

**CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES  
D'ASSURANCES ( CIMA )**

**INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES ( IIA )  
BP: 1575 TÉL : (237 )220-71-52 - FAX : (237 ) 220-71-51  
E-MAIL [iia@syfed.cm.org](mailto:iia@syfed.cm.org) - YAOUNDÉ ( CAMEROUN )**

**RAPPORT DE FIN D'ÉTUDE ET DE STAGE EN VUE DE  
L'OBTENTION DU DIPLÔME DE MAITRISE EN SCIENCES  
ET TECHNIQUES D'ASSURANCES ( MST-A )**

**THEME :**  
**LA MISE EN PLACE D'UN POOL TPV DANS  
UN MARCHÉ ET SON INCIDENCE SUR  
L'EQUILIBRE DE LA BRANCHE  
AUTOMOBILE : Cas du Bénin**

Réalisé, présenté et soutenu par :  
AFFAGNON Mahoutin Christian

Sous la direction de:  
M. ADJANON Philippe Urbain  
Diplômé du cycle supérieur de l'IIA  
Contrôleur des Assurances

**6ème promotion MST-A ( 2002-2004 )  
Octobre 2004**

**CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES  
D 'ASSURANCES ( CIMA )**

**INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES ( IIA )  
BP: 1575 TÉL : (237 )220-71-52 - FAX : (237 ) 220-71-51  
E-MAIL iia@syfed.cm.org - YAOUNDÉ ( CAMEROUN )**

**RAPPORT DE FIN D 'ÉTUDE ET DE STAGE EN VUE DE  
L 'OBTENTION DU DIPLÔME DE MAITRISE EN SCIENCES  
ET TECHNIQUES D 'ASSURANCES ( MST-A )**

**THEME :  
LA MISE EN PLACE D 'UN POOL TPV DANS  
UN MARCHÉ ET SON INCIDENCE SUR  
L 'ÉQUILIBRE DE LA BRANCHE  
AUTOMOBILE : Cas du Bénin**

Réalisé, présenté et soutenu par :  
AFFAGNON Mahoutin Christian

Sous la direction de:  
M. ADJANON Philippe Urbain  
Diplômé du cycle supérieur de l 'IIA  
Contrôleur des Assurances

**6ème promotion MST-A ( 2002-2004 )  
Octobre 2004**

## DEDICACE

Nous dédions ce modeste travail à notre très cher feu père AFFAGNON A. Adolphe qui a supporté nos caprices de tendre enfance, qui a guidé nos premiers pas vers l'école, à notre feu oncle FAGNON D. Pascal et à notre feu tante Joséphine HOUESSOU née FAGNON ;

A notre très chère mère Micheline ATOUBA ;

Nous le dédions également à tous nos frères et sœurs et particulièrement à nos aînés qui ont suscité en nous le goût du travail bien fait. Vous avez donné l'exemple en montrant le chemin.

## REMERCIEMENTS

Nous remercions tous ceux qui ont œuvré à la réalisation de ce document.

Nous présentons nos sincères remerciements au Professeur ZANOVI Jean Gratien, Directeur Général de l'IIA, à tout le personnel et le corps enseignant dudit Institut.

A Monsieur SINZOGAN Jean Yves, Directeur de Cabinet du Ministère des Finances et de l'Economie du Bénin.

A Madame APITHY Aimée Directrice du Contrôle des Assurances et à tout le personnel de la DCA qui ont joué leur partition.

A Monsieur ADJANON Philippe Urbain, Contrôleur des assurances qui a accepté de diriger ce travail nonobstant ses occupations. Veuillez bien trouver ici l'expression de notre profonde gratitude.

A Monsieur ZINSOUNON Valentin Directeur Général des ARGG qui a beaucoup œuvré pour l'aboutissement de ce travail.

A tous les Directeurs Généraux des compagnies d'assurances Béninoises et leurs collaborateurs qui nous ont réservé un accueil chaleureux durant notre stage.

