvoir rester compétitif et lorsque, la gestion du service est assurée par un non professionnel, ceci peut constituer un obstacle au niveau de l'entreprise.

Aussi, l'assureur doit mettre l'accent sur la qualité de la prestation du produit transport qu'il offre à sa clientèle. Cela peut s'avérer un peu délicat puisque l'innovation est très rare dans les compagnies de la zone CIMA.

Ces dernières à la limite ne font que copier et commercialiser ce qui se fait à l'étranger. D'ailleurs, le marché utilise, à quelques exceptions près, des clauses françaises à travers les imprimés français, ce qui démontre un décalage avec la réalité des activités.

Une autre difficulté majeure de l'assurance transport faculté est liée aux lacunes de l'environnement institutionnel et juridique. En effet, une seule disposition dans le code CIMA en son article 278 parle du caractère obligatoire des assurances des facultés à l'importation et donne la faculté aux législations nationales de légiférer dans ce sens.

Aussi, malgré l'existence de conventions internationales régissant le domaine de l'assurance transport facultés, on se trouve confronté à la non-application de cette réglementation par les Etats membres.

Aussi, le principe du « moins-disant », adopté lors des appels d'offre et ainsi reconnu publiquement, pousse les assureurs à proposer la prime la plus faible possible afin d'obtenir l'affaire.

Cette tendance organisationnelle des assureurs les pousse à ignorer les bases techniques et cela, leur est fortement préjudiciable à moyen ou long terme. En effet, elle donne l'impression que la prime d'assurance est modulable au gré du budget et que les assureurs qui proposent une prime technique sont très chers.

La gestion et le développement étant liés, nous allons voir les obstacles liés au processus de développement de l'assurance transport facultés (section II).

SECTION II : Les obstacles au développement de l'assurance transport facultés

Le transport joue un rôle capital au sein de l'économie de par son omniprésence dans la chaîne de production, et ce, à échelle géographique.

Envisager le développement de la branche transport facultés mérite qu'une précision soit faite sur l'entendement qui est donné à cette notion.

En économie, le développement s'entend comme une amélioration qualitative et durable d'une économie et de son fonctionnement.

Le bon fonctionnement des activités de l'assurance transport facultés se heurte à des obstacles d'ordres réglementaires et organisationnels (A) et des défis infrastructurels (B).

A. Non application du cadre réglementaire et organisationnel

Il s'est agi ici d'examiner l'organisation et la structuration actuelle du marché de l'assurance transport facultés et de se poser des questions si elles sont de nature à favoriser le développement dudit marché.

En effet, si le secteur du transport rencontre des difficultés, il est normal que le secteur de l'assurance dont l'objectif est de fournir une couverture adaptée en ressente les conséquences.

En effet, la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) a adopté dans les années 80, des textes visant à éliminer les barrières sur les axes routiers inter-Etats permettant d'harmoniser et de simplifier les procédures liées aux opérations de transport et de transit.

Parmi ces textes, on peut citer :

- La convention A/P 2/5/82 relative au transport routier Inter-Etat signé le **29 mai 1982** à Cotonou (Benin).

Cette convention régleme les transports routiers entre Etats et est ratifiée par au moins sept (7) Etats signataires conformément aux règles institutionnelles de chaque Etat.

Cette convention est complétée par la convention additionnelle de Banjul du **30 mai 1990** permettant la circulation des marchandises en transit en supprimant la vérification physique des marchandises, mais tout en prévoyant le scellement des véhicules.

Cette convention a institué la mise en place d'un fonds de garantie dont les ressources proviennent de la perception de 0,50% de la valeur CAF (coût d'assurance fret) des marchandises importées.

- Le protocole A/P 1/5/82 créant la carte brune de la CEDEAO aux fins d'assurance Automobile de responsabilité civile.

Le véhicule doit prendre une assurance pour se couvrir contre les accidents ou dommages causés à des tiers par des véhicules circulant dans les Etats membres de la CEDEAO. L'objectif principal du système d'assurance de la carte brune CEDEAO est de garantir aux victimes des accidents de la circulation, une prompte et équitable indemnisation des dommages qui leur sont causés par les automobilistes non-résidents en visite sur le territoire en provenance d'autres Etats membres de la CEDEAO.

A l'heure actuelle, depuis la signature de ces conventions, on assiste à la non-application rigoureuse de la convention A/P 2/5/82 qui est tombée en désuétude et la carte brune qui éprouve beaucoup de difficultés sur la mise en œuvre des textes communautaires.

La CEDEAO et l'UEMOA ont adopté entre 2003 et 2005 des textes communautaires portant sur la mise en œuvre du Programme Régional de la Facilitation du Transport

et du Transit Routier (PRFTTR) ainsi que le Programme d'Aménagement Communautaire des Infrastructures du Transport Routier (PACITR). Ces textes prévoient l'amélioration du niveau de service des infrastructures routières, la construction des postes de contrôles juxtaposés aux frontières, la limitation des contrôles sur les corridors, la simplification et l'harmonisation des procédures et règlements.

Le manque d'harmonisation des modalités pratiques du transport Inter-Etats en est à l'origine puisque l'organisation interne est dévolue aux Etats membres. Du coup, des engagements sont pris par les Etats, mais leur entrée en vigueur reste souvent difficile.

En somme, ce ne sont pas les directives qui manquent, mais ce sont plutôt leur mise en œuvre qui laisse à désirer.

Sur le plan organisationnel, le secteur est confronté à un certain nombre de problèmes dont entre autres : l'absence de plan de formation des gestionnaires de transport en termes d'encadrement, des pratiques néfastes à un développement de l'assurance transport facultés sur le long terme, et l'absence de cadre de concertation inclusive et participative de l'assurance transport facultés pour ne citer que ceux-là.

Aussi, on se retrouve confronté à un empiètement et une confusion du rôle des transports de marchandises par des véhicules de transport voyageurs qui se mettent à faire du transport de marchandises en lieu et place des voyageurs, constituant un manque à gagner pour les transporteurs et par la même occasion un manque d'aliment pour les assureurs facultés.

Aussi, le secteur est pris en otage par une absence de concertation des différents acteurs pour débattre des problématiques de l'assurance transport et trouver des solutions pour la réalisation des missions.

Les entreprises d'assurances au Niger n'étant pas toutes spécialisées dans le domaine de l'assurance transport, ainsi que l'exiguïté du marché, donc le secteur est gangréné par des pratiques pas toujours professionnelles.

En effet, la promotion d'un marché n'est concevable que dans un espace où les règles de fonctionnement sont prédéfinies, connues et respectées de tous.

Aussi, le portefeuille des assurés est constitué la plupart par des sociétés, alors qu'individuellement pris, les transporteurs s'assurent peu ou même lorsqu'ils le font, s'assurent en une formule restreinte comme la FAP SAUF en lieu et place de la garantie « Tous Risques ».

Aussi, les grandes compagnies sur place s'assurent en général à l'étranger et avancent pour argument la faible capacité financière des assureurs locaux.

La concurrence non assainie est à l'origine d'un manque à gagner pour le marché. Pour preuve, la pratique du « moins-disant » lors des appels d'offres et ainsi reconnu publiquement, pousse les assureurs à proposer la prime la plus faible possible au mépris des bases techniques de l'assurance et qui fait croire à l'assuré que la prime

d'assurance est modulable. Un autre problème est le non-paiement des sinistres qui contribue à entacher l'image des assureurs.

