

**INSTITUT
INTERNATIONAL
DES ASSURANCES
DE YAOUNDE**

**CYCLE III
14^e PROMOTION
1998 - 2000**

**LA GESTION DES PRIMES D'ASSURANCE
AUTOMOBILE AU REGARD DES DISPOSITIONS
DU CODE CIMA :
CAS DU MARCHE TOGOLAIS**

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

Préparé en vue de l'obtention du
**DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES SPECIALISEES
EN ASSURANCE (D. E. S. S. A)**

Présenté par :
Mensah Koffi KPELI

Sous la direction de
Mme Rosalie REINHARDT
Chef du Département Production
du Groupement Togolais
d'Assurance (G. T. A.)

TABLE DES MATIERES

Pages

DEDICACE

REMERCIEMENTS

INTRODUCTION GENERALE 1

PRELIMINAIRE : Généralités sur le marché Togolais d'assurance.

11 : Historique..... 4

111 : La pratique des opérations d'assurance 4

112 : La législation 5

12 : La présentation du marché 5

121 : Les compagnies d'assurances 5

122 : Les intermédiaires d'assurances 6

123 : Les organismes professionnels 6

a) Le Comité des Assureurs 6

b) L'Association Professionnelle des Agents et Courtiers 7

124 : Le personnel des sociétés d'assurances 7

13 : Les produits vendus sur le marché 7

131 : En ce qui concerne les assurances de dommages 7

132 : En ce qui concerne les assurances de personnes 8

14 : Le chiffre d'affaires du marché 8

CHAPITRE I : La gestion Commerciale des primes

d'assurance automobile..... 10

Section 1 : La détermination des primes 11

11 : Les primes nettes..... 11

111 : Pour la garantie Responsabilité Civile 12

112 : Pour les autres garanties 13

12 : Les chargements..... 13

121 : Le chargement commercial 14

122 : Le chargement fiscal	14
13 : Le fractionnement des primes	14
14 : Les imperfections du tarif automobile	15
141 : Les imperfections liées à la conception du tarif	16
142 : Les imperfections liées à l'application du tarif :	
le blocage des primes	17
Section 2 : L'encaissement des primes	17
21 : Les moyens favorisant l'encaissement des primes	18
211 : L'application stricte des dispositions	
des articles 12 et 13 du code CIMA.....	18
212 : L'élargissement des structures de production	19
213 : Le mandat des Courtiers d'Assurance.....	19
214 : La collaboration avec d'autres structures	
ayant un réseau étendu	20
22 : La baisse constante du niveau des encaissements	
et ses conséquences pour les compagnies d'assurances	21
CHAPITRE II : La gestion technique et financière des primes	25
Section 1 : La gestion technique	26
11 : La constitution des provisions techniques	26
111 : La provision pour risques en cours	26
112 : La provision pour annulation de primes	28
12 : Le partenariat avec les réassureurs	29
Section 2 : La gestion financière : le placement des primes	31
21 : Les principes réglementaires.....	31
22 : Les placements correspondant à la branche automobile.....	32
221 : Les actifs disponibles à court terme.....	32
222 : Les valeurs mobilières	33
223 : L'état des placements effectifs du marché	34
CONCLUSION GENERALE	35
BIBLIOGRAPHIE	36

DEDICACE

- A **Dieu** le créateur,
toi qui as su insuffler dans mon esprit, l'amour, le Courage, la Paix, la Bonté la Bienveillance, la Maîtrise de soi, la Persévérance.
- A ma grand-mère, **Adjawoè AMEDIMELE**,
tu as su orienter mes pas dans une direction bien précise. Ton support a été grand. Le destin nous a séparé un peu tôt, mais tu resteras dans mon esprit plus présente que jamais.
- A ma mère **Joséphine KLOUDJE**,
Que ce travail reste le fruit et la récompense de toutes tes privations, le couronnement de tous tes efforts et le témoignage de la présence d'une mère.
- A toi, mon épouse bien aimée **Jeanne Suzanne K. TETEH**,
Pour ta contribution et ton apport qui ne m'ont jamais fait défaut.
- A **Kossi ADJEODA -SEPENOU** et son épouse,
Pour l'amour fraternel que vous m'avez toujours témoigné.
- A tous mes camarades de promotion.
Trouvez ici l'expression de notre reconnaissance.

REMERCIEMENTS

Au terme de ce travail, c'est pour nous un grand plaisir de remercier la Direction Générale de l'Institut International des Assurances de Yaoundé et tout le corps enseignant.

Nos remerciements vont particulièrement à Mme **Rosalie REINHARDT** qui malgré ses occupations a su combler notre espoir dans la direction de ce mémoire.

Nous remercions la Direction Générale et le Personnel du Groupement Togolais d'Assurances (G. T. A.) pour leur franche collaboration.

Nous remercions également :

- M. **Djovi T. KENOU**, Directeur National des Assurances du Togo.
- Le Comité des Assureurs
- M. **Guy Komi ANYINEFA** pour ses conseils et son apport.
- Tous ceux qui de près ou de loin ont contribué à l'élaboration de ce travail.

INTRODUCTION GENERALE

Une entreprise quelle qu'elle soit, doit produire pour réaliser son objectif social. Pour y arriver, certaines conditions doivent être réunies : la mise en place et surtout la conjugaison harmonieuse de tout un ensemble de forces productrices.

L'entreprise devient ainsi une organisation, en relation avec des partenaires, un marché de fournisseurs et l'Etat. Les relations s'expriment en termes de promesses qui se présentent sous la forme d'offre et de demande de biens et de services, avec ou sans contrepartie monétaire.

L'offre principale des entreprises d'assurances consiste en des engagements à court, moyen et long terme en contrepartie des primes encaissées. Ces engagements sont caractérisés soit par des paiements d'indemnités, soit par des versements de capitaux ou de rentes.

Pour faire face à leurs engagements, les entreprises d'assurances ont la lourde tâche de pouvoir maîtriser, à tout moment, la gestion des principales ressources financières dont elles disposent à savoir les primes d'assurances, les capitaux propres et les produits des placements.

Parmi ces ressources, les primes d'assurances demeurent les plus importantes, elles représentent 280 % des fonds propres. Leur gestion est spécifique et singulière.

En effet, trois aspects majeurs caractérisent l'activité de l'assurance. D'abord, la matière première de l'assurance c'est le risque c'est à dire, un grand nombre d'évènements aléatoires indépendants et dont la compensation s'effectue selon les « lois de la statistique ».

Ensuite, le secteur des assurances reste marqué par l'inversion du cycle de production : le prix de vente (la prime) est calculé et encaissé immédiatement alors que le prix de revient (la prestation) ne sera connu qu'ultérieurement. Ainsi entre la souscription et la réalisation du risque, l'entreprise d'assurances détient une masse

INTRODUCTION GENERALE

Une entreprise quelle qu'elle soit, doit produire pour réaliser son objectif social. Pour en arriver, certaines conditions doivent être réunies : la mise en place et surtout la conjugaison harmonieuse de tout un ensemble de forces productrices.

L'entreprise devient ainsi une organisation, en relation avec des partenaires, un marché de fournisseurs et l'Etat. Les relations s'expriment en termes de promesses qui se présentent sous la forme d'offre et de demande de biens et de services, avec ou sans contrepartie monétaire.

L'offre principale des entreprises d'assurances consiste en des engagements à court, moyen et long terme en contrepartie des primes encaissées. Ces engagements sont caractérisés soit par des paiements d'indemnités, soit par des versements de capitaux ou de rentes.

Pour faire face à leurs engagements, les entreprises d'assurances ont la lourde tâche de pouvoir maîtriser, à tout moment, la gestion des principales ressources financières dont elles disposent à savoir les primes d'assurances, les capitaux propres et les produits des placements.

Parmi ces ressources, les primes d'assurances demeurent les plus importantes, elles représentent 280 % des fonds propres. Leur gestion est spécifique et singulière.

En effet, trois aspects majeurs caractérisent l'activité de l'assurance. D'abord, la matière première de l'assurance c'est le risque c'est à dire, un grand nombre d'évènements aléatoires indépendants et dont la compensation s'effectue selon les « lois de la statistique ».

En suite, le secteur des assurances reste marqué par l'inversion du cycle de production : le prix de vente (la prime) est calculé et encaissé immédiatement alors que le prix de revient (la prestation) ne sera connu qu'ultérieurement. Ainsi entre la souscription et la réalisation du risque, l'entreprise d'assurances détient une masse

importante de primes qu'elle gère soit par la technique de répartition soit par la technique de capitalisation.

Enfin, les réserves ou provisions techniques ne se constituent pas par des prélèvements successifs sur les bénéfices mais, sont une constatation comptable d'engagements de l'entreprise. Elles sont destinées à permettre le règlement intégral des engagements pris envers les assurés et les bénéficiaires des contrats.

Par ailleurs, l'assurance est une activité qui poursuit au moins deux objectifs : l'indemnisation et la constitution d'actifs financiers,

Ces missions qui revêtent un caractère à la fois social, économique et financier se concrétisent avec un instrument juridique, le contrat d'assurance dont la souscription peut être obligatoire ou facultative. La valeur du contrat d'assurance dépend de son contenu et de la crédibilité de l'entreprise d'assurances qui le commercialise.

C'est cette dernière considération qui a amené le législateur à réglementer très tôt ce secteur avec la loi du 13 juillet 1930. En dépit de l'existence d'une réglementation, les activités des compagnies d'assurances de notre marché ont été affectées par d'importants déficits qui se traduisent actuellement par de sérieuses difficultés financières aggravées par un environnement économique de récession.

La branche d'assurance automobile est particulièrement visée. L'impossibilité de représenter les engagements techniques ou même la cessation des paiements résume cette situation. Parmi les facteurs explicatifs nous retenons :

- le dérapage de la charge de sinistres
- la sous tarification
- la souscription à crédit
- les difficultés de recouvrement des primes à crédit
- le non-reversement des primes par les intermédiaires d'assurance (courtiers, agents généraux, commerciaux agréés).