A tous nos frères et sœurs qui nous ont toujours soutenu en ces occasions en particulier FAGNON Paul, FASSINO Juliette née FAGNON, FAGNON Edouard, HOUSSOU Cosme et LALEYE Catherine née HOUSSOU.

A Madame QUENUM Lucie née GNAWO. Veuillez recevoir l'expression de nos sincères remerciements.

A Monsieur DOSSOU-YOVO Roger, Docteur en droit privé, option droit des assurances, Professeur à l'Ecole Nationale d'Administration et de la Magistrature (l'ENAM) pour ses sages et utiles conseils.

A Monsieur MENG Ferdinand, Directeur Général de la SAAR-vie et Madame WOUATSA Précède Directrice Régionale de la SAAR au Cameroun pour nous avoir accordé un stage au sein de ladite société.

A Monsieur Bernard NGAMO, notre Tuteur au Cameroun et à toute sa famille, meilleurs souvenirs.

A Madame CAPO-CHICHI Irène Administrateur des assurances, dame de cœur et pleine de sympathie.

A notre sœur aînée Irène AFFAGNON épouse VLAVONOU et son mari qui nous ont soutenu pendant nos stages en nous réservant le cadre nécessaire ayant concouru à la réalisation de cette œuvre. Qu'ils trouvent ici, l'expression de notre profonde reconnaissance.

A monsieur GOVI Parfait. Daignez recevoir nos sincères remerciements.

A nos amis-frères KOUEDOZAN Jean, SOTON Fernand, TOSSOU Prosper, ADONON Arnaud, SONON Jonas Cyr et son épouse Sidonie née HEDIBLE, à tous autres amis et amies.

A tous nos frères (compatriotes de l'IIA), Léontine, Ousmane, Magloire et Marcel ; nos collègues de promotion et en particulier à nos amis du groupe de travail : Gaoussou, Djibrilla, Yvonne, Ruffin, Florian, Esdras, Peter, Ledoux, François, Julienne.

Que le Seigneur vous bénisse et récompense vos efforts.

## SIGLES ET ABREVIATIONS

|                    |  |
|--------------------|--|
| <b>ACAB :</b>      | Association des Courtiers d'Assurances du Bénin                      |
| <b>ARGG :</b>      | Assurances et Réassurances du Golfe de Guinée                        |
| <b>ASA-Bénin :</b> | Association des Sociétés d'Assurances du Bénin                       |
| <b>CA :</b>        | Chiffre d'Affaires   |
| <b>CAV-B :</b>     | Colina Africa Vie-Bénin  |
| <b>CEDEAO :</b>    | Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest              |
| <b>CIMA :</b>      | Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances                   |
| <b>CNSR :</b>      | Centre National de Sécurité Routière                                 |
| <b>CRCA :</b>      | Commission Régionale de Contrôle des Assurances                      |
| <b>DCA :</b>       | Direction du Contrôle des Assurances                                 |
| <b>DGAE :</b>      | Direction Générale des Affaires Economiques                          |
| <b>FANAF :</b>     | Fédération des Sociétés d'Assurances de Droit National<br>Africaines |
| <b>FEDAS :</b>     | Fédérale d'Assurances S.A  |
| <b>GAB :</b>       | Générale des Assurances du Bénin                                     |
| <b>IIA :</b>       | Institut International des Assurances                                |
| <b>NSAB :</b>      | Nouvelle Société d'Assurances du Bénin                               |
| <b>RCA :</b>       | Responsabilité Civile Automobile                                     |
| <b>SONAR :</b>     | Société Nationale d'Assurances et de Réassurances                    |
| <b>TIARD :</b>     | Transports Incendie Accidents et Risques Divers                      |
| <b>TPM :</b>       | Transport Public de Marchandises                                     |
| <b>TPV :</b>       | Transport Public de Voyageurs  |
| <b>UBA-Vie :</b>   | Union Béninoise d'Assurances-Vie                                     |