Le problème d'ordre réglementaire ainsi que celui de l'organisation évoqué, il nous semble important d'envisager celui de l'absence des infrastructures qui constitue également un frein au développement du transport et par conséquent celui de l'assurance transport facultés.

B. Les défis infrastructurels

La croissance économique d'un pays passe nécessairement par la mise en place des infrastructures de base dont entre autres : les voies navigables, les routes qui permettent de développer les échanges commerciaux dont la circulation des marchandises. Ces infrastructures routières facilitent le transport desdites marchandises.

Cependant, le patrimoine routier au Niger souffre d'un problème d'entretien en raison notamment de l'insuffisance des ressources allouées au fonds routier à travers notamment le Fonds d'Entretien Routier (FER).

Par ailleurs, le Niger compte actuellement trois (3) aéroports internationaux (Niamey, Zinder et Agadez), des aérodromes dans les chefs-lieux des régions (Diffa, Tahoua, Tillabéry et Maradi) ainsi que des pistes d'atterrissage. Ces infrastructures restent principalement confrontées aux problèmes de vétusté et de sous-équipement.

Le Niger ne dispose pas de réseau ferroviaire, mais certains tronçons sont en projet notamment la réhabilitation et le prolongement de la voie ferrée Cotonou-Parakou-Gaya-Dosso dont les études sont au stade d'Avant-Projet Détaillé (APD) et la voie Dosso-Niamey dont les travaux sont au stade de démarrage.

Sur le plan régional, le Niger est partie prenante au projet de la boucle ferroviaire Cotonou-Niamey-Ouagadougou-Abidjan dont la table ronde des bailleurs de fonds pour la recherche de financement est en cours.

La construction du port sec de Dosso à travers un partenariat public-privé est encore en attente.

En ce qui concerne les infrastructures de transport fluvial, outre l'étude sur le projet d'aménagement fluvial Tombouctou-Gaya, une étude de faisabilité de construction de débarcadères sur le fleuve Niger a été effectuée, l'ensablement du fleuve réduit considérablement la navigabilité sur ce cours d'eau.

L'analyse de la situation des équipements routiers fait ressortir une dégradation accélérée du patrimoine routier, la faiblesse des capacités de gestion des infrastructures routières, l'insuffisance du personnel des structures en charge du secteur des BTP, des prestataires, la faiblesse des capacités de planification et la faiblesse des ressources destinées à la sauvegarde du patrimoine.

Quant aux aéroports et aérodromes, on relève des difficultés de mise aux normes de leurs infrastructures en matière de sécurité et sûreté dues au faible investissement de l'Etat dans le sous-secteur.

Ainsi, après avoir examiné les obstacles de gestions et de développement liés à des facteurs dont nous avons fait cas, il s'agit de proposer des plans de réorganisation à l'endroit des entreprises d'assurance et du marché.

DEUXIEME PARTIE

Le transport, la logistique et l'assurance transport sont trois(3) composantes dont l'une ne peut fonctionner efficacement sans les autres.

Les différents acteurs de chacune de ces activités devraient se mettre ensemble pour définir et organiser certaines règles leur permettant d'avoir une lisibilité organisationnelle et fonctionnelle à même de faire prospérer leur collaboration.

Les assureurs doivent parallèlement mettre en place une entité susceptible de booster les souscriptions en transport maritime et facultés.

Chapitre I :: Les grands axes de réorganisation de l'assurance transport facultés

Il est question à ce niveau de réorganiser dans le sens de rendre plus efficace voire plus productive la branche transport et par la même occasion faire des propositions dans le sens d'améliorer des pratiques qui ont jusque-là constituées des obstacles au développement de la branche transport au Niger.

Dans ce cas, nous proposerons dans le sens d'améliorer et de développer le fonctionnement de la sous-branche transport, l'instauration d'un rendez-vous des spécialistes du transport facultés (section I), ensuite, voir les impératifs liés à une gestion rentable (section II).

Section I : L'instauration d'un rendez-vous des spécialistes de l'assurance transport facultés

Nous allons dans un premier temps, faire des propositions permettant de contribuer à l'amélioration de la sous branche et cela passe par l'instauration d'un rendez-vous annuel des spécialistes du transport (A) pour nous intéresser ensuite à la mise en place d'un organisme commun de souscription de l'assurance transport (B).

A. Le rendez-vous annuel des spécialistes du transport

Le développement à moyen ou long terme, d'une activité ou d'un secteur d'activités doit obligatoirement être pensé et défini par les principaux acteurs.

De nos jours, où émergent au quotidien les progrès techniques et technologiques ou des adaptations aux normes et pratiques internationales sont requises pour toute activité, il est impensable de voir un secteur comme le transport naviguer à vue. Il faut donc, instaurer une rencontre entre divers acteurs afin de prévoir l'avenir et de mieux se connaître entre professionnels du secteur.

La promotion d'un tel rendez-vous doit être impérative pour les assureurs. L'expérience française est une réussite dont notre marché doit bien s'en inspirer. En effet, l'assurance transport a une portée internationale à l'origine et se particularise par le fait qu'il se compose de spécialistes de plusieurs secteurs.

La conception est évolutive, car l'on fait face à une typologie illimitée des biens soumis à l'assurance dont les spécialistes, au jour le jour trouvent des solutions de bonnes couvertures.

Cette évolution fait de cette branche d'assurance une branche basée sur les usages. On ne saurait donc, rester sur des acquis au risque de ramer à contre-courant.

La mise en place d'un comité mixte annuel regroupant l'ensemble des acteurs du marché du transport sera une occasion pour les uns et les autres de s'informer réellement sur les difficultés rencontrées par les interlocuteurs ainsi qu'une occasion de découvrir les évolutions et spécificités liées à chaque activité et par conséquent, mettre en place des mesures adéquates pour adapter les produits d'assurances.

C'est également une occasion pour les assureurs de présenter à leurs clients les différents produits, tout en les sensibilisant sur la gestion des risques au sein de l'entreprise et son impact sur le coût de l'assurance. Cette initiative n'aura pas l'essor espéré que s'il est accompagné par un organisme commun de souscription des assurances transports.

B. La mise en place d'un organisme commun de souscription de l'assurance transport

L'assurance transport a ceci de particulier qu'elle se construit des observations des usages. Au Niger, comme dans la plupart des pays africains, la distribution est assurée en grande partie par des courtiers internationaux qui disposent d'une surface technique et financière. En effet, l'aspect international qui caractérise en grande partie la branche maritime rend difficile la souscription de ces affaires directement auprès des assureurs locaux comme peut l'être la souscription des autres types d'assurances (l'assurance automobile ou l'assurance santé).

Les assureurs locaux en manque de crédibilité auprès des grands groupes internationaux feraient mieux de mettre en place un organisme commun de souscription qui leur permettrait de mieux capter les risques maritimes et transports, cet organisme apparaîtrait comme un réseau efficace, souple et de haute compétence, composé de professionnels de l'assurance transport qui ne pratiqueraient que de l'assurance transport. Ce serait en effet, un intermédiaire indépendant, plus proche des apporteurs et pouvant mobiliser de grandes capacités de souscriptions et de meilleure sécurité du marché.

Cet organisme devrait être doté de systèmes d'analyse et de gestion performants, d'un personnel compétent qui puissent rapidement évaluer les besoins des assurés et établir des progrès d'assurance sur mesure.