Quatre années après l'entrée en vigueur du code CIMA qui a succédé à la loi du 13 juillet et l'ordonnance n°36 du 12 août 1968 au Togo, les préoccupations du

importante de primes qu'elle gère soit par la technique de répartition soit par la technique de capitalisation.

En fin, les réserves ou provisions techniques ne se constituent pas par des prélèvements successifs sur les bénéfices mais, sont une constatation comptable d'engagements de l'entreprise. Elles sont destinées à permettre le règlement intégral des engagements pris envers les assurés et les bénéficiaires des contrats.

Par ailleurs, l'assurance est une activité qui poursuit au moins deux objectifs : l'indemnisation et la constitution d'actifs financiers,

Ces missions qui revêtent un caractère à la fois social, économique et financier se concrétisent avec un instrument juridique, le contrat d'assurance dont la souscription peut être obligatoire ou facultative. La valeur du contrat d'assurance dépend de son contenu et de la crédibilité de l'entreprise d'assurances qui le commercialise.

C'est cette dernière considération qui a amené le législateur à réglementer très tôt ce secteur avec la loi du 13 juillet 1930. En dépit de l'existence d'une réglementation, les activités des compagnies d'assurances de notre marché ont été affectées par d'importants déficits qui se traduisent actuellement par de sérieuses difficultés financières aggravées par un environnement économique de récession.

La branche d'assurance automobile est particulièrement visée. L'impossibilité de représenter les engagements techniques ou même la cessation des paiements résume cette situation. Parmi les facteurs explicatifs nous retenons :

- le dérapage de la charge de sinistres
- la sous tarification
- la souscription à crédit
- les difficultés de recouvrement des primes à crédit
- le non-reversement des primes par les intermédiaires d'assurance (courtiers, agents généraux, commerciaux agréés).

Quatre années après l'entrée en vigueur du code CIMA qui a succédé à la loi du 13 juillet et l'ordonnance n°36 du 12 août 1968 au Togo, les préoccupations du

législateur relativement à la gestion des primes automobile restent à satisfaire : les charges de sinistres et de gestion enregistrées par les Compagnies d'assurances demeurent importantes au regard de la masse de primes collectées.

Face à cette situation, il nous est apparu nécessaire de nous intéresser au cas de la gestion des primes d'assurance automobile sur le marché togolais.

Notre démarche consistera d'une part, à examiner la politique de tarification et de collecte des primes automobile et d'autre part, à soulever l'aspect technique et financier de la gestion des primes, en prenant soin de rappeler les grands principes de gestion préconisés par le nouveau code des assurances.

Mais auparavant, il est intéressant voire utile de présenter brièvement le marché togolais d'assurance dans un chapitre préliminaire.

PRELIMINAIRE :

GENERALITES SUR LE MARCHE TOGOLAIS D'ASSURANCE

11 - HISTORIQUE

111 - La pratique des opérations d'assurance

Les opérations d'assurances ont apparu au Togo avec la naissance des activités industrielles et commerciales des grandes puissances coloniales.

En effet, les maisons de commerce telles que la C.F.A.O.¹ et l'U.A.C.² étaient les seules entités qui souscrivaient des polices auprès des entreprises d'assurance européennes. A mesure que se développaient les activités économiques, des agents généraux se sont installés sur le marché et contractaient pour le compte des assureurs européens dont les bureaux étaient installés en République du Bénin.

A partir de 1950 des sociétés françaises et anglaises furent installées à Lomé.

Sous l'impulsion de la Conférence Internationale des contrôles d'Assurances (CICA)³ et de la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED), les sociétés nationales se sont créées à partir de 1973 et entrèrent en compétition avec les groupes d'assureurs étrangers.

¹ Comptoir Français de l'Afrique de l'Ouest

² Unilever African Company

³ Actuel CIMA.

PRELIMINAIRE :

GENERALITES SUR LE MARCHE TOGOLAIS D'ASSURANCE

11 - HISTORIQUE

111 - La pratique des opérations d'assurance

Les opérations d'assurances ont apparu au Togo avec la naissance des activités industrielles et commerciales des grandes puissances coloniales.

En effet, les maisons de commerce telles que la C.F.A.O.¹ et l'U.A.C.² étaient les seules entités qui souscrivaient des polices auprès des entreprises d'assurance européennes. A mesure que se développaient les activités économiques, des agents généraux se sont installés sur le marché et contractaient pour le compte des assureurs européens dont les bureaux étaient installés en République du Bénin.

A partir de 1950 des sociétés françaises et anglaises furent installées à Lomé.

Sous l'impulsion de la Conférence Interafricaine pour le contrôle des Assurances (CICA)³ et de la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED), les sociétés nationales se sont créées à partir de 1973 et entrèrent en compétition avec les groupes d'assureurs étrangers.

¹ Comptoir Français de l'Afrique de l'Ouest

² Unilever African Company

³ Actuel CIMA.

112 - La législation

Pendant longtemps les compagnies d'assurance fonctionnaient conformément aux seules règles édictées par la loi du 13 juillet 1930 et il a fallu attendre 1968 pour voir apparaître une législation nationale, homogène et cohérente.

Les principaux textes étaient les suivants :

- Ordonnance n° 36 du 12 août 1968 portant réglementation des organismes d'assurance de toute nature et les opérations d'assurance.
- Décret n°68 -150 du 12 août 1968 portant application de l'ordonnance n°36 du 12 août 1968
- Décret 68 - 151 du 12 août 1968 portant création du service de contrôle des assurances.
- Arrêté n° 432/MEF/DA du 16 octobre 1973 relatif aux placements des provisions techniques.

A partir du 11 août 1996, le code CIMA est entré effectivement en vigueur au Togo.

12 - LA PRESENTATION DU MARCHE

Les opérations d'assurance sont effectuées au Togo par deux catégories d'acteurs de mobilisation d'épargne : les compagnies d'assurances et les intermédiaires d'assurances.

121 - Les compagnies d'assurances

Elles sont au nombre de Sept sur le marché. Sur ce total, quatre pratiquent les assurances de dommages et deux les assurances de personnes.

Il convient de noter que deux compagnies notamment le Groupement Togolais d'Assurances (G. T. A.) et la Compagnie Africaine d'Assurances (C2A) n'arrivent pas à se mettre en conformité avec les dispositions des deux

112 - La législation

Pendant longtemps les compagnies d'assurance fonctionnaient conformément aux seules règles édictées par la loi du 13 juillet 1930 et il a fallu attendre 1968 pour voir apparaître une législation nationale, homogène et cohérente.

Les principaux textes étaient les suivants :

- Ordonnance n° 36 du 12 août 1968 portant réglementation des organismes d'assurance de toute nature et les opérations d'assurance.
- Décret 68 – 151 du 12 août 1968 portant création du service de contrôle des assurances.
- Décret n°68 –150 du 12 août 1968
- Arrêté n° 432/MEF/DA du 16 octobre 1973 relatif aux placements des provisions techniques.

A partir du 11 août 1996, le code CIMA est entré effectivement en vigueur au Togo.

12 - LA PRESENTATION DU MARCHÉ

Les opérations d'assurance sont effectuées au Togo par deux catégories d'acteurs de mobilisation d'épargne : les compagnies d'assurances et les intermédiaires d'assurances.

121 - Les compagnies d'assurances

Elles sont au nombre de Sept sur le marché. Sur ce total, quatre pratiquent les assurances de dommages et deux les assurances de personnes.

Il convient de noter que deux compagnies notamment le Groupement Togolais d'Assurances (G. T. A.) et la Compagnie Africaine d'Assurances (C2A) n'arrivent pas à se mettre en conformité avec les dispositions des deux

derniers alinéas de l'article 326 du code CIMA, relatives à la gestion séparée de l'assurance de personnes.

Depuis l'entrée en vigueur du code CIMA, la Commission Régionale de Contrôle des Assurances a retiré l'agrément à deux sociétés pour insuffisance de fonds propres. Il s'agit notamment du Groupement Mutuel des Cadres et de la société AIGLE VIE. La liste des sociétés opérant sur ce marché est annexée à ce mémoire (annexe 1)

122 - Les Intermédiaires d'Assurances.

La fonction d'intermédiaire d'assurance est exercée essentiellement par les courtiers d'assurance. On dénombre sur le marché 14 Courtiers d'assurance. A ceux-ci il faut ajouter de nombreux apporteurs d'affaires, recrutés et formés par les compagnies d'assurances (liste des courtiers en annexe 2).

123 - Les Organismes professionnels

En vue de garantir la prédominance de l'intérêt général du marché sur les intérêts particuliers, deux types d'entités professionnelles ont été créés : le Comité des Assureurs et l'Association Professionnelle des Agents et Courtiers.

a) - *Le Comité des Assureurs*

Il regroupe toutes les compagnies d'assurances installées régulièrement sur le marché.

Le Comité des assureurs est un organe qui représente les sociétés auprès des pouvoirs publics dans toutes les circonstances où une action commune serait jugée nécessaire et à cette fin, réunit toutes les informations concernant les assurances. Il étudie également les mesures à proposer aux sociétés en vue d'assurer une bonne gestion professionnelle, facilite la concertation et assure la défense des intérêts de la profession.

b) *L'Association Professionnelle des Agents et Courtiers (APAC)*

Elle réunit en son sein, tous les agents généraux et les courtiers d'assurance agréés sur le marché. Son objectif est d'étudier, de rendre et de faire appliquer toutes les mesures successibles de favoriser le développement de la consommation de l'assurance. L'APAC contribue aussi au perfectionnement, au prestige et à la défense de la profession d'assureur conseil.

124 - Le Personnel des sociétés d'assurances

Au titre de l'exercice 1999, l'effectif du personnel des sociétés d'assurances a atteint le nombre de 324 dont 41 cadres, 68 agents de maîtrise et 215 employés de bureau.