## SOMMAIRE

| <b>Rubriques</b>   | <b>Pages</b> |
|--|--------------|
| <b>Introduction</b> .....  | 1            |
| <b><i>Première partie : Configuration du marché béninois de l'assurance</i></b> .....  | 3            |
| Chapitre I : Les entreprises d'assurances.....   | 5            |
| Chapitre II : Les autres animateurs du marché.....   | 17           |
| <b><i>Deuxième Partie : Mise en place d'un pool TPV sur le marché béninois et son incidence sur l'équilibre de la branche automobile</i></b> ..... | 22           |
| Chapitre I : L'état actuel de la branche automobile.....   | 23           |
| Chapitre II : L'institution du pool TPV sur le marché béninois.....  | 29           |
| <b>Conclusion</b> .....  | 40           |
| <b>Bibliographie</b> .....   | 41           |
| <b>Annexes</b> .....   | 43           |
| <b>Table des matières</b> .....  | 49           |

## INTRODUCTION

L'un des objectifs de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances (CIMA) est de poursuivre la formation des cadres et techniciens pour le besoin des entreprises, organismes et administrations de contrôle d'assurances dans les Etats membres. Cette mission a été assignée à l'Institut International des Assurances (IIA) de Yaoundé au Cameroun qui forme, sur place, des cadres supérieurs et par le biais des centres professionnels de formation implantés dans chaque Etat membre, des techniciens d'assurances.

Afin de rendre immédiatement opérationnels ses étudiants à l'issue de leur formation, l'Institut entend coupler la formation pratique et la formation théorique. Ainsi, après de féconds échanges entre professeurs et étudiants, l'enseignement théorique a cédé la place au stage pour l'application, dans des conditions réelles, des connaissances et méthodes acquises.

Tout en nous permettant de nous familiariser avec les pratiques technique, comptable et financière de l'assurance, d'élargir notre champ relationnel, cette simulation grandeur nature de l'apprentissage théorique a servi de cadre à l'identification d'une série de difficultés que vivent les compagnies d'assurances. Celle ayant retenu notre attention et qui a d'ailleurs déclenché notre réflexion est le mauvais comportement de la branche automobile<sup>1</sup>. En raison de l'inquiétude que suscite la catégorie Transport Public de Voyageurs (TPV), après examen des états statistiques CIMA des sociétés de dommages opérant sur le marché béninois, il nous a paru judicieux de nous y attarder et d'examiner les sources de difficultés avant d'avancer des propositions. En effet, cette catégorie de risques souvent en perpétuel déficit technique pose des problèmes aux entreprises d'assurances. Certaines, parmi celles-ci, ne veulent plus, et à juste titre, courir le risque de voir leur résultat d'ensemble déséquilibré par les pertes chroniques de la catégorie TPV.

Au regard de ce tableau peu reluisant, la question se pose de savoir si les compagnies d'assurances ne vont pas dénier leur rôle et abandonner un secteur aussi vital que celui des transports, entraînant du coup une infraction généralisée à l'obligation d'assurance ?

Heureusement, elles ne le pourront pas puisque l'assurance de la responsabilité civile automobile est obligatoire. Or, cette condamnation à offrir en permanence leur couverture les expose sans aucun doute aux mesures de redressement et de sauvegarde des commissaires contrôleurs voire au retrait d'agrément.

---

<sup>1</sup> DCA : Rapport sur le secteur des assurances, exercice 1999, déficit de fca 1 167 250 000.  
ASA-Bénin : Rapport sur le secteur des assurances, exercice 2000, déficit de fca 920 904 523.

Aucune alternative ne permet d'envisager un bel avenir. Il y a donc problème d'où l'intérêt à y mener une réflexion plus profonde.

Quand on jette un regard critique sur le déficit technique enregistré en 2002 par une compagnie de la place en ce qui concerne ses catégories transports public de voyageurs, transports public de marchandises et du niveau élevé des frais généraux<sup>2</sup>, on est en droit de réfléchir sur « **la mise en place d'un Pool TPV dans un marché et son incidence sur l'équilibre de la branche automobile** ».