Il devrait pouvoir disposer d'un programme intégré de gestion de portefeuille d'assurance qui puisse le mettre en contact permanent avec les compagnies mandantes afin de permettre à celles-ci de suivre au quotidien les souscriptions et la gestion des sinistres faites par le souscripteur pour leur compte.

Cette structuration du marché du transport doit nécessairement être accompagnée des pratiques de concurrence saine, des pratiques qui ont un but d'assurer la pérennité de ce marché et de protéger une activité économique importante pour tous.

Section II : Les impératifs liés à une gestion rentable

La problématique de la gestion et le développement de l'assurance transport facultés telle qu'est conçue dans notre analyse, est de proposer à l'entreprise d'assurance des techniques pouvant lui permettre de dynamiser l'activité pour une rentabilité technique de la branche transport. Cette rentabilité est soumise à des éléments précis que sont les primes et les sinistres.

Le gestionnaire transport est donc soumis, dans sa tarification, à des impératifs de production (A), et des impératifs liés à l'indemnisation (B).

A. Les impératifs liés à la production

Le producteur d'assurance transport facultés doit obligatoirement lors d'une demande de cotation, se référer à des éléments ou critères de tarification qui lui permettront d'apprécier au mieux le risque proposé et sa fréquence ou/et son impact.

Ainsi, nous procéderons à une analyse objective du risque et qui entre dans les critères de tarifications en transport facultés :

- **La nature de la marchandise et son conditionnement** : une marchandise peut voyager à nu, en caisse, en conteneur de groupage ou en conteneur complet. Ces différents états associés aux conditions de voyage ont un impact sur la tarification.
- **La valeur de la marchandise** : il faut noter que plus la valeur de la marchandise est importante, et plus le souscripteur aura tendance à écraser le taux de prime. Cette tendance ne doit pas cependant pousser le souscripteur à faire fi des critères techniques.
- **Le voyage à assurer** : lors de la souscription, l'assureur doit tenir compte de l'ensemble des transports à assurer pour arriver au point final du voyage assuré, y compris les différentes ruptures de charges dans les ports ou aéroports. Les conditions climatiques potentielles dans les différentes zones traversées peuvent y influencer sur la tarification selon la nature de la marchandise assurée.
- **Le moyen de transport utilisé** : il faut préciser que selon le moyen de transport utilisé, le coût de l'assurance peut être moindre ou élevé. Ainsi, un trajet terrestre direct coûtera, sauf exception moins qu'un trajet maritime interrompu par des ruptures de chargements et de déchargements ou même des séjours en entrepôts.

- **Séjour, stockage particulier** : lorsque l'organisation de la logistique du voyage est communiquée à l'assureur et qu'elle comporte des séjours ou stockage en cours de route, ceux-ci peuvent influencer dans la tarification des assureurs.
- **Les conditions d'assurances** : selon les garanties proposées (risques limités à des événements majeurs ou tous risques), les conditions de prime seront plus ou moins élevées. L'assureur doit aussi impacter la franchise sur la prime. En effet, plus la franchise est élevée, plus la prime doit baisser.
- **Les statistiques et les antécédents du risque** : les assureurs intègrent dans leur raisonnement et calcul des primes, les antécédents du risque qui permettent aux souscripteurs de vérifier leur approche technique issue de l'analyse des éléments de souscription. Il n'est pas alors surprenant que pour une même activité et les flux comparables, deux assurés puissent avoir des conditions tarifaires différentes.

Quant à l'activité de tarification en assurance facultés, elle ne saurait être limitée à un simple calcul de la prime par application d'un taux prédéterminé à une valeur déclarée tant, il est vrai que le contexte concurrentiel nous interpelle.

Pour adapter la tarification au contexte concurrentiel dans lequel l'assureur exerce, il faut faire une application des taux, police par police.

Lorsque, grâce aux analyses du risque précédemment faites, un taux de prime a été déterminé, ce taux doit être appliqué sur les éléments de valeur et conformément à la police concernée.

Concernant la police « tiers chargeurs », les assureurs doivent mettre à la disposition des clients, des grilles tarifaires selon la nature de la marchandise, son conditionnement, le trajet à assurer et les moyens de transports utilisés. Ces taux seront appliqués sur les éléments de la police, et peuvent être régularisés après une période convenue par les parties.

Pour la police d'abonnement ou autres polices annuelles portant sur les valeurs assurées, un taux de prime est appliqué sur les estimations des valeurs des expéditions, il est ainsi déterminé une prime estimée, l'assureur va requérir alors de l'assuré, une prime provisionnelle qui correspond généralement à 80 ou 90 % de la prime annuelle estimée. L'assuré déclarant les valeurs au cours de l'exercice, il sera procédé en fin d'exercice ou à toute période convenue par les parties à une régularisation.

La diversité des natures, des modes de transports, des différents intervenants, la durée du voyage, la maîtrise des statistiques de chaque risque et d'autres conditions de voyage font que le gestionnaire est amené à une analyse au cas par cas des risques. Ce qui fait intervenir généralement une stratification des risques.

La tarification des risques en assurance facultés doit être aussi assujettie à la maîtrise des conditions de garanties par le gestionnaire. Aussi, la probabilité dont peut disposer un assureur pour recouvrer les recours dans une police peut dépendre d'un rabais technique justifié.

Aussi, l'assureur doit être en mesure de guider l'assuré dans une démarche tendant à prévenir les risques de transport. Il doit donc, mettre en place une politique de prévention en accord avec l'assuré visant entre autres à :

- Mesurer les enjeux et les attentes ;
- Faire un état des lieux ;
- Mettre en évidence les zones de vulnérabilités ;
- Travailler pour établir des bonnes pratiques près des opérationnels ;
- Organiser et exploiter les retours d'expériences ;
- Anticiper l'évolution des risques.

Toutes ces précautions apparaîtront comme de véritables guides lors de la tarification du risque.

On peut noter au terme de ce développement que la gestion de la production est tributaire de la maîtrise des polices, des garanties, des connaissances et expériences du souscripteur et surtout des mesures de prévention.

Il convient alors d'évoquer les impératifs liés à l'indemnisation.

B. Les impératifs liés à l'indemnisation

Preneur de risques, l'assureur dispose d'informations détaillées sur les circonstances des sinistres, leur fréquence et leur gravité sur l'ensemble du portefeuille. Ceci lui permet de gérer un flux de données sur les phases de risques de transport et selon tous les types de conditionnement, de manutention ou même de stockage.

La meilleure façon pour un assureur d'améliorer sa sinistralité est d'apprendre des causes des sinistres présents et passés et de mettre aussi sur place des procédés juridiques et techniques pour empêcher de nouveau sinistres ou de réduire son impact. Ceux-ci nous font penser à la franchise, aux exclusions contractuelles ou la limitation du champ d'engagement de l'assureur.

Outre ces préalables, l'assureur doit donc, recevoir des experts missionnés sur les causes des sinistres, ainsi que des suggestions sur les mesures conservatoires qu'il doit transmettre aux assurés lors des nouvelles souscriptions.

Il est conseillé pour les assureurs d'avoir une vision globale et transversale pour produire une veille permanente sur l'actualité du transport : observation des acteurs, évolution des pratiques, localisation des risques entre autres pour prévenir les risques nouveaux ou conjoncturels.