13 - LES PRODUITS VENDUS SUR LE MARCHE

Le marché togolais d'assurance offre de produits variés dans les deux types d'assurance. Entre autres nous pouvons citer :

131 - En ce qui concerne les assurances de dommages :

- l'assurance automobile
- l'assurance incendie
- l'assurance vol
- la multirisque habitation
- l'assurance R. C.
- la Tous Risques chantier
- l'assurance de Bris de glaces
- l'assurance Transports
- la globale dommage
- la globale de banque

132 - En ce qui concerne les assurances de personnes :

- la Maladie
- l'individuelle accidents
- le capital différé
- la Rente temporaire ou viagère
- la Retraite complémentaire
- la Rente Education mixte
- l'assurance des frais funéraires

14 - LE CHIFFRE D'AFFAIRES DU MARCHE

En 1999, le chiffre d'affaires réalisé par l'ensemble des sociétés était de 10.250 millions de FCFA et de 9.875 millions de FCFA en 1998.

La répartition de ce chiffre d'affaires par branche et par société se présente comme suit :

141 - Par branche

(montant en milliers de Fcfa)

B R A N C H E S	A N N E E S			
	1998	%	1999	%
Automobile	3.169.104	32	3.464.341	34
Incendie	989.993	10	634.817	6
Transports	1.020.382	10	930.156	9
Risques divers	2.656.454	27	2.980.296	29
TOTAL I.A.R.D.T.	7.834.933	79	8.009.610	78
VIE	2.039.627	21	2.240.575	22
TOTAL GENERAL	9.874.560	100	10.250.185	100

Source : Direction des Assurances, états CIMA.

142 - Par société (voir courbe en annexe 3)

(montant en milliers de Fcfa)

S O C I E T E S	E M I S S I O N S			
	1998	%	1999	%
G. T. A.	4.087.935	41	4.012.983	39
U. A. T IARD	2.152.068	22	2.306.036	22,6
C 2 A	2.123.626	21,5	2.298.566	22,5
COLINA	614.941	6	665.507	6,5
U A T VIE	652.018	7	723.215	7
PREVOYANCE	203.435	2	205.454	2
AIGLE VIE	40.537	0,5	38.424	0,4
TOTAL	9.874.560	100	10.250.185	100

Source : Direction des Assurances, états CIMA.

143 - Emissions automobile par société (voir courbe en annexe 3)

(montant en milliers de FCFA)

S O C I E T E S	E M I S S I O N S			
	1998	%	1999	%
G. T. A.	1.463.046	46	1.483.392	43
U. A. T IARD	596.389	19	669.692	19
C 2 A	817.512	26	932.914	27
COLINA	292.156	9	378.343	11
TOTAL	3.169.104	100	3.464.341	100

Source : Direction des Assurances, états CIMA.

CHAPITRE I :

LA GESTION COMMERCIALE DES PRIMES D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Par gestion commerciale de la prime automobile nous entendons les choix réalisés en matière de tarification et de souscription par la compagnie d'assurances. Les considérations sont d'ordre technique, interne, environnemental et satisfont aux contraintes suivantes :

- La prime doit être suffisante pour couvrir les sinistres, les frais généraux, les frais d'acquisitions et les impôts. Elle doit également permettre de couvrir les fluctuations de la sinistralité et autoriser une marge bénéficiaire,
- La prime doit être perçue comme une juste contrepartie des garanties,
- Le coût total des sinistres doit être réparti entre les diverses catégories d'assurés,
- La prime doit être compétitive sur le marché.

Ainsi, sous ce chapitre nous examinerons les politiques de détermination et d'encaissement des primes automobile.

CHAPITRE I :

LA GESTION COMMERCIALE DES PRIMES D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Par gestion commerciale de la prime automobile nous entendons les choix réalisés en matière de tarification et de souscription par la compagnie d'assurances. Les considérations sont d'ordre technique, interne, environnemental et satisfont les contraintes suivantes :

- La prime doit être suffisante pour couvrir les sinistres, les frais généraux, les frais d'acquisitions et les impôts. Elle doit également permettre de couvrir les fluctuations de la sinistralité et autoriser une marge bénéficiaire,
- La prime doit être perçue comme une juste contrepartie des garanties,
- Le coût total des sinistres doit être réparti entre les diverses catégories d'assurés,
- La prime doit être compétitive sur le marché.

Ainsi, sous ce chapitre nous examinerons les politiques de détermination et d'encaissement des primes automobile.

SECTION 1 : LA DETERMINATION DES PRIMES

En assurance Responsabilité Civile automobile, les dispositions de l'article 212 du code CIMA consacre la libération des tarifs sous réserve de respecter le tarif minimal réglementaire et de tenir compte des critères suivants :

- La zone géographique de circulation
- Les caractéristiques et l'usage du véhicule
- Le statut socio-professionnel et les caractéristiques du conducteur habituel.

Au Togo, les primes automobile sont déterminées à partir d'un tarif de référence fixé par arrêté du Ministre des Finances et des Privatisations.

Ce tarif résulte des calculs et analyses effectués sur la base des statistiques fournies par les compagnies d'assurance du marché.

Il comprend quatre sections essentielles :

- Le tarif responsabilité civile
- Le tarif dommages au véhicule
- Le tarif vol et incendie du véhicule
- Les clauses Bonus-Malus.

C'est un tarif obligatoire conçu en 1984 puis réajusté plusieurs fois. Le dernier réajustement date de 1995 et fait suite à la dévaluation du franc CFA.

Les primes nettes qui en découlent constituent des primes minimales auxquelles s'ajoutent des chargements afin d'obtenir les primes totales payées par les assurés.

11 - Les Primes nettes

Nous distinguerons les primes nettes de la garantie obligatoire notamment la Responsabilité Civile automobile de celles des autres garanties.

111- Pour la garantie Responsabilité Civile (RC)

Le tarif de base est fonction des caractéristiques et catégories de véhicules. Les types de véhicules assurables sont :

- Les véhicules privés PA
- Les véhicules taxis.....TAXIS
- Les véhicules de transport pour propre compte..... TPC
- Les véhicules de transports publics de voyageurs..... TPV
- Les véhicules de transports publics de marchandises ..TPM

Ce tarif minimum réglementaire applicable au Togo se présente comme suit :

Puissance fiscale (CV)		P. A.	TAXIS	TPC	TPM/TPV
ESSENCE	DIESEL				
Jusqu'à 2	Jusqu'à 2	25.600	30.750	45.700	66.645
3 - 6	2 - 4	30.820	37.050	54.740	79.695
7 - 10	5 - 7	35.020	42.050	64.300	94.185
11 - 14	8 - 10	45.600	54.750	94.700	136.700
15 - 23	11 - 16	61.300	73.600	123.800	182.275
24 et plus	17 et plus	74.650	89.600	147.315	216.545

A ces montants viennent s'ajouter des surprimes pour couvrir les dommages subis par les personnes transportées dans les véhicules et ceux causés aux tiers dans les pays membres de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).

Les surprimes relatives aux dommages subis par les personnes transportées sont fixées par place et selon les catégories de véhicules alors que celle concernant la CEDEAO est maintenue à 10 % des primes nettes.

Intéressons – nous aux catégories PA et TAXIS pour donner une idée sur le montant minimum de la prime nette RC à partir du tableau ci-dessus.

Considérons donc une voiture de 11 CV, de 5 places et utilisant l'essence comme source d'énergie.

Première hypothèse : La voiture est à usage PA

* Prime de base.....45.600

* Surprime obligatoire..... $1800 \times 4 = 7.200$

Prime nette RC minimale = 52.800

Deuxième hypothèse : La voiture est à usage taxis

* Prime de base 54.750

* Surprime obligatoire... $54.750 \times 35\% \times 4 = 76.650$

Prime nette RC minimale = 131.540

En conclusion, pour assurer ce véhicule en Responsabilité Civile Automobile, les compagnies devront demander à l'assuré, 52.800 FCFA s'il est utilisé comme voiture de tourisme et 131.400 FCFA s'il s'agit d'un taxi. Ces montants seront bien sûr majorés de différents chargements.

112 - Pour les autres garanties

Il s'agit notamment des garanties Tierce, Bris de Glace, Vol et Incendie dont les primes hors chargements sont obtenues en multipliant soit la valeur à neuf (Tierce, Bris de Glace) soit la valeur vénale (Vol, Incendie) par le taux de prime fixés par arrêté du Ministre en charge du secteur des assurances, de la façon suivante :

Garanties	TIERCE	VOL	INCENDIE
Catégories de véhicules			
P. A.	8,5%	0,35%	1%
TAXIS	8,5%	0,35%	1%
TPC – TPM- TPV	18,5%	0,35%	1,5%

12 - Les Chargements

On note deux types de chargements : le chargement commercial et le chargement fiscal.

121- Le Chargement Commercial

Le chargement commercial sert à couvrir les frais d'encaissement des primes, les frais d'acquisitions et les frais de gestion et d'administration. Il doit correspondre à un montant raisonnable et justifié.

Le taux de commissions servi sur le marché se situe entre 10 et 15% et est librement convenu entre les entreprises et les intermédiaires. Les coûts de police sont uniformément fixés à 10.000 F CFA

Il convient de noter que les affaires relatives à la catégorie de véhicules TAXIS ne sont pas commissionnées.

122 - Le Chargement fiscal

Il permet aux compagnies de récupérer la somme versée périodiquement à l'Etat au titre de la taxe d'assurance. Le taux de la taxe est fixé à 6% par les pouvoirs publics.

Il est donc nécessaire de prendre en compte le prix du risque la période de sa prise en charge et les dispositions fiscales car l'assureur est tenu de reverser à l'Etat les taxes payées par les assurés

En 1999, le total de ces chargements s'élevait à 1.381 millions (soit 40% des émissions) dont 218 millions de commissions servies aux intermédiaires.

13 - Le Fractionnement des primes

La règle d'or en matière de gestion commerciale veut que les primes automobile soient annuelles. Mais en raison des difficultés économiques actuelles

12 - Les Chargements

On note deux types de chargements : le chargement commercial et le chargement fiscal.