La réponse à ce problème délicat passe par des recherches documentaires ainsi qu'une série d'entretiens avec des aînés de la profession et des personnes averties sur la question. Il est important de préciser qu'en raison de l'indisponibilité des statistiques relatives à l'exercice 2003, celles des exercices antérieurs et particulièrement celles de 2002 serviront de base à l'illustration de nos propos. Toutefois, nous nous appuyons quelquefois sur certaines informations en notre possession concernant l'année 2003.

Les risques TPV sont privilégiés dans notre étude en raison de leur gravité particulière. Nous restons convaincus que les conditions de réussite du Pool seront facilement transposables aux autres risques notamment les TPM.

Le choix de ce sujet vise les objectifs suivants :

- permettre aux sociétés d'assurances d'offrir de façon continue une garantie qui couvre la responsabilité civile des professionnels de transport public de voyageurs.

- sauver la catégorie TPV de la branche automobile de la dérive afin que sa gestion soit rentable.

Pour cela, nous proposerons une organisation administrative pour le Pool. Nous mettrons en veilleuse dans le cadre de ce travail la rédaction du règlement intérieur et le statut du Pool. Néanmoins, il sera annexé au présent développement un modèle de projet de statut tiré de l'expérience sénégalaise qui pourra servir de base aux différents marchés de la zone CIMA confrontés aux mêmes réalités.

Le stage s'étant déroulé dans toutes les compagnies de la place, il nous a paru commode de présenter le marché béninois d'assurances dans son ensemble (première partie) avant d'aborder la gestion des risques TPV dans un cadre communautaire suite à l'échec d'une gestion par compagnie (deuxième partie).

---

<sup>2</sup> Taux de solde aux primes acquises (TPM = -39,07% ; TPV= 20,07%)

## PREMIERE PARTIE

# CONFIGURATION DU MARCHÉ BÉNINOIS D'ASSURANCES

Autrefois peu connu du public et contrôlé exclusivement par la Société Nationale d'Assurances et de Réassurances (SONAR), le marché béninois d'assurances est aujourd'hui partagé entre plusieurs compagnies d'assurances et ce au lendemain de la loi n° 92-029 du 26 août 1992<sup>3</sup> qui a sonné le glas du monopole.

Pourtant ce libéralisme ne sera effectif qu'à partir de 1994, année au cours de laquelle deux compagnies d'assurances vie ont reçu l'agrément. Il s'agit de l'Union Béninoise d'Assurance Vie (UBA-Vie) et les Assurances et Réassurances du Golfe de Guinée (ARGG). En 1997, ce fut le tour de Groupama Vie Bénin (GVB) devenu Colina Africa Vie Bénin, d'obtenir son agrément pour exercer.

Dans la branche Transport Incendie Accident Risques Divers (TIARD), c'est l'Africaine des Assurances qui a vu le jour en mars 1998 sur la base des actifs sains de la SONAR. Ensuite, la Nouvelle Société d'Assurances du Bénin (NSAB) et la Fédérale d'Assurance (FEDAS) en mai 1998 ; puis la Générale des Assurances du Bénin (GAB) et AGF Bénin Assurances étaient agréées respectivement en avril 1999 et en janvier 2000.

Au total, huit sociétés anonymes partagent actuellement le marché béninois de l'assurance qui a réalisé au titre de l'exercice 2002 un chiffre d'affaires de fcfa 16 762 136 319 dont 14 318 314 264 soit 85,42% pour la branche TIARD et 2 443 822 055 pour la branche vie contre 2 559 827 763 en 2001.