Le rôle des experts dans les transports est primordial puisqu'ils doivent faire un retour d'expérience dans les rapports qu'ils rédigent. Ils peuvent, à titre d'exemple après avoir indiqué les causes du sinistre, faire des propositions concrètes à l'assureur dans le sens des précautions à prendre lors des futures expéditions, ce qui permet de limiter ou réduire la sinistralité.

L'expert doit aussi, en plus de sa mission de constat, maîtriser les procédures de conservation des droits de recours de l'assureur ou celles de sauvegarde des biens après un sinistre.

Lorsque l'assureur est saisi par le requérant aux fins d'une éventuelle indemnisation, la prudence doit être de mise quant à l'examen des divers éléments justificatifs requis pour le dossier sinistre. La routine et la similitude des cas sont des grands dangers qui guettent le gestionnaire en charge de l'indemnisation, en ce sens qu'il doit éviter le laxisme ou la complaisance en restant professionnel, car la mutualité qu'il gère ne lui appartient pas.

Aussi, l'assurance transport facultés requiert de la part du gestionnaire un dynamisme, une quête de bonne information, une concertation permanente et non un attentisme qui frise souvent le fonctionnariat. Il ne faut pas oublier qu'au-delà de son rôle central, l'assureur recherche un bénéfice.

L'assureur doit aussi se soumettre aux impératifs de délais afin de satisfaire son client ou bien lui apporter une réponse sincère et rapide au cas où la garantie n'est pas acquise. Il doit donc, éviter des méthodes dilatoires qui n'ont pour seul but que de créer un climat de méfiance ou d'incompréhension de la part de l'assuré.

L'activité du régleur sinistre transport ne doit pas être stéréotypée, cela sous-entend que son rôle ne doit pas se limiter à collecter uniquement des pièces. Il doit en plus, selon le type de sinistre en cause, réclamer et vérifier l'authenticité des documents qui lui sont fournis par l'assuré.

L'appréciation des éléments justificatifs doit concerner autant le fond que la forme des documents fournis entre autres la conformité des dates (date de départ et d'arrivée des marchandises), la désignation des transporteurs, la valeur assurée ainsi que la valeur facture, le montant des dommages, la nature des biens assurés, l'effectivité des dommages, etc....

Bref le régleur sinistre transport doit faire appel à son flair et éviter de se fier entièrement à la routine.

S'agissant du calcul de l'indemnité, nous proposons à titre indicatif, les éléments à prendre en compte pour estimer convenablement l'indemnité due à l'assuré.

Ainsi, en cas de :

- **Manquants ou pertes** : le règlement doit être fait sur la base de la valeur assurée unitaire des articles;
- **Avarie** : le règlement est obtenu en appliquant le taux d'appréciation à la valeur assurée de l'objet avarié ;
- **Vente des objets avariés** : l'assureur règle la valeur d'assurance déterminée du produit de la vente ;
- **Réparation des objets endommagés** : (remise en état de tout ou partie de l'objet assuré) le règlement sur la base de la facture de réparation approuvée par l'expert;

- **Délaissement** : s'assurer des conditions suivantes :

- Perte sans nouvelle du navire après quatre(4) mois
- Innavigabilité du navire
- Détérioration aux $\frac{3}{4}$ de la valeur assurée de la marchandise.

S'agissant de la gestion des recours, il est nécessaire pour une entreprise d'assurance de disposer d'un personnel qui maîtrise parfaitement les procédures de préservation des recours et la mise en œuvre des mesures de recouvrement des recours.

CHAPITRE II : LE DEVELOPPEMENT DES AUTRES BRANCHES **TRANSPORT FACULTES**

Face aux multiples problèmes qui entravent au développement de l'assurance transport facultés au Niger, la réflexion sur la mise en œuvre des moyens permettant le développement des autres branches transport s'avère nécessaire. Ainsi, nous parlerons du développement des autres branches transport facultés.

Section I : Le développement de la branche transport fluvial

Le fleuve Niger, avec environ 4200 km de longueur, beaucoup d'espoirs sont portés sur le développement de ce mode de transport alternatif, capable de relier des zones de manières plus simple. Son cours d'eau traverse six (6) Etats dont la **Sierra Léone**, la **Guinée**, le **Mali**, le **Niger**, le **Benin** et le **Nigéria**. Il est intéressant d'analyser la situation du fleuve Niger, ce qui nous amène dans un premier temps, à faire l'état de lieux du transport fluvial (A) et en second lieu parler du développement du transport fluvial (B).

A. L'état de lieu du transport fluvial

Le transport fluvial ou par voie d'eau intérieure est l'un des plus anciens modes de transport sur les voies navigables, que constitue les cours d'eau éventuellement aménagés ou même des canaux artificiels.

Le fleuve en traversant les pays, concentre sur ses rives des fortes densités de population et offre des possibilités dans le domaine du transport. Le transport fluvial de marchandises concerne les céréales, les oignons, les tubercules, les produits alimentaires, les aliments pour bétail, les huiles, les courges, le sel, le sucre, les fruits des tomates...etc.

Le fleuve lors de sa crue, coulant à pleins bords et s'étend largement dans tout le delta du mois de septembre à octobre et offre des conditions favorables de navigation, du coup, toute l'activité des transports fluviaux est en effet, soumise étroitement au rythme de la crue annuelle du fleuve.

Le régime du fleuve Niger est lié de façon étroite au climat de son bassin versant supérieur or, celui-ci est assez réduit par rapport à la superficie totale drainée par le fleuve et ses affluents. Les précipitations sont abondantes en une saison d'avril à novembre avec un maximum au mois d'août.

De même, le transport fluvial, comparé à d'autres modes de transport ne connaît peu, voire quasi pas de vol ou de dégradation des marchandises, donc le transport fluvial, en raison de son réseau non saturé garantie une grande fiabilité et offre une disponibilité sans embouteillage. Le transport fluvial permet d'opérer des déplacements massifs de marchandises.

Le transport fluvial étant tributaire à l'activité économique, aux aléas de la conjoncture, la voie d'eau est particulièrement compétitive pour les produits transportés.

Cependant, ce mode alternatif de transport peut être développé et constituer un atout économique.

B. Le développement du transport fluvial

Le développement passe par l'entretien des cours d'eau du fleuve, à un désensablement du fleuve et des gestions de sédiments, de dragage, de canalisation pour leur permettre d'être navigables. Les opérations de dragage ont pour finalité exclusive de rétablir les profondeurs nécessaires à la navigation sur l'ensemble des voies d'eau puisque les plages de sables constituent un obstacle à la navigation.

Cette opération comprend successivement l'extraction suivie du repli quantitatif des extractions, ainsi que le transport des matériaux extraits.

Selon la police française d'assurance des marchandises par voie fluviale, l'assurance s'applique aux marchandises remises à des transporteurs fluviaux, soit directement à des transporteurs pour l'acheminement par voie de navigation interne. Elle s'applique également aux marchandises pendant le transport terrestre accessoire au transport fluvial. En effet, sont garantis les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par les marchandises assurées.

L'assurance commence au moment où les marchandises assurées, préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition, quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré et finit au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire ou de ses représentants.

Aussi, le transport fluvial est clairement plus avantageux en termes d'efficacité énergétique, en termes d'émissions de CO2 avec pour conséquence les avantages écologiques et économiques telles que sa capacité à transporter des marchandises en masses permettant ainsi une réduction des coûts de transports, raison de plus pour mettre l'accent sur ce mode de transport.