121- Le Chargement Commercial

Le chargement commercial sert à couvrir les frais d'encaissement des primes, les frais d'acquisitions et les frais de gestion et d'administration. Il doit correspondre à un montant raisonnable et justifié.

Le taux de commissions servi sur le marché se situe entre 10 et 15% et est librement convenu entre les entreprises et les intermédiaires. Les coûts de police sont uniformément fixés à 10.000 FCAF.

Il convient de noter que les affaires relatives à la catégorie de véhicules TAXIS ne sont pas commissionnées.

122 - Le Chargement fiscal

Il permet aux compagnies de récupérer la somme versée périodiquement à l'Etat au titre de la taxe d'assurance. Le taux de la taxe est fixé à 6% par les pouvoirs publics.

Il est donc nécessaire de prendre en compte le prix du risque la période de sa prise en charge et les dispositions fiscales car l'assureur est un contribuable tout comme les autres entreprises.

En 1999, le total de ces chargements s'élevait à 1.381 millions (soit 40% des émissions) dont 218 millions de commissions servies aux intermédiaires.

13 - Le Fractionnement des primes

La règle d'or en matière de gestion commerciale veut que les primes automobile soient annuelles. Mais en raison des difficultés économiques actuelles

des assurés et des effets de la concurrence, les compagnies d'assurances ont conçu des tarifs de courtes périodes. Les assurés togolais en bénéficient énormément. En effet, face aux contrôles répétés de l'obligation d'assurance, les propriétaires de véhicules recourent souvent à ces types de contrats mais, l'inconvénient est qu'en souscrivant plusieurs fois le même contrat et pendant un temps avoisinant l'année, la somme des primes définitivement payées reste supérieures à la prime annuelle qu'ils auraient payée s'il s'agissait d'un seul contrat annuel. Ceci est normal dans la mesure où le fractionnement, perçu comme un palliatif, engendre des frais supplémentaires de gestion pour les compagnies d'assurances.

Au Togo les taux de fractionnement des primes automobile sont fixés comme suit :

- Pour 15 jours21%
- Pour 1 mois28%
- Pour 3 mois.....44%
- Pour 6 mois.....55%
- Au-delà de 6 mois 100%

Il est à noter que lorsqu'un assuré souscrit un contrat en plusieurs périodes fractionnées mais de façon continue et d'une durée supérieure à 6 mois, la somme des fractions de primes qu'il doit payer ne saurait être supérieure à 105% de la prime annuelle.

Comme on le constate, malgré la libération des tarifs par le code CIMA, l'assureur togolais reste toujours au régime du tarif obligatoire. Et pourtant ce tarif officiel présente des imperfections.

14 - Les imperfections du tarif automobile

Il s'agit d'une double imperfection liée essentiellement à la conception et à l'application du tarif Responsabilité Civile automobile.

141 - Les imperfections liées à la conception du tarif

Parmi les trois catégories de critères retenus par le code CIMA et sur lesquelles doit reposer le tarif RC automobile, une seule regroupant les caractéristiques et l'usage du véhicule constitue l'élément de base du tarif actuel. Il faudra donc introduire dans la structure tarifaire actuelle les autres critères constitués d'éléments subjectifs et objectifs, susceptibles d'influencer le résultat technique de la garantie Responsabilité Civile automobile.

a) L'élément objectif à intégrer au tarif demeure la zone géographique de circulation.

Il s'agit de la zone géographique dans laquelle se trouve le lieu de garage habituel du véhicule assuré. C'est un élément essentiel de tarification dans la mesure où au Togo, l'intensité de la circulation et l'ampleur des dégâts d'accidents varient selon les zones. En effet, on constate qu'au niveau de la capitale (Lomé) malgré la densité de la circulation et la fréquence élevée des accidents, le coût moyen des sinistres aussi bien matériel que corporel est moins important. Par contre sur les principaux axes routiers reliant les grandes régions économiques, la fréquence des accidents est moindre mais le coût moyen des sinistres reste important.

b) Les éléments subjectifs à intégrer au tarif.

Il est souhaitable que la tarification soit aussi fondée sur les critères les plus subjectifs suivants : le statut socio-professionnel et les caractéristiques du conducteur habituel notamment l'âge, le sexe et l'ancienneté du permis de conduire. Ce sont des éléments très importants qui personnalisent la prime et la rendent plus juste, car chaque assuré paie selon le degré de son propre risque.

Il convient de rappeler que le tarif actuel n'intègre que les antécédents du risque par le système de bonus-malus .

142 - Les imperfections liées à l'application du tarif : le blocage des primes

Comme nous l'avons souligné, le tarif automobile actuel est un tarif obligatoire. Il a été institué par les pouvoirs publics dans le but soit d'éviter que les primes demandées aux assurés soient exagérées eu égard au service demandé, soit, d'éviter que les primes ne soient trop faibles. Cette politique conduit à un blocage de prime qui, pour des raisons techniques et réglementaires, doit disparaître théoriquement.

En effet, certains risques (les catégories de véhicules TAXIS par exemple) présentent des résultats déficitaires malgré la barémisation des indemnités de sinistre. Il faut donc libéraliser le tarif pour permettre aux compagnies d'assurance de procéder au réajustement des primes relatives à ces risques de façon globale.

Pour corriger ces imperfections, il faut procéder systématiquement à une réforme tarifaire qui doit débiter par le redressement du tarif de base. Aussi, cette réforme doit - elle s'appuyer sur des études statistiques approfondies.

Sans doute, ce travail pose-t-il des questions de financement auxquelles il est difficile de trouver des solutions immédiates à cause des effets pervers de la conjoncture économique ressentis sur le marché.

Dans ces conditions, nous pensons qu'il faut procéder simplement à une "redéfinition du contour tarifaire" en permettant aux compagnies d'assurances de pouvoir situer de façon sectorielle et dans les proportions raisonnables, leurs primes au-delà du tarif minimum actuel.

SECTION 2 : L'ENCAISSEMENT DES PRIMES

La souscription comptant doit être la règle pour permettre à la compagnie d'assurance d'honorer ses engagements vis-à-vis des assurés.

Sur le plan financier, l'encaissement des primes Automobile constitue une opération très importante. Car elle permet d'améliorer la trésorerie de l'entreprise.

En principe aucun problème ne devrait se poser dans ce domaine puisque le code des assurances a mis à la disposition des compagnies des moyens légaux nécessaires. Il revient donc à ces dernières d'adapter leurs structures de production à ces moyens.

21 - Les moyens favorisant l'encaissement des primes

211- L'application stricte des dispositions des articles 12 et 13 du code CIMA

Les dispositions des articles 12 et 13 du code CIMA constituent les premiers moyens d'encaissements des primes.

En effet, à travers ces articles, le législateur oblige l'assuré à payer la prime en temps opportun et ceci au domicile de l'assureur.

De plus il subordonne d'une façon on ne peut plus claire, la prise d'effet du contrat au paiement de la prime et a prévu des sanctions en cas de non-paiement de la prime de renouvellement : la suspension de la garantie et la résiliation déclenchées par la mise en demeure.

En effet, en cas de non-paiement de la prime, l'assuré dispose d'un délai de 10 jours courant l'avis d'échéance pour s'acquitter de son dû. A l'expiration de celui-ci et cela même s'il a reçu une fraction de prime, la compagnie d'assurances peut, soit accorder d'autres délais à l'assuré, soit le mettre en demeure de payer la prime, la dernière mesure pouvant être cumulée avec la poursuite de l'exécution en justice.

La mise en demeure résulte de l'envoi d'une lettre recommandée ou d'une lettre contresignée, adressée à l'assuré ou à la personne chargée du paiement des primes.

Trente jours après cette mise en demeure, la garantie est suspendue. Le délai étant exprimé en jours, celui de l'envoi n'est pas compté. Il s'ouvre donc le lendemain à zéro heure pour s'achever le trentième jour à vingt quatre heures.

La compagnie d'assurances peut résilier le contrat dix jours après l'expiration du délai de trente jours qui a instauré la suspension de garantie.

En principe aucun problème ne devrait se poser dans ce domaine puisque le code des assurances a mis à la disposition des compagnies des moyens légaux nécessaires. Il revient donc à ces dernières d'adapter leurs structures de production à ces moyens.

21 - Les moyens favorisant l'encaissement des primes

211- L'application stricte des dispositions des articles 12 et 13 du code CIMA

Les dispositions des articles 12 et 13 du code CIMA constituent les premiers moyens d'encaissements des primes.

En effet, à travers ces articles, le législateur oblige l'assuré à payer la prime en temps opportun et ceci au domicile de l'assureur.

De plus il subordonne d'une façon on ne plus claire, la prise d'effet du contrat au paiement de la prime et a prévu des sanctions en cas de non-paiement de la prime de renouvellement : la suspension de la garantie et la résiliation déclenchées par la mise en demeure.

En effet, en cas de non-paiement de la prime, l'assuré dispose d'un délai de 10 jours courant l'avis d'échéance pour s'acquitter de son dû. A l'expiration de celui-ci et cela même s'il a reçu une fraction de prime, la compagnie d'assurances peut, soit accorder d'autres délais à l'assuré, soit le mettre en demeure de payer la prime, la dernière mesure pouvant être cumulée avec la poursuite de l'exécution en justice.

La mise en demeure résulte de l'envoi d'une lettre recommandée ou d'une lettre contresignée, adressée à l'assuré ou à la personne chargée du paiement des primes.

Trente jours après cette mise en demeure, la garantie est suspendue. Le délai étant exprimé en jours, celui de l'envoi n'est pas compté. Il s'ouvre donc le lendemain à zéro heure pour s'achever le trentième jour à vingt quatre heures.

La compagnie d'assurances peut résilier le contrat dix jours après l'expiration du délai de trente jours qui a instauré la suspension de garantie.

Cette implication doit s'inscrire dans le cadre d'une politique de la bancassurance, ce qui veut dire que ces institutions s'occuperont aussi de la souscription des contrats.