En terme de chiffre d'affaires, la progression du marché est de 7,7% par rapport à l'exercice 2001 qui a enregistré un chiffre d'affaires de 15 572 759 991. Cette progression s'explique par la branche de dommages puisque la branche vie a enregistré un recul de 4,53% comme l'atteste le diagramme suivant :

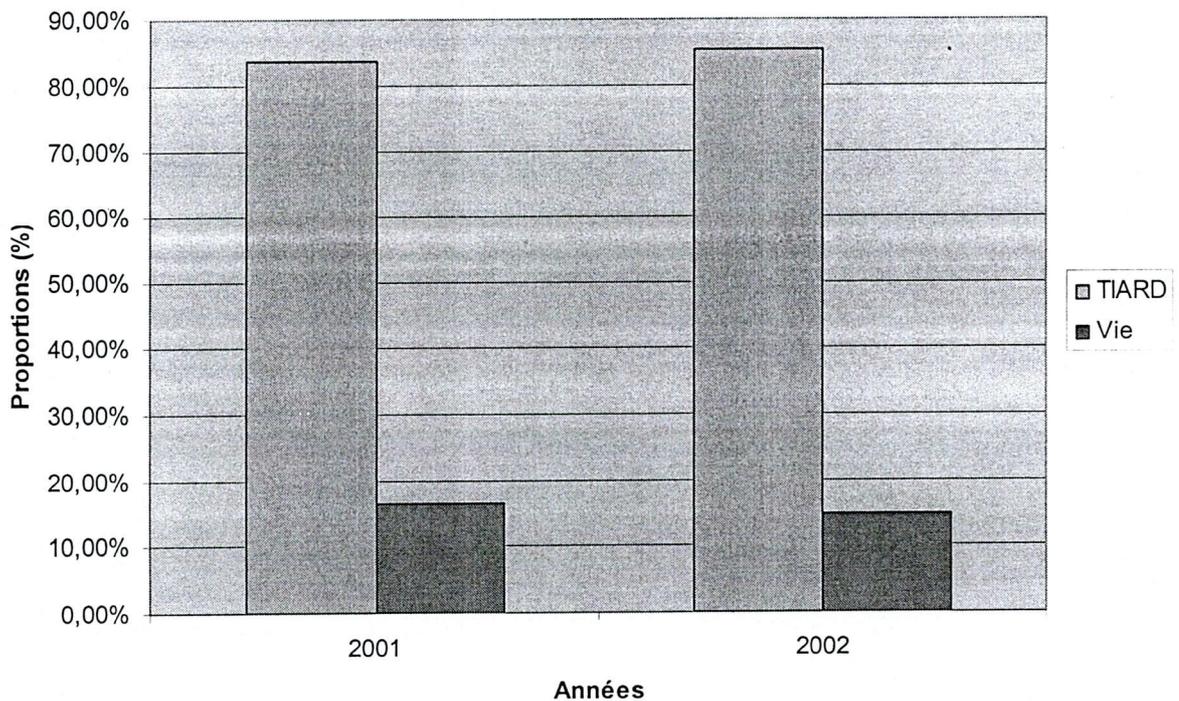
**Tableau 1** : Répartition du chiffre d'affaires du marché en 2002.

| Branche | Montant en fcfa |                | Part % |        |
|---------|-----------------|----------------|--------|--------|
|         | 2001            | 2002           | 2001   | 2002   |
| TIARD   | 13 012 932 228  | 14 318 314 264 | 83,56% | 85,42% |
| Vie     | 2 559 827 763   | 2 443 822 055  | 16,44% | 14,58% |
| Total   | 15 572 759 991  | 16 762 136 319 | 100%   | 100%   |

**Source** : ASA-Bénin

<sup>3</sup> Loi fixant les règles applicables aux organismes d'assurances et de capitalisation, aux opérations d'assurances et à la profession d'assurance (Juris info n° 0081 du 19 novembre 1992)

## Histogramme



**Figure 1** : Répartition du CA entre les branches TIARD et Vie

Cette régression de la branche vie est due aux nombreuses résiliations dont font l'objet les contrats d'assurances vie. Ces résiliations sont dues à l'inadaptation des contrats aux besoins des assurés, à la faiblesse et à l'irrégularité de leurs revenus. Parfois, les souscripteurs manquent tristement de persévérance durant la période de cotisation. Or, en assurance vie, les primes sont périodiques. Par conséquent, une résiliation intervenue en année N, participe à la baisse du CA de l'année N+1.