Le navire servant au transport fluvial a la capacité physique de transporter de grandes capacités de marchandises par voies navigables, largement supérieure à d'autres modes de fret. Aussi, une augmentation positive de l'activité fluviale profite à l'ensemble du secteur.

Outre sa dimension écologique et économique, le transport fluvial se révèle être un transport bien organisé, qui permet un transport plus sécurisé, comportant moins d'accident puisque le réseau n'est pas saturé et permet une fiabilité dans le délai de livraison.

C'est un mode de transport souvent complémentaire à la route intégré à la chaîne logistique. Le mode de transport fluvial doit constituer une priorité de la politique nationale des transports de marchandises tant pour des raisons environnementales et économiques.

Ce mode de transport présente de nombreux avantages pour le développement : prix compétitif, délais fiables, faible consommation d'énergie, grandes capacités de transport sur le réseau navigable notamment pour accéder aux grandes

agglomérations, fiabilité du temps de transport et de sécurité, permet de relier des zones pour transporter des tonnes de marchandises pour un coût de transport compétitif.

Aussi, en dehors du transport fluvial, nous sommes appelés à mettre aussi l'accent sur le transport aérien compte tenu du peu d'affluence à l'égard de ce mode de transport.

Section II : Le développement de la branche transport aérien

Le transport aérien est un sujet stratégique pour un pays enclavé comme le Niger, ce moyen de transport peut jouer un rôle fondamental et un outil indispensable pour les échanges internationaux et nécessaire pour le développement. Le transport aérien est caractérisé par une rapidité des échanges, un niveau de sécurité apporté aux marchandises, une régularité du transport ainsi qu'une fiabilité. Moyen d'échange rapide, le transport aérien est un stimulant de l'activité commerciale et constitue un atout majeur pour un pays. Mais avant, nous allons faire un état de lieu du transport aérien au Niger.

A. L'état de lieu du transport aérien

Le transport aérien est défini comme l'ensemble des marchandises remises à des transporteurs aériens ou à des prestataires en vue d'un transport aérien. Pour cela, les marchandises doivent être préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition pour être chargées sur des avions en lignes régulières qui ont des itinéraires déterminées et des dates fixées à l'avance.

En l'espèce, s'agissant du transport aérien de marchandises, les données collectées auprès de la douane nigérienne sur le fret aérien au titre de l'année 2021 nous donnent pour **les importations aériennes**, un total de 72.539.555⁶ kilogrammes de marchandises toutes natures confondue.

Ainsi, les statistiques enregistrées à l'importation indiquent 44 % du fret importé provient du Benin suivi du Togo à hauteur de 17 % du trafic global destiné au Niger à l'année 2021.

Les exportations aériennes se chiffrent à 17.423.357 kilogrammes au titre de l'année 2021.

En effet, le Benin est le pays qui a enregistré le plus fort tonnage soit 53 % du flux global en provenance du Niger suivi du Togo à 31 % et d'autres pays comme le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, l'Algérie...

⁶ Source douane Nigérienne

En somme, nous remarquons que le Benin est l'axe le plus usité du fret aérien, du coup, nous devons nous poser la question de savoir comment développer les autres axes en plus de celui du Benin.

B. Le développement du transport aérien des facultés

Pour un développement durable du transport aérien de marchandises, il est important de disposer de mesures ainsi que de cadre réglementaire approprié permettant de gérer efficacement l'espace aérien. Nous avons en souvenir « Air Afrique » qui a souffert d'outils de gestion efficace et de rigueur conduisant à son agonie. Pour cela, le transport aérien a besoin de l'instauration d'un cadre destiné à réaliser une gestion de l'espace aérien des marchandises pour prospérer.

Aussi, pour favoriser une industrie de transport aérien, le pays doit surmonter les dysfonctionnements existants, avec l'intervention des autorités politiques et autres organisations sous régionales.

Pour la création d'un marché unique du transport aérien pour donner un nouvel élan plus ambitieux donc le Niger doit, avec l'aide des partenaires au développement, décider de mettre en œuvre une politique de transport aérien de facultés cohérente ayant pour principaux objectifs :

- Améliorer la desserte nationale et internationale,
- La mise en place d'une compagnie nationale viable ainsi que la promotion des compagnies aériennes de transports privés,
- L'amélioration de la qualité des services par la libéralisation du secteur,
- La réduction des coûts de transport et le respect du délai des livraisons permettent une redynamisation du secteur,
- La sécurité des marchandises,
- Rapidité et adaptation pour les produits,
- Régularité et fiabilité du transport.

La stratégie pour un développement du secteur aérien vise à disposer d'une offre de transport capable de satisfaire la demande, aux moindres coûts, tout en soulageant la pression exercée sur les finances publiques. Pour cela, il faudrait poursuivre la libéralisation progressive du transport aérien par une ouverture accrue de ce secteur à la concurrence et au secteur privé, en incluant l'accès sans limitation aux compagnies aériennes étrangère et à bas prix. Son effet direct consistera en l'apparition de nouvelles destinations et fréquences ainsi qu'en la réduction du prix avec conséquences immédiates sur l'accroissement du trafic aérien.

Cette démarche a pour objectif de permettre aux transporteurs des différentes parties de fournir librement leurs services dans le respect des principes commerciaux et de la législation prévue dans le domaine de l'aviation.

Au regard de tout ce qui précède, nous proposons une synthèse de notre travail de recherche en recommandations et pistes de solutions qui font l'objet de notre chapitre III.

CHAPITRE III : RECOMMANDATIONS ET PISTES DE SOLUTIONS **POUR LES PERSPECTIVES DE SOLUTIONS**

Notre objectif n'est pas de remettre en cause la gestion actuelle de la branche transport, mais de se poser la question de savoir comment redynamiser le secteur du transport des marchandises lorsque nous savons que ce mode de transport est le plus utilisé pour l'acheminement des marchandises à destination du Niger. Ceci nous amène à faire des propositions et pistes de solutions de gestion et de développement qui en effet, est une modeste contribution objective pour nos entreprises d'assurances pour une rentabilité de la branche transport.

Section I : Les recommandations

Une recommandation n'est utile que si elle est suivie d'effets, ceci est d'autant plus important que le transport est l'un des principaux moyens qui facilite le développement des échanges commerciaux.

Pour un pays enclavé comme le Niger, le secteur du transport joue un rôle essentiel dans la réduction de l'isolement tant à l'intérieur du pays que vis-à-vis de l'extérieur. L'économie étant fortement tributaire des importations donc, le bon fonctionnement du système de transport pour la fourniture des produits, des biens de consommation et d'équipement au Niger.

Dans ce sens, l'Etat pourrait rassembler toutes les instances participantes ayants trait aux dédouanements, à l'importation, à l'exportation en utilisant un guichet unique pour faciliter les transactions. Par cette formule, il s'agit d'accélérer et simplifier les flux d'informations entre commerçants et pouvoir public en apportant des avantages significatifs à tous les acteurs et intervenants dans les échanges transfrontaliers.

Sur le plan pratique, le guichet unique se caractérise par un point d'entrée unique pour le traitement de toutes les transactions nécessaires à la sortie des marchandises. L'intérêt de cette formule est qu'il s'agit d'un système informatisé où se font les déclarations, les contrôles, les traitements et les autorisations pour validation de toutes les transactions.