Mais pour que ces moyens soient efficaces, il faut d'une part, que chaque compagnie d'assurances mettent sur pied une stratégie de gestion des échéanciers et d'autre part, que l'ensemble des compagnies togolaises adopte une politique commerciale commune ; ce qui veut dire en termes clairs, appliquer purement et simplement la réglementation en matière d'assurance. C'est ce faisant que les compagnies pourraient éradiquer le mal dont souffre le marché notamment la baisse constante des encaissements.

22 - La baisse constante des encaissements et ses conséquences pour les compagnies d'assurances.

Les compagnies d'assurances pratiquant la branche automobile, rencontrent, du fait de la crise économique actuelle une série de difficultés dont la plus sérieuse reste la baisse des encaissements de primes.

En effet, l'un des effets pervers de cette conjoncture réside dans la baisse vertigineuse du pouvoir d'achat des assurés et la rareté de l'épargne intérieure. La conséquence est que, même si les compagnies d'assurances voient leurs émissions croître régulièrement les encaissements ne suivent pas.

Pour preuve, le rapport encaissements / émissions du marché se situait autour de 75% en 1999 contre 93% en 1998.

Cette situation est à imputer pour une grande part à la baisse de revenu des assurés mais également à l'absence, dans les compagnies d'assurances, d'une véritable politique de suivi des opérations des intermédiaires mandatés pour recevoir des primes.

Cette implication doit s'inscrire dans le cadre d'une politique de la bancassurance, ce qui veut dire que ces institutions s'occuperont aussi de la souscription des contrats.

Mais pour que ces moyens soient efficaces, il faut d'une part, que chaque compagnie d'assurances mettent sur pied une stratégie de gestion des échéanciers et d'autre part, que l'ensemble des compagnies togolaises adopte une politique commerciale commune ; ce qui veut dire en termes clairs, appliquer purement et simplement la réglementation en matière d'assurance. C'est en se faisant que les compagnies pourraient éradiquer le mal dont souffre le marché notamment la baisse constante des encaissements.

22 - La baisse constante des encaissements et ses conséquences pour les compagnies d'assurances.

Les compagnies d'assurances pratiquant la branche automobile, rencontrent, du fait de la crise économique actuelle une série de difficultés dont la plus sérieuse reste la baisse des encaissements de primes.

En effet, l'un des effets pervers de cette conjoncture réside dans la baisse vertigineuse du pouvoir d'achat des assurés et la rareté de l'épargne intérieure. La conséquence est que, même si les compagnies d'assurances voient leurs émissions croître régulièrement les encaissements ne suivent pas.

Pour preuve, le rapport encaissements / émissions du marché se situait autour de 75% en 1999 contre 93% en 1998.

Cette situation est à imputer pour une grande part à la baisse de revenu des assurés mais également à l'absence, dans les compagnies d'assurances, d'une véritable politique de souscription à crédit et de suivi des opérations des intermédiaires mandatés pour recevoir des primes.

besoin de 790 millions qui représentent 90% des arriérés de primes. Il y a lieu de noter une fois encore l'importance d'une bonne politique de recouvrement des primes impayées.

Face à cette situation, les compagnies d'assurances sont obligées d'ériger un système de gestion que nous pouvons appeler « l'utilisation de primes courantes pour le passé ». Il s'agit de liquider des charges de l'exercice précédent à l'aide des primes émises et encaissées pendant l'exercice en cours étant donné que les encaissements relatifs à l'année précédente sont insuffisants pour couvrir les charges y afférentes.

Outre le problème de déficit de trésorerie, la baisse des encaissements met les compagnies d'assurances dans l'impossibilité d'augmenter le niveau de leurs placements donc de pouvoir couvrir leurs engagements réglementés.

besoin de 790 millions qui représentent 90% des arriérés de primes. Il y a lieu de noter une fois encore l'importance d'une bonne politique de recouvrement des primes impayées.

Face à cette situation, les compagnies d'assurances sont obligées d'ériger un système de gestion que nous pouvons appeler « l'utilisation de primes courantes pour le passé ». Il s'agit de liquider des charges de l'exercice précédent à l'aide des primes émises et encaissées pendant l'exercice en cours étant donné que les encaissements relatifs à l'année précédente sont insuffisants pour couvrir les charges y afférentes.

Outre le problème de déficit de trésorerie, la baisse des encaissements met les compagnies d'assurances dans l'impossibilité d'augmenter le niveau de leurs placements donc de pouvoir couvrir leurs engagements réglementés.

Il convient de rappeler qu'au regard des dispositions du code CIMA, le chiffre d'affaires n'a plus en tant que tel une grande signification dans une compagnie d'assurances le plus important aussi bien pour les compagnies que pour les assurés est le paiement de la prime.

Les pays anglophones avaient raison de considérer comme chiffre d'affaires les seuls encaissements de primes et nous pensons qu'il est temps pour que les pays membres de la CIMA adoptent une politique semblable.

CHAPITRE II :

LA GESTION TECHNIQUE ET FINANCIERE

Les primes encaissées par les compagnies d'assurances doivent servir principalement à payer les sinistres et subsidiairement à couvrir les frais de gestion. Si les frais de gestion représentent des charges courantes, par contre, les sinistres constituent des engagements qui s'exécutent dans le temps. Il faut donc éviter que par une mauvaise gestion, les compagnies ne soient pas en mesure de tenir leurs promesses.

Or l'inversion du cycle de production et le mirage de l'excédent de liquidité conduisent généralement à la mauvaise gestion : le sous provisionnement, exagération des frais généraux.

C'est pourquoi les compagnies d'assurances sont tenues de :

- déterminer correctement les portions de primes à mettre de côté à la date d'inventaire,
- prendre des mesures possibles pour les placer conformément aux principes dictés par le code CIMA,
- définir une bonne politique de réassurance pour conserver le maximum de primes étant donné qu'actuellement, l'équilibre technique de la branche automobile semble être atteint ($S/P = 58\%$).

Ainsi sous ce chapitre, nous examinerons les aspects techniques et financiers de la gestion des primes automobile.

CHAPITRE II :

LA GESTION TECHNIQUE ET FINANCIERE

Les primes encaissées par les compagnies d'assurances doivent servir principalement à payer les sinistres et subsidiairement à couvrir les frais de gestion. Si les frais de gestion représentent des charges courantes, par contre, les sinistres constituent des engagements qui s'exécutent avec le temps. Il faut donc éviter que par une mauvaise gestion, les compagnies ne soient pas en mesure de tenir leurs promesses.

Or l'inversion du cycle de production et le mirage de l'excédent de liquidité conduisent généralement à la mauvaise gestion : le sous provisionnement, exagération des frais généraux.

C'est pourquoi les compagnies d'assurances sont tenues de :

- déterminer correctement les portions de primes à mettre de côté à la date d'inventaire,
- prendre des mesures possibles pour les placer conformément aux principes dictés par le code CIMA,
- définir une bonne politique de réassurance pour conserver le maximum de primes étant donné qu'actuellement, l'équilibre technique de la branche automobile semble être atteint ($S/P = 58\%$).

Ainsi sous ce chapitre, nous examinerons les aspects techniques et financiers de la gestion des primes automobile.

SECTION 1 : LA GESTION TECHNIQUE

11 – La constitution des provisions techniques

Au cours d'un exercice donné, la compagnie d'assurances peut se retrouver devant une situation exigeant le paiement des indemnités de sinistre et la prise en compte des risques en cours.

A la date d'inventaire c'est-à-dire le 31 décembre, le montant des primes, correspondant à ces risques constitue une dette que la compagnie devra rembourser sous forme de prestations et frais.

La gestion technique de cette portion de prime consiste donc à évaluer des provisions de primes qui, selon les textes réglementaires, doivent être suffisantes pour le règlement intégral des engagements.

En assurance automobile, les principales provisions de primes à constituer sont les provisions pour risque en cours et les provisions pour annulation de prime.

111 - La provision pour risques en cours

Elle constitue en montant, la plus importante provision de prime constituées par les compagnies d'assurances pratiquant la branche automobile.

C'est une « provision destinée à faire face aux risques en cours et à leur gestion pendant la période de garantie comprise entre la date d'inventaire et la prochaine échéance »⁴

La nécessité de cette provision technique se justifie par le fait que la période de garantie ne coïncide pas avec l'année civile.

En principe elle devait être calculée contrat par contrat et proportionnellement à la période restant à courir tant pour les nouvelles affaires que les polices termes.

⁴ GUY SYMONET : la comptabilité des entreprises d'assurance, 3^e éditions ARGUS 1990 P.146.

Mais, à cause du volume extrêmement important du travail qu'entraîne cette approche, le code CIMA autorise l'utilisation de la méthode minimale et forfaitaire de 36%, basée sur les conditions suivantes :

1^{ère} condition : les émissions doivent être réparties de manière homogène tout au long de l'année ou alors de manière symétrique par rapport :

- au 1^{er} juillet pour les primes annuelles
- au 1^{er} octobre pour les primes semestrielles émises le second semestre de l'année.
- au 15 novembre pour les primes trimestrielles du dernier trimestre.
- au 15 décembre pour les primes mensuelles émises au cours du mois de décembre.

Il est clair que l'on ne constitue pas de provision pour les primes semestrielles émises pendant le premier semestre de l'année, les primes trimestrielles émises pendant les trois premiers trimestres de l'année et les primes mensuelles des onze premiers mois de l'année, par ce qu'elles sont totalement consommées pendant l'année.

Deuxième condition : Le rapport des sinistres aux primes (S/P) doit être voisin de 65% et la sinistralité reste constante pendant toute la période de garantie.

Troisième condition : Les frais d'acquisitions doivent représenter 20% des primes et les frais de gestion des contrats, 15% (dont 8% en moyenne consommée en début de contrat et 7% pendant la période de garantie).

Si toutes ces conditions sont réunies, la provision pour risques en cours doit être au moins égale à la moitié de la prime d'inventaire soit 36% de la prime commerciale. Dans le cas contraire, la compagnie d'assurances peut - être autorisée

par la commission de contrôle des assurances, à utiliser les formules d'adaptation suivantes :

- lorsque le taux de sinistre S/P excède 65% de la prime et que le taux des frais de gestion afférents (FG) excède 15%, la provision pour risques en cours est déterminée en appliquant aux primes reportables, non pas 36%, mais un taux (T) donné par la formule : $T = 1/2 (S/P + 1/2 FG)$

- lorsque les primes ne sont pas régulièrement réparties, tout au long de l'année on procède à l'utilisation de la méthode des 24ème : le taux de la prime d'inventaire, au moins égal à 72% est appliqué sur l'ensemble des primes à reporter, pour obtenir la provision pour risque en cours.

Au Togo, la provision pour risques en cours relative à la branche automobile est calculée police par police et selon la méthode prorata temporis même dans les compagnies non encore informatisées. Par exemple, pour une prime annuelle de 200.000 émise le 31 avril de l'exercice, la provision de prime au 31 décembre sera :

$$(200.000 \times 4/12) \times 72\% = 48.000 \text{ FCAF}$$

72% étant le taux de la prime d'inventaire soit 65% + 7%

Pour l'exercice 1999, le montant total des provisions pour risque en cours se chiffrait à 1.537 millions soit 15% des émissions.

Il est important de relever que certaines compagnies d'assurances du marché omettent ou ignorent simplement de tenir compte du coût réel des frais généraux et des sinistres, lorsque la proportion de ces charges par rapport aux primes est supérieure à la proportion normale (72%). Il en ressort que ces compagnies minorent sans le savoir le montant des provisions pour risques en cours qu'elles constituent.

112 - La provision pour annulation de primes

En prévision d'annulations de primes devant intervenir après la date d'inventaire sur les primes émises et non encaissées, les compagnies d'assurance automobile doivent constituer cette provision. L'expérience propre de chaque

compagnie détermine l'importance de cette provision. Il faut tenir compte de la cadence des encaissements, de l'ancienneté des arriérés, du taux de commission, de la provision pour risques en cours et du taux de cession en réassurance.

En 1999, les compagnies togolaise ont constitué des provisions pour annulation de prime pour un total de 88 millions soit 10% des arriérés de primes.

Les compagnies d'assurances qui seraient tentées de constituer des provisions pour créances douteuses (comme le font les entreprises des autres secteurs), n'auront pas la possibilité de se faire rembourser les taxes (versées à l'Etat) et les commissions (payées aux intermédiaires d'assurances) relatives à ces créances douteuses c'est-à-dire les primes impayée.

Il ne suffit pas que ces provisions de primes soient constituées, il faut surtout qu'elles soient converties en investissements.

12. Le partenariat avec les assureurs

La nécessité pour toute compagnie de réassurer son portefeuille d'assurance automobile est évidente. En effet, l'exploitation de la branche automobile ne peut s'effectuer sur une base rationnelle que si, à l'aide de la loi des grands nombres, les compagnies d'assurances parviennent à déterminer aussi bien la probabilité de survenance que le coût moyen des sinistres. Or dans la pratique, la sinistralité réelle diffère presque toujours de celle calculée d'avance ; les statistiques des sinistres, base de calcul des primes de risque peuvent se révéler déficientes et peu fiables ; l'importance et la signification de ces statistiques peuvent être biaisées par des « changements structurels » pouvant affecter les risques.

Cette nécessité doit donc conduire à la mise sur pied d'une politique de réassurance tenant compte des caractéristiques de l'assurance automobile et surtout permettant à la fois de retenir une part importante de primes et d'impliquer pleinement les réassureurs dans la prise en charge des sinistres. En effet, à travers les dispositions de l'article 4 du code CIMA, le législateur précise que les compagnies d'assurances demeurent responsables vis – à – vis des assurés, dans

tous les cas où elles se réassurent. Ceci voudrait dire que les compagnies sont tenues de concevoir des programmes de réassurance dont le rôle sera d'équilibrer les résultats techniques de la branche automobile.

Au Togo, en 1999 les primes automobile cédées se chiffraient à 106 millions, soit 3% des émissions et les sinistres en charge des réassureurs, 58 millions, soit 2,9% des sinistres supportés par les cédantes.

Ces chiffres montrent que la branche automobile est peu réassurée et que le résultat de cession est défavorable aux compagnies d'assurances. Ces dernières doivent donc revoir leur programme de réassurance et surtout vérifier si le choix des traités est judicieux. A cet effet, nous rappelons que pour pouvoir se prononcer de façon objective sur le programme de réassurance qui répond le mieux à la branche automobile, il est nécessaire de disposer d'une bonne connaissance des affaires en portefeuille, c'est ainsi par exemple qu'il faut disposer de :

- une statistique sur plusieurs années,
- un profil de sinistres par sous-catégories,
- un profil de risque par police et par sous-catégorie.

C'est à ce moment seulement qu'on peut procéder à des simulations et décider de la meilleure forme de réassurance qu'il y a lieu d'adopter.

En tout état de cause, la réassurance de la branche d'assurance automobile doit être réalisée par des traités en excédent de sinistre. Ces traités qui ont pour objectif d'écarter les sinistres d'importance exceptionnelle, se présentent sous trois formes :

- **l'excédent de sinistre par risque** : le réassureur intervient chaque fois qu'une police est frappée de sinistre excédant la priorité fixée dans le traité ;
- **l'excédent de sinistre par événement** : le réassureur s'engage à prendre en charge les sinistres qui excèdent la priorité non pas du fait du sinistre d'une seule police, mais à prendre en charge la totalité des sinistres qui frappent plusieurs polices et résultant d'un même événement ;

- **le Stop loss ou l'excédent de perte annuelle** : le réassureur prend en charge la masse des sinistres qui dépasserait une certaine proportion exprimée en pourcentage par rapport aux émissions réalisées au cours de l'exercice donné.

SECTION 2 : LA GESTION FINANCIERE : LE PLACEMENT DES PRIMES

Contrairement à la situation générale des entreprises industrielles et commerciales, les compagnies d'assurances sont ordinairement en situation de trésorerie excédentaire.

La gestion de l'importante liquidité dont elles disposent - la part de l'assurance automobile représentant 34% - revêt un intérêt stratégique dans les résultats des sociétés. Elles doivent ainsi placer en permanence et de manière prudente les primes collectées afin de :

- garantir aux assurés les prestations promises y compris envers les tiers,
- participer au financement des activités de la compagnie.
- dégager une juste rémunération des capitaux investis.

Pour ce faire, les compagnies d'assurances doivent se doter d'une politique de placement tenant compte des principes réglementaires.

21 - Les principes réglementaires

Le placement des primes doit répondre aux critères de sécurité, de liquidité de rentabilité, de diversité et de stabilité :

- **Condition de sécurité** : les actifs ne doivent pas révéler une moins value le jour de leur réalisation.
- **Condition de rentabilité** : les placements doivent procurer un revenu réel et suffisamment important.

- **le Stop loss ou l'excédent de perte annuelle** : le réassureur prend en charge la masse des sinistres qui dépasserait une certaine proportion exprimée en pourcentage par rapport aux émissions réalisées au cours de l'exercice donné.

SECTION 2 : LA GESTION FINANCIERE : LE PLACEMENT DES PRIMES

Contrairement à la situation générale des entreprises industrielles et commerciales, les compagnies d'assurances sont ordinairement en situation de trésorerie excédentaire.

La gestion de l'importante liquidité dont elles disposent - la part de l'assurance automobile représentant 34% - revêt un intérêt stratégique dans les résultats des sociétés. Elles doivent ainsi placer en permanence et de manière prudente les primes collectées afin de :

- garantir aux assurés les prestations promises y compris envers les tiers,
- participer au financement des activités de la compagnie.
- dégager une juste rémunération au bénéfice des capitaux investis.

Pour ce faire, les compagnies d'assurances doivent se doter d'une politique de placement tenant compte des principes réglementaires.

21 - Les principes réglementaires

Le placement des primes doit répondre aux critères de sécurité, de liquidité de rentabilité, de diversité et de stabilité :

- **Condition de sécurité** : les actifs ne doivent pas révéler une moins value le jour de leur réalisation.
- **Condition de rentabilité** : les placements doivent procurer un revenu réel et suffisamment important.

222- Les valeurs mobilières

Les valeurs mobilières sont des titres qui matérialisent les droits acquis par des personnes physiques ou morales ayant apporté des capitaux à une collectivité émettrice publique ou à une société émettrice privée. On distingue deux types de valeurs mobilières :

- les actions, encore appelées « valeurs à revenus variables », sont des titres représentatifs d'un droit de propriété,
- les obligations, appelées aussi « valeurs à revenus fixes », sont des titres représentatifs d'un droit de créance.

Les obligations s'échangent en bourse qui est définie comme un « lieu » de transaction des valeurs cotées. Actuellement, la Bourse Régionale de Valeurs Mobilières (BRVM) dont le siège se trouve à Abidjan, constitue un marché bien organisé et, son fonctionnement est assuré par des intervenants qualifiés, installés dans chaque pays de l'Union Economique et Monétaire Ouest – Africaine (UEMOA).

Au Togo, malgré la présence de l'antenne nationale de la BRVM et de la Société de Gestion et d'Intermédiation (SGI), les compagnies d'assurances s'intéressent plutôt aux valeurs mobilières émises par les institutions financières internationales ou régionales telles que la Banque Ouest – Africaine de Développement (BOAD), la Banque Africaine de Développement (BAD)... Peut – être qu'elles sont entrain de réfléchir à une stratégie à mener vis – à – vis de ce marché boursier ou qu'elles évitent tout simplement de s'aventurer sur un marché qu'elles ne maîtrisent pas encore.