Une redynamisation de la force de vente ainsi que l'adaptation aux nouvelles données du marché national et international et cela passe par la mise place d'un organisme commun de souscription qui leur permettrait de mieux capter les risques maritimes et transports. Cet organisme apparaîtrait comme un réseau efficace, souple et de haute compétence, composé de professionnels de l'assurance transport. Aussi, il sera doté de systèmes d'analyse et de gestion performante, d'un personnel pouvant mobiliser des grandes capacités de souscription et des programmes d'assurances sur mesure qui puissent mettre en contact permanent les compagnies mandantes afin de permettre à celles-ci de suivre au quotidien les souscriptions et la gestion des sinistres faites pour leur compte.

Cette structuration du marché doit nécessairement être accompagnée des pratiques saines de concurrence pour assurer la pérennité de ce marché et de protéger une activité économique importante pour tous.

Aussi, la formation continue de l'encadrement par des programmes adaptés aux nouvelles exigences du marché et une amélioration de la qualité du service de l'assurance transport.

L'amélioration de la qualité du service passe par une réduction du délai d'attente et de procédures au niveau des services de douanes aux ports et en cas d'indemnisation par l'assureur.

Une réflexion prospective doit être mise en place sur les nouveaux risques de l'assurance transport à l'exemple des pipelines, gazoduc... pour des couvertures adaptées et les moyens pour développer cette nouvelle branche du transport pour le Niger qui cherche à s'affirmer parmi les pays producteurs de pétrole ainsi que les défis infrastructurels favorisant le développement de la branche.

L'instauration d'une obligation pour les grandes compagnies qui s'assurent à l'étranger, prétextant la faible capacité financière des assureurs locaux, une cession légale d'un taux imposable dans le but de gagner plus de parts de marchés avec pour conséquence une évolution dudit marché.

Aussi, une suppression pour les importateurs des pays en développement comme le Niger, des coûts CAF (Coût Assurance et Fret) qui correspond au prix d'achat auquel sont ajoutés les frais d'assurance à l'achat, ce qui alourdit le coût de revient de la marchandise en plus de l'obligation de facultés à l'importation et constituent ainsi une double assurance pour la même expédition.

La mise en place d'un département transport dans l'entreprise d'assurance ou d'un réseau de distribution spécifique au transport en formant un réseau de force de vente dédié pour ces polices et éviter de dépendre des seuls courtiers internationaux.

Ainsi, pour le développement du portefeuille transport facultés, des formations ponctuées d'évaluation devraient être dispensées au réseau de force de vente, un suivi de leur production et une assistance sur le terrain devraient leur être accordés en cas de besoin, ce qui pourrait conduire à la saturation du portefeuille par l'augmentation du nombre de contrats souscrits.

En plus des recommandations, des pistes de solutions sont proposées pour une amélioration des perspectives du secteur du transport.

Section II : Les pistes de solutions pour les perspectives du secteur du transport

Pour une amélioration des perspectives du secteur du transport, il incombe donc, à l'Etat de veiller au renouvellement et à l'entretien de ses infrastructures, de contrôler l'application effective des dispositions réglementaires protégeant les assurances

contre la concurrence externe, d'imposer des taux de rétention de prime pour booster son économie, et d'envisager toutes autres mesures propices au développement du secteur des assurances facultés.

Cependant, le développement n'étant envisageable que dans un environnement bien organisé et la charge de cette organisation incombe en grande partie aux acteurs principaux que les assureurs eux-mêmes.

La mise en place des mesures d'accompagnement due à un manque de prise de conscience des gouvernants du fort potentiel et de l'importance accrue des exportations pour réduire le déficit de la balance commerciale ainsi que la faible intervention des organes de régulation.

Les assureurs doivent être soucieux d'instaurer une relation de confiance avec ses clients et partenaires par des conseils, l'assistance et l'expertise. Aussi, la compagnie doit sensibiliser en permanence les clients sur la nécessité de souscrire à des assurances à même de leur permettre une meilleure couverture des activités.

Cette sensibilisation revêt différentes formes : journées de vulgarisation, séminaires, visites périodiques, traitement personnalisé de proximité sur la spécificité de l'activité notamment le poids des expéditions et la nature des couvertures à proposer.

Il faut démarcher et sensibiliser de nouveaux clients afin d'élargir la base clientèle en leur proposant de meilleurs services afin de conserver et d'améliorer la part de marché pour les entreprises d'assurances.

Il est aussi primordial pour des raisons de rentabilité que l'assureur recouvre une part égale à la responsabilité du transporteur fautif, sinon une part considérable. De ce fait, il est nécessaire pour une entreprise d'assurance de disposer d'un personnel qui maîtrise parfaitement les procédures de préservation des recours, et la mise en œuvre des mesures de recouvrement des recours.

CONCLUSION

En somme, nous avons relevé tout au long de notre travail, des défis de gestion et de développement de l'assurance transport facultés au Niger.

Ceux-ci se sont révélés comme des véritables écueils à la prospérité et à la rentabilité de cette branche. Nous avons pu constater que l'assureur, bien qu'acteur économique central de ce secteur d'activité ne pouvait, à lui seul, y apporter toutes les solutions.

Ainsi, nous avons évoqué les défis liés à la gestion et ceux liés au développement et l'état de lieu du marché nigérien en démontrant les différents acteurs exerçant dans le domaine de l'assurance transport facultés et l'obligation de l'assurance transport facultés à l'importation à travers la loi N° 85-15 du 23 mai 1985 et son décret d'application au Niger. A travers notre conclusion, cette loi mérite une refonte et une amélioration à l'état actuel de l'évolution de l'assurance transport.

Le diagnostic de l'assurance transport facultés dont le contenu au chapitre II a fait l'objet d'une analyse macroéconomique qui nous a conduit à une présentation des différentes garanties et polices. Aussi, nous avons suggéré la mise en place d'un organisme commun de souscription en transport facultés pour un renforcement des défis infrastructurels et organisationnels de notre marché et de contribuer au développement de la branche transport.

Quant au rôle qui incombe à l'assureur lui-même, nous avons évoqué les impératifs liés à la production et d'indemnisation dont le respect scrupuleux semble être pour nous gage d'un bon résultat technique. De ce rôle, il en ressort qu'à cause de sa spécificité, sa gestion efficiente passe par une unité opérationnelle indépendante sinon tout au moins isolée. Cette gestion requiert des connaissances diverses et complémentaires, le respect des procédures de souscription et d'indemnisation en passant par une mise en place d'une force de vente dédiée.

Aussi, nous avons analysé que le développement des branches fluviales et aériennes est aussi nécessaire pour l'ensemble du marché.

La loi d'obligation d'assurance des facultés à l'importation, source d'aliment ne devrait pas être prise par les assureurs comme un acquis, mais comme un coup de pouce pour nos compagnies afin de leur permettre de se développer et de prétendre proposer des services à l'international.

Le marché nigérien doit s'organiser, accepter d'appliquer des règles de bonne gestion prescrites par les autorités réglementaires.

A ces conditions, nos compagnies pourront apparaître pour les chargeurs, les transporteurs, les importateurs et exportateurs comme la solution pour la couverture financière de leurs facultés.