En ce qui concerne les valeurs mobilières émises ou garanties par l'Etat, les compagnies d'assurances pratiquant la branche automobile n'ont pas intérêt à y investir, du moins pour le moment. En effet, il s'agit des placements sûrs et rentables mais les difficultés économiques de nos Etats font que ces valeurs ne satisfont plus au critère de sécurité. De plus ces placements en valeur d'Etat sont, dans le contexte actuel de crise économique généralisée, détournée de leurs

- **Condition de liquidité** : les valeurs faisant partie du portefeuille de la compagnie doivent en principe être facilement et rapidement réalisables pour leur valeur d'inventaire, notamment lorsque les engagements de la compagnie sont à court terme.
- **Condition de diversité** : afin que les fluctuations de valeur puissent se compenser.
- **Condition de stabilité** : une trop grande fluidité de l'actif doit être évitée.

22 - Les placements correspondants à l'assurance automobile

L'article 335 – 1 du code CIMA énumère en un catalogue limitatif les placements admis en représentation des engagements réglementés des entreprises de dommages. Parmi ces placements, il nous semble que les actifs disponibles à court terme (les liquidités) et les valeurs mobilières soient les plus adaptés à l'assurance automobile.

221- Les actifs disponibles à court terme

L'assurance automobile est une catégorie dans laquelle la fréquence des sinistres est fortement croissante. Et cette situation crée un besoin de liquidité à court terme. Par conséquent, les primes collectées doivent être placées dans des actifs disponibles à court terme ou des comptes de dépôts. Ces placements seront donc fonction des besoins de transactions et de précautions.

Il convient cependant de noter que les liquidités produisent généralement des revenus moins élevés et qu'elles sont limitées à 40%.

Après avoir épuisé les possibilités de placements en liquidité, les compagnies d'assurance peuvent recourir aux valeurs mobilières en y investissant les primes automobile.

222- Les valeurs mobilières

Les valeurs mobilières sont des titres qui matérialisent les droits acquis par des personnes physiques ou morales ayant apporté des capitaux à une collectivité émettrice publique ou à une société émettrice privée. On distingue deux types de valeurs mobilières :

- les actions, encore appelées « valeurs à revenus variables », sont des titres représentatifs d'un droit de propriété,
- les obligations, appelées aussi « valeurs à revenus fixes », sont des titres représentatifs d'un droit de créance.

Les obligations s'échangent en bourse qui est définie comme un « lieu » de transaction des valeurs cotées. Actuellement, la Bourse Régionale de Valeurs Mobilières (BRVM) dont le siège se trouve à Abidjan, constitue un marché bien organisé et, son fonctionnement est assuré par des intervenants qualifiés, installés dans chaque pays de l'Union Economique et Monétaire Ouest – Africaine (UEMOA).

Au Togo, malgré la présence de l'antenne nationale de la BRVM et de la Société de Gestion et d'Intermédiation (SGI), les compagnies d'assurances s'intéressent plutôt aux valeurs mobilières émises par les institutions financières internationales ou régionales telles que la Banque Ouest – Africaine de Développement (BOAD), la Banque Africaine de Développement (BAD)... Peut – être qu'elles sont entrain de réfléchir à une stratégie à mener vis – à – vis de ce marché boursier ou qu'elles évitent tout simplement de s'aventurer sur un marché qu'elles ne maîtrisent pas encore.

En ce qui concerne les valeurs mobilières émises ou garanties par l'Etat, les compagnies d'assurances pratiquant la branche automobile n'ont pas intérêt à y investir, du moins pour le moment. En effet, il s'agit des placements sûrs et rentables mais les difficultés économiques de nos Etats font que ces valeurs ne satisfont plus au critère de sécurité. De plus ces placements en valeur d'Etat sont, dans le contexte actuel de crise économique généralisée, détournée de leurs

222- Les valeurs mobilières

Les valeurs mobilières sont des titres qui matérialisent les droits acquis par des personnes physiques ou morales ayant apporté des capitaux à une collectivité émettrice publique ou à une société émettrice privée. On distingue deux types de valeurs mobilières :

- les actions, encore appelées « valeurs à revenus variables », sont des titres représentatifs d'un droit de propriété,
- les obligations, appelées aussi « valeurs à revenus fixes », sont des titres représentatifs d'un droit de créance.

Ces valeurs mobilières s'échangent en bourse qui est définie comme un « lieu » de transaction des valeurs cotées. Actuellement, la Bourse Régionale de Valeurs Mobilières (BRVM) dont le siège se trouve à Abidjan, constitue un marché bien organisé et, son fonctionnement est assuré par des intervenants qualifiés, installés dans chaque pays de l'Union Economique et Monétaire Ouest – Africaine (UEMOA).

Au Togo, malgré la présence de l'antenne nationale de la BRVM et de la Société de Gestion et d'Intermédiation (SGI), les compagnies d'assurances s'intéressent plutôt aux valeurs mobilières émises par les institutions financières internationales ou régionales telles que la Banque Ouest – Africaine de Développement (BOAD), la Banque Africaine de Développement (BAD)... Peut – être qu'elles sont entrain de réfléchir à une stratégie à mener vis – à – vis de ce marché boursier ou qu'elles évitent tout simplement de s'aventurer sur un marché qu'elles ne maîtrisent pas encore.

En ce qui concerne les valeurs mobilières émises ou garanties par l'Etat, les compagnies d'assurances pratiquant la branche automobile n'ont pas intérêt à y investir, du moins pour le moment. En effet, il s'agit des placements sûrs et rentables mais les difficultés économiques de nos Etats font que ces valeurs ne satisfont plus au critère de sécurité. De plus ces placements en valeur d'Etat sont, dans le contexte actuel de crise économique généralisée, détournée de leurs

objectifs premiers : plutôt que de servir pour le financement de développement, ils sont utilisés à financer les déficits budgétaires.

Au Togo par exemple, jusqu'à une époque récente, les dispositions de l'arrêté 578/MEF/DA du 05 juillet 1990 obligeaient les compagnies d'assurances à soutenir les émissions publiques c'est-à-dire à placer les primes collectées auprès des institutions de l'Etat telles que la Banque Togolaise de Développement (BTD), la Caisse Nationale de Crédit Agricole (CNCA) et la Société Nationale d'Investissement (SNI). Ce mode de placement a causé des difficultés aux compagnies d'assurances surtout avec la faillite de la CNCA et l'impossibilité pour la SNI de rembourser à temps les intérêts et capitaux à maturité.

223 - L'état des placements effectifs du marché

Au Togo, il est difficile de connaître le niveau des placements relatifs à l'assurance automobile. Les placements sont effectués de façon globale pour les assurances de dommages. Cependant il faut noter qu'à fin 1999, le montant des placements des compagnies d'assurances de dommages s'élevait à 6.800 millions dont 3.205 millions en valeurs mobilières (obligations et actions) et 2955 millions en dépôts bancaires.

Le revenu de ces placements se chiffre à 393 millions soit un taux de rendement de 5,78%.

CONCLUSION GENERALE

La réforme initiée par le code CIMA a également pour objectif d'améliorer, de façon approfondie, le résultat de l'assurance automobile.

Le changement de comportements et les réadaptations opérés par les compagnies d'assurances au niveau des règlements de sinistres notamment l'application des nouveaux barèmes d'indemnisation conjuguée avec les règlements à l'amiable, ont contribué énormément à réduire le montant des charges de sinistres automobile.

(La charge de sinistre qui était de 4.120 millions en 1994 devient 2.009 millions en 1999).

Malgré cette réduction de charges, enregistrée sur la marché togolais, certaines compagnies d'assurances éprouvent encore de difficultés pour réaliser l'équilibre technique de cette catégorie d'assurance. Aussi fallait – il rechercher ailleurs les véritables causes de cette situation.

L'étude de la gestion des primes d'assurance automobile en se basant sur le cas du marché togolais, se situe dans le cadre de cette investigation et nous a permis d'analyser la politique actuelle de collecte et d'utilisation des primes automobile, pratiquée par les compagnies d'assurances.

En effet, dans le chapitre premier, nous avons décrit la politique de gestion commerciale c'est – à- dire les choix réalisés par les compagnies d'assurances en matière de tarification et d'encaissements des primes automobile. Ensuite, nous avons consacré le deuxième chapitre à l'étude de l'aspect technique et financier de la gestion des primes automobile. A tous les niveaux, nous avons pris soin de mettre l'accent sur certaines règles de prudence préconisées par le code CIMA.

A travers cette étude, nous avons pu retenir au niveau de la gestion commerciale que :

- les primes d'assurance automobile demandées aux assurés restent insuffisantes pour certains risques. Mais leur réadaptation est impossible parce que

les compagnies d'assurances sont toujours soumises à un blocage de primes initié par l'Etat, à travers un tarif qui présente des imperfections vis-à-vis des exigences de l'article 212 du nouveau code des assurances. Il faut reconnaître aussi que le moment n'est pas favorable pour procéder à la réforme radicale de ce tarif. C'est pourquoi, nous avons préconisé qu'il soit simplement permis aux compagnies de pouvoir faire évoluer le niveau de leurs primes au-delà du tarif plancher actuel, de façon raisonnable et sectorielle.

- le niveau des encaissements de primes baisse d'années en année sur le marché. Les causes n'en sont pas forcément dans la crise économique actuelle, mais parfois dans l'inobservation des principes réglementaires de gestion des échéanciers et de suivi des opérations des intermédiaires d'assurance mandatés pour recevoir des primes. Certaines personnes pensent que cette situation est aussi due à l'insuffisance de contrôle de l'obligation d'assurance. Nous pensons le contraire puis que le chiffre d'affaires du marché augmente d'années en année (10% en moyenne). Face à cette situation, nous avons préconisé que les compagnies mettent l'accent sur la bancassurance et qu'elles considèrent désormais comme chiffre d'affaires, les seuls encaissements de primes, à l'instar des pays anglophones. Ceci leur permettra d'éviter de supporter certaines charges basées sur des émissions qui ne sont jamais encaissées.

Au niveau de la gestion technique et financière, nous avons d'une part, rappelé les principes de constitution des deux importantes provisions de primes à savoir la provision pour risques en cours et la provision pour annulation de primes et d'autre part, mis l'accent sur les placements correspondants à l'assurance automobile.

En définitive, il est donc important de noter que le nouveau code des assurances ne constitue pas un remède miracle aux problèmes qui existaient sur les différents marchés d'assurance en ce qui concerne la branche automobile. C'est l'application progressive et rigoureuse des règles qu'il a édictées qui peut permettre d'équilibrer les résultats de cette catégorie d'assurance.

les compagnies d'assurances sont toujours soumises à un blocage de primes initié par l'Etat, à travers un tarif qui présente des imperfections vis-à-vis des exigences de l'article 212 du nouveau code des assurances. Il faut reconnaître aussi que le moment n'est pas favorable pour précéder à la réforme radicale de ce tarif. C'est pourquoi, nous avons préconisé qu'il soit simplement permis aux compagnies de pouvoir faire évoluer le niveau de leurs primes au-delà du tarif plancher actuel, de façon raisonnable et sectorielle.

- le niveau des encaissements de primes baisse d'années en année sur le marché. Les causes n'en sont pas forcément dans la crise économique actuelle, mais parfois dans l'inobservation des principes réglementaires de gestion des échéanciers et de suivi des opérations des intermédiaires d'assurance mandatés pour recevoir des primes. Certaines personnes pensent que cette situation est aussi due à l'insuffisance de contrôle de l'obligation d'assurance. Nous pensons le contraire puis que le chiffre d'affaires du marché augmente d'années en année (10% en moyenne). Face à cette situation, nous avons préconisé que les compagnies mettent l'accent sur la bancassurance et qu'elles considèrent désormais comme chiffre d'affaires, les seuls encaissements de primes, à l'instar des pays anglophones. Ceci leur permettra d'éviter de supporter certaines charges basées sur des émissions qui ne sont jamais encaissées.

Au niveau de la gestion technique et financière, nous avons d'une part, rappelé les principes de constitution des deux importantes provisions de primes à savoir la provision pour risques en cours et la provision pour annulation de primes et d'autre part, mis l'accent sur les placements correspondants à l'assurance automobile.

En définitive, il est donc important de noter que le nouveau code des assurances ne constitue pas un remède miracle aux problèmes qui existaient sur les différents marchés d'assurance en ce qui concerne la branche automobile. C'est l'application progressive et rigoureuse des règles qu'il a édictées qui peut permettre d'équilibrer les résultats de cette catégorie d'assurance.

BIBLIOGRAPHIE

I – OUVRAGES :

1 – James LANDEL et

Jean PECHINOT : L'assurance automobile : pratique de la
souscription et des règlements de sinistres
Argus, 1987

2 – J.P. BAUER : L'assurance automobile
Argus, 1968

3 – A. BESSON et

M. PICARD : Les assurances terrestres, Tome II, les entreprises
d'assurances, 4^e édition par André BESSON

4 – Guy SIMONET : La comptabilité des entreprises d'assurances,
5^e édition, Argus 1990

5 – Yvonne LAMBERT –FAIVRE : Droit des assurances
4^e édition Argus 1990

II – Cours des professeurs de l'Institut International des Assurances de Yaoundé

- L'assurance automobile par M. Z. YIGBEDEK

III – Textes réglementaires

1 – Le code CIMA

2 – Arrêté n° 578/MEF/DA du 05 juillet 1990.

IV – MEMOIRE

- AGBODAN A. Komi : Les engagements réglementés et le contrôle de
solvabilité des compagnies d'assurances : cas du G. T. A. (avril 1995)

ANNEXES

ANNEXE 1

RENSEIGNEMENTS GENERAUX SUR LES SOCIETES D'ASSURANCES (TOGO)

N°	RAISON SOCIAL	SIEGE	R.P.	TEL.	TELEX	FAX	AGREMENT	DOMAI NE D'ACTI VITE	FORME JURIDI QUE	EFFECTI F	CAPITAL SOCIAL OU FONDS D'ETABLIS SEMENT	PRINCIPAUX DIRIGEANTS		
												PCA	DG	DGA
1	Groupeement Togolais d'Assurances (GTA)	Route d'Atakpané	3298 Lomé	(228) 25 69 41 25 65 02 25 60 75 25 56 50	5069 GTA TG	25 26 78	Arrêté n° 22 MEF/DA du 11-02-74	LARD et VIE	S.A.	92	100.000.000	Ministre des Finances	Kossi NAMBÉA	Koffi AGBODO
2	Union des Assu- rances du TOGO (UAT-IARD)	Immeuble BTCL	495 Lomé	(228) 21 17 57 21 10 34	536 DELUAP	21 87 24	Décret n° 70-102 du 09-04-70	LARD	S.A.	38	300.000.000	Togolais BARDOUX Jacques	Togolais Jean-Marie LASCAUD	Togolais
3	COLINA	10. rue du Commerce	1349 Lomé	(228) 21 59 58 21 79 91	5208 SAMILÉD TG	21 73 58	Décret n° 70-102 du 09-04-70	LARD	S.A.	10	Succursale avec société mère en RCI 928.000.000	PHARAON Français	Marc Adjié WILSON Français	Aristide GOZO Togolais
4	LA PREVOYANCE	129. Bd du 13 Janvier	7141 Lomé	(228) 21 72 49 21 75 02		22 37 61	Arrêté n° 833 MEF/DA du 18-12-85	VIE	Mutuelle d'Assu- rance	6	30.000.000	NIANE DIOULDE Sénégalais	EDORH Georges Togolais	
5	Compagnie Africaine d'Assurances (C2A)	7. rue du Koumorié	531 Lomé	(228) 21 65 21	5357 TG	22 00 64	Arrêté n° 833 MEF/DA du 11-10-88	LARD et VIE	S.A.	23	250.000.000	Mathey Kwame Richard ABBEY Togolais	Kossi SYMENOUI Togolais	Daté Yao GBIKPI Togolais
6	Union des Assu- rances du Togo (UAT-VIE)	Immeuble BTCL-Togo 7 ^e étage	2680 Lomé	22-51-94 22-51-95		21 10 39	Arrêté n° 179 MEF/DA du 08-10-98	VIE	S.A.	9	250.000.000	PATHE DIONE Français	Kodjo LOCOH Togolais	
7	Bénéficial Life Insurance Togo	23 Avenue de la Nouvelle Marche	1115 Lomé	22-06-07		22 06 27	Arrêté n° 178 MEFP/DA du 23-06-2000	VIE	S.A.	9	500.000.000	PDG NDENGUE- CHE Juliette Camérounaise		SEGNEDEJI Messan Togolais

RENSEIGNEMENTS GENERAUX SUR LES COURTIERIS D'ASSURANCE (TOGO)

RAISON SOCIALE	SIEGE	R.P	TEL.	TELEX	FAX	AGREMENT	PRINCIPAL DIRIGEANT		
							NOM	FONCTION	NATIONALITE
1 SICAR GRAS SAVOYE	14, rue de la Nouvelle Marche	2932 Lomé	21-35-38	5378 TGS SICAR	21-82-11	Arrêté n° 483 MEF DA du 21-08-87	Alessi Adje WILSON	Administrateur	Togolaise
2 CAREAS INTER-NATIONAL	3, rue AMOUZOL	1996 Lomé	21-73-29		22-41-20	Arrêté n° 481 MEF DA du 21-08-87	Akpete SANTOS	Directeur Général	Togolaise
3 L'AFRICAINNE DE COURTAGE D'ASSUR. (ACA)	219, Bd du 13 Janvier	30070 Lomé	21-76-77		22-07-35	Arrêté n° 482 MEF DA du 21-08-87	Kantchani L. OKOULOU	Directeur Général	Togolaise
4 MANAGEMENT CONSULTATION OFFICE (MCO)	20, rue KOUMORE	598 Lomé	21-79-55			Arrêté n° 594 MEF DA du 13-07-89	Sewa LASSEY	Directeur	Togolaise
5 AFRIQUE ENVERGURE	26, Bd du 13 Janvier	13303 Lomé	21-73-49		21-72-07	Arrêté n° 854 MEF DA du 03-07-90	NIHINARD Edem Kodjo	Directeur Général	Togolaise
6 Cabinet Mme ADIGO	Lomé	2814 Lomé	21-81-21			Arrêté n° 051 MEF DA du 29-09-93	Mme ADIGO Katsan	Directeur	Togolaise
7 LA TOGOLAISE DE COURTAGE	16, rue Pasteur BAETA	3484 Lomé				Arrêté n° 191 MEF DA du 31-12-93	Mlle BADJOLOU N	Directeur	Togolaise
8 CIREASS		15330 Lomé				Arrêté n° 192 MEF DA du 31-12-93	Raymond MENSAH	Directeur	Bénoise
9 IGERCO	140, Avenue de la Libération Prolongée	8686 Lomé	22-24-52			Arrêté n° 225 MEF DA du 28-07-94	Kao Haye ASSIH	Directeur	Togolaise
10 CABINET AYI A. ANAYI	Lomé	940 Lomé	21-11-25			Arrêté n° 347 MEF DA du 30-12-94	Ayi A. ANAYI	Directeur	Togolaise
11 SOCIETE GENERALE INTERNATIONALE DE COURTAGE S.G.I.C.	Immeuble AIR BRINVA	30915 Lomé	20-09-21			Arrêté n° 162 MEF DA du 11-12-96	Bebetheng BOLOHETI	Directeur	Togolaise
12 COURTAGE D'ASSUR. ET DE REASS. INTERN. CARI	21, rue du chemin de fer	12735 Lomé	22-02-43 22-17-78	5329 TGS		Arrêté n° 027 MEF DA du 14-02-97	Laurent G. TAKASSI	Administrateur délégué	Togolaise
13 Société de Courtage d'Assurance et de Réassurance SOCAR-TOGO	Route de Kpifimé Togbato Immeuble Photo Edekepe	81023 Lomé	22-81-65 04-55-58			Arrêté n° 121 MEF DA du 02-04-99	Gérard K. GAGNON	Directeur	Togolaise
14 General de Courtage d'Assurance (G.C.A.)						Arrêté n° MEF DA du	Guy Marcel EDORH	Directeur	Togolaise

ANNEXE 3