En guise de conclusion partielle, nous proposons des recommandations et des pistes de solutions pour améliorer les perspectives du secteur du transport et de pouvoir redonner confiance aux assureurs du marché.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux

- (1) RENE Rodière, Droit des transports terrestres et aériens, Dalloz, 3^{ème} édition, Paris 1981.
- (2) CLAUDE Chaiban, Causes légales d'exonération du transporteur maritime dans le transport de marchandises, édition librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris 1965.
- (3) EMILE Jauffret, Action en responsabilité dans le transport de marchandises par mer, édition librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris 1957
- (4) Manuel International de l'assurance. Jérôme YEATMAN, édition ECONOMICA, 2005

TEXTES REGLEMENTAIRES

- (5) Code CIMA, 2019
- (6) Ordonnance N°85-15 du 23 mai 1985
- (7) Décret 85-52 du 23 mai 1985

Mémoires

- (8) SIBE J. Daniel. Le développement et la gestion de l'assurance facultés au Cameroun. Mémoire IIA Yaoundé, DESS-A 21^{ème} promotion 2012-2014
- (9) ISSOUFOU Harou. L'obligation de l'assurance facultés à l'importation dans les pays sans littoral : l'exemple du Niger, DESS-A 15^{ème} promotion 2000-2002

COURS

- (10) Cours d'assurance maritime et transport. 2021, SEWE Roger

WEBOGRAPHIE

www.memoireonline
www.google.fr

ANNEXES

Loi N°85-15 du 23 mai 1985

Certificat d'assurance transport

REPUBLIQUE DU NIGER
CONSEIL MILITAIRE SUPREME

ORDONNANCE N° 85-15 /

du 23 mai 1985

Instituant une obligation d'assurance
en matière de facultés à l'importation.

LE PRESIDENT DU CONSEIL MILITAIRE SUPREME,
CHEF DE L'ETAT.

- VU la Proclamation du 15 Avril 1974 ;
VU l'Ordonnance n°74-01 du 22 Avril 1974, modifiée en ses articles 4 et 5 par
l'Ordonnance n°83-04 du 24 Janvier 1983 ;
VU la Loi n°62-27 du 28 Juillet 1962 portant réglementation des Organismes
d'assurance de toute nature et des Opérations d'assurance ;

LE CONSEIL DES MINISTRES ENTENDU ;

ORDONNE

ARTICLE PREMIER. - Les personnes physiques ou morales de droit public ou privé
sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance auprès d'une entreprise
d'assurance agréée au Niger pour toute importation de facultés sur le territoire
de la République du Niger.

Cette assurance obligatoire qui ne s'applique pas à l'Etat,
peut être souscrite directement auprès de l'organisme visé à l'alinéa précédent
ou par l'intermédiaire de personnes physiques ou morales habilitées à présenter
des opérations d'assurances conformément à la législation et à la réglementation en
vigueur.

ARTICLE 2. - Toute infraction aux dispositions de l'article 1er ci-dessus sera
punie d'une amende de 15 à 25 % de la valeur de la faculté importée et d'un emprison-
nement de quinze jours à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement.

ARTICLE 3. - Les modalités d'application de la Présente Ordonnance seront fixées
par décret pris en Conseil des Ministres.

ARTICLE 4. - La Présente Ordonnance sera exécutée comme Loi de l'Etat.

Fait à Niamey, le 23 mai 1985

Pour attestation :

Le Secrétaire Général du Gouvernement

Signé : Le Général de Brigade ELIHI KINNTOMI

ABOUACAR ARDOU

L'article 1er de l'Ordonnance 85-15 du 23 mai 1985 rend obligatoire la souscription de l'assurance des importations de facultés auprès d'une société d'assurance locale. Cette obligation d'assurance ne s'applique toutefois qu'aux marchandises dont la valeur FOB est égale ou supérieure à 1 000 000 F CFA en transports aériens et 5 000 000 F CFA en transports maritimes et terrestres. Le dédouanement des marchandises ne se fera que sur présentation d'un justificatif d'assurance. En cas d'infraction, les contrevenants seront frappés d'amendes.

Pièces jointes

- Ordonnance n° 85-15 du 23 mai 1985.
 - Décret n° 85-52 du 23 mai 1985.
-

MINISTERE DES FINANCES

Décret n° 85-52/PCMS/MF du 23 Mai 1985 portant modalités d'application de l'ordonnance n° 85-15 du 23 Mai 1985 instituant une obligation d'assurance en matière de facultés à l'importation.

LE PRESIDENT DU CONSEIL MILITAIRE SUPREME,
CHEF DE L'ETAT

VU la Proclamation du 15 Avril 1974 ;

VU l'Ordonnance n° 74-1 du 22 Avril 1974, modifiée en ses articles 4 et 5 par l'ordonnance n° 83-04 du 24 Janvier 1983 ;

VU la loi n° 62-27 du 28 Juillet 1962, portant réglementation des organismes d'assurances de toute nature et des opérations d'assurances ;

VU l'Ordonnance n° 85-15 du 23 Mai 1985 instituant une obligation d'assurance en matière de facultés à l'importation ;

VU le Décret n° 83-157/PCMS du 14 novembre 1983, portant remaniement ministériel, modifié et complété par le décret n° 84-137/PCMS du 27 Août 1984 ;

SUR rapport du Ministre des Finances ;

Le conseil des Ministres entendu :

DECRETE

Article premier. L'obligation d'assurance instituée par l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 85-15 du 23 Mai 1985 susvisée, ne s'applique qu'aux facultés dont la valeur FOB est égale ou supérieure à 1 000 000 F CFA en transport aérien et 5 000 000 F CFA en transport maritime ou terrestre.

Article 2. Le mode d'assurance est librement fixé par les parties. Toutefois, à défaut d'une couverture « Tous risques », l'assurance doit être faite en cas de transport maritime, aux conditions minima de la garantie « Franc d'Avaries Particulières sauf ... FAP sauf ».

Pour tout autre mode de transport, l'assurance obligatoire est limitée à la couverture des « risques d'accidents caractérisés ».

Article 3. Dans tous les cas, l'assurance doit être souscrite auprès d'un organisme agréé en République du Niger.

Article 4. Les facultés transportées doivent être garantie de « bout en bout » depuis le port ou l'aéroport d'embarquement jusqu'à la destination finale au Niger qui est le bureau des douanes.

Les parties peuvent toutefois convenir d'une couverture d'assurance portant sur les risques préliminaires ou complémentaires au voyage aérien ou de surface.

Article 5. L'organisme d'assurance doit délivrer à l'assuré un document justificatif de l'assurance. La présomption qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurance est établie par ce document pour la période qui y est mentionnée.

Article 6. Le document justificatif visé à l'article précédent est délivré immédiatement à la souscription du contrat et renouvelé lors de la reconduction dudit contrat ou de la remise en vigueur en cas de suspension.

Article 7. Toutes les importations ne peuvent franchir le cordon douanier que sur présentation du document justificatif d'assurance dans la limite des valeurs mentionnées à l'article 1^{er}.

Article 8. En cas de perte ou de vol du document justificatif d'assurance, l'assureur ou l'autorité compétente délivre un duplicata sur simple demande de la personne au profit de laquelle le document original avait été établi.

Article 9. Toute infraction aux dispositions du présent décret sera sanctionnée conformément aux pénalités prévues par l'ordonnance n° 85-15 du 23 mai 1985.

Article 10. Le présent décret s'applique aux contrats conclus après sa signature et à leur échéance, pour les contrats d'assurance en cours d'exécution.

Article 11. Le Ministre des Finances, le Ministre du Commerce et des Transports et le Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République du Niger.

Fait à Niamey le 23 mai 1985

Signé : le Général de Brigade SEYNI KOUNTCHE

TEMPS ET LIEU DES RISQUES ASSURÉS :

Les risques des Assureurs commencent au moment où les facultés assurées conditionnées pour l'expédition quittent les magasins au point extrême de départ du Voyage assuré et finissent au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire ou de ses représentants ou ayants droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit tout endroit, leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée. Toute prise de livraison des objets garantis effectués par l'assuré, par l'expéditeur, par le destinataire ou par leurs représentants ou ayants droit, avant le moment où les risques doivent se terminer normalement aux termes du présent avenant, fait cesser les risques pour les assureurs.

EN CAS D'AVARIE A DESTINATION, pour les constatations, s'adresser à :

SUNU Assurances IARD Niger

216, Rue de Kalley - B.P. 11 935 Nlamey (NIGER)

Tél. : (227) 20 73 54 06 - Fax : 20 73 97 99

E-mail : niger.iard@sunu-group.com

Site Web : www.sunu-group.com

RAPPEL DES FORMALITÉS ESSENTIELLES A REMPLIR EN CAS DE SINISTRE

- 1° Prendre, provoquer ou requérir toutes les mesures conservatoires ou de sauvetage que nécessite la situation pour protéger les biens assurés ou limiter les dommages dont ils sont atteints.
- 2° Requérir l'intervention du commissaire d'avarie au plus tard dans un délai de 30 jours après que les marchandises auront été déchargées du navire ou du véhicule de transport, ce délai étant réduit à 15 jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur.
- 3° Conserver tous droits et recours contre les transporteurs et/ou tous autres tiers responsables pour pouvoir y subroger les assureurs.
- 4° Présenter la réclamation aux assureurs dans les plus brefs délais et dans tous les cas avant l'expiration de la prescription prévue au contrat.

CONSERVATION DES RECOURS

Se conformer aux lois, usages et règlements locaux qui sont variables, mais en règle générale :

1° EN CAS DE DOMMAGES APPARENTS

- a) Avant de prendre livraison des marchandises, faire sur le reçu de livraison des réserves précises en mentionnant les marques, numéros, nombre et poids des colis litigieux.
- b) Au plus tard dans les 24 heures de la livraison, conformer ces réserves par lettre recommandées.

2° EN CAS DE DOMMAGES NE SE RÉVÉLANT QU'APRÈS LA LIVRAISON

- a) arrêter aussitôt le déballage et convoquer le commissaire d'avarie.
- b) Expédier sans délai une lettre de réserves recommandée au transporteur et/ou autre tiers responsable, l'informant des dommages constatés.

3° DANS TOUS LES CAS, convoquer à l'expertise au besoin par lettre recommandée, le transporteur et/ou autre tiers responsable et en cas de refus de leur part de s'y faire représenter, provoquer une expertise judiciaire si les dommages sont importants.

4° INTERROMPRE LA PRESCRIPTION à l'égard du transporteur et/ou autre tiers responsable si les dossiers complets ne sont pas remis aux assureurs au plus tard un mois avant l'échéance de cette prescription.

AVARIE COMMUNE

Signer le compromis ou engagement à contribuer, en faisant précéder la signature de la mention manuscrite suivante : « Sous réserve de contester s'il y a lieu le principe même de l'avarie commune et les chiffres ».

RAPPEL DES PIÈCES A FOURNIR A L'APPUI DE LA RÉCLAMATION A PRÉSENTER AUX ASSUREURS

POUR TOUTE RÉCLAMATION :

- Certificat d'assurance original ;
- Copie des factures d'origine de la marchandise et des frais divers engagés ;
- Titre de transport original.

EN OUTRE, AJOUTER A CES PIÈCES :

1° AVARIES PARTICULIÈRES

- Certificat du commissaire d'avarie ;
- Éventuellement : constat du transporteur note de poids, etc. ;
- Correspondance.

2° COLIS NON DÉLIVRÉS.

Joindre en plus l'attestation de non-livraison délivrée par le tiers présumé responsable.

3° AVARIE COMMUNE

Contribution provisoire :

- Extrait "partie in qua" du règlement d'avarie commune signé du dispatcheur ;
- Reçu de contribution définitive.

4° PERTE TOTALE D'UNE CARGAISON À LA SUITE DE LA PERTE DU NAVIRE

- Lettre de l'armateur avisant le destinataire de la perte du navire ;
- Extrait du manifeste établissant que les marchandises se trouvaient bien à bord ou défaut, attestation du transporteur.

TABLE DES MATIERES

DÉDICACES.....	I
REMERCIEMENTS	II
LISTES DE SIGLES ET ABREVIATIONS	III
LISTE DES TABLEAUX.....	IV
RESUME	V
ABSTRACT	VI
sommaire.....	VII
AVANT PROPOS	VIII
INTRODUCTION GENERALE.....	1
PREMIERE PARTIE	5
CHAPITRE I : Etat de lieux du marché nigérien de l'assurance transport facultés au Niger.....	6
Section I : Les acteurs de l'assurance transport facultés	6
A. Les principaux acteurs de l'assurance transport facultés	6
B. Les acteurs secondaires ou auxiliaires de l'assurance transport facultés ..	7
Section II: L'obligation de l'assurance facultés à l'importation	9
A. Le contenu de la réglementation	9
B. Proposition de refonte de la loi sur l'obligation de l'assurance faculté à l'importation	11
Chapitre II : Diagnostic de l'assurance transport facultés au Niger	14
Section I : Analyse du chiffre d'affaire du marché nigérien	14
A. Analyse du cadre macroéconomique du Niger.....	14
B. Le Chiffre d'affaires du marché	16
Section II : Présentation des garanties et polices en transport facultés	18
A. le choix des garanties.....	19
B. les principaux types de police d'assurances facultés	20
Chapitre III : LES obstacles à l'assurance transport facultés au Niger	23
Section I : Les obstacles liés à la gestion.....	23
A. Les obstacles de gestion de l'assurance de l'assurance transport facultés au Niger.....	23
B. Les obstacles d'ordre organisationnels	26
SECTION II : Les obstacles au développement de l'assurance transport facultés ..	28
A. Non application du cadre réglementaire et organisationnel.....	29
B. Les défis infrastructurels	31
Deuxieme PARTIE	33

Chapitre I :: Les grands axes de réorganisation de l'assurance transport facultés	34
Section I : L'instauration d'un rendez-vous des spécialistes de l'assurance transport facultés.....	34
A. Le rendez-vous annuel des spécialistes du transport.....	34
B. La mise en place d'un organisme commun de souscription de l'assurance transport	35
Section II : Les impératifs liés à une gestion rentable	36
A. Les impératifs liés à la production	36
B. Les impératifs liés à l'indemnisation	38
CHAPITRE II : Le développement des autres branches transport facultés	41
Section I Le développement de la branche transport fluvial.....	41
A. L'état de lieu du transport fluvial.....	41
B. Le développement du transport fluvial.....	42
Section II Le développement de la branche transport aérien	43
A. L'état de lieu du transport aérien	43
B. Le développement du transport aérien des facultés.....	44
Chapitre III : Recommandations et pistes de solutions pour les perspectives de solutions	46
Section I : Les recommandations	46
Section II : Les pistes de solutions pour les perspectives du secteur du transport	47
CONCLUSION.....	49
Bibliographie.....	51
Ouvrages généraux.....	51
TEXTES REGLEMENTAIRES	51
Mémoires	51
COURS	51
WEBOGRAPHIE	51
ANNEXES	52