Par ailleurs, il est important de relever que la progression de l'ensemble du marché s'explique par l'assurance automobile qui fait 66,76% des réalisations des assurances de dommages. En effet, en 2002, le chiffre d'affaires de ladite branche s'était élevé à fcfa 9 559 168 280 dont 8 004 778 460<sup>4</sup> pour la seule responsabilité civile contre fcfa 8 964 308 936 en 2001. La Responsabilité Civile Automobile (RCA) faisait 7 564 072 040 soit une progression de 5,82%.

On en déduit que la croissance de 2002 est en grande partie apportée par la RCA qui occupe une place importante sur l'échiquier national.

Il convient que des efforts de diversification de portefeuilles soient faits sur le marché dans la mesure où l'automobile fait environ deux fois le volume des autres branches réunies.

Après avoir présenté au préalable les sociétés d'assurances (chapitre I), nous ferons découvrir les autres animateurs du marché (chapitre II).

<sup>4</sup> ASA Bénin : Rapport sur le secteur d'assurances exercice 2002.

# CHAPITRE PREMIER

## LES ENTREPRISES D'ASSURANCES

Le principe de la spécialisation des entreprises d'assurances<sup>5</sup> est d'application totale sur le marché du Bénin. On y distingue des sociétés d'assurances vie (section I) et des sociétés TIARD (section II).

### Section I : LES SOCIETES D'ASSURANCES VIE

Premières à être agréées, les sociétés d'assurances vie jouent en terme de chiffre d'affaires les seconds rôles. Les produits commercialisés sont en majorité classiques. Le Contrat d'Assurances Vie Entière Spéciale (CAVES) et le Plan Epargne Crédit Retraite (PECR) sont deux nouveaux produits conçus et lancés par ARGG. Après avoir présenté cette dernière (paragraphe I), nous ferons un aperçu des autres compagnies d'assurances vie (paragraphe II).

### Paragraphe I : ASSURANCES ET REASSURANCES DU GOLFE DE GUINEE

#### A – Présentation

ARGG est une société anonyme agréée pour effectuer les opérations d'assurances et de réassurance sur la vie conformément au décret n° 94-378 du 17 novembre 1994. Régie par le code CIMA, ARGG a un capital social de fcfa 250 000 000 entièrement détenu par des opérateurs économiques béninois. Il faudrait que ce niveau de capital soit révisé sans délai pour être conforme aux dispositions du code CIMA. Cet instrument juridique requiert un capital de fcfa 500 000 000 pour les sociétés anonymes.

Elle a débuté ses activités en 1996. Son siège social et direction générale sont fixés à Cotonou au lot 11 Patte d'Oie route de Cadjehoun.

Avec un effectif de 20 agents permanents, ARGG s'appuie sur un réseau de distribution composé de 5 bureaux directs qui travaillent dans les villes de Cotonou, Porto-Novo, Parakou, Bohicon et Lokossa.

<sup>5</sup> Article 326 alinéa 3 du code CIMA.

Elle a réalisé au titre de l'exercice 2002 un chiffre d'affaires de fca 574 614 332 soit 23,52% de l'émission nationale de la branche Vie contre 602 940 091 en 2001. La production a donc régressé de 4,6%.

Sur le plan de la réassurance, ARGG a l'appui de la Compagnie Commune de Réassurance des Etats membres de la CICA (CICA-RE), Société Africaine de Réassurance (AFRICA-RE) et de la Munich- RE.

## **B – Organisation administrative et fonctionnement**

### **1 – La Direction Générale**

Le Directeur Général est nommé par le conseil d'administration, organe suprême composé de 12 membres et ayant à sa tête un président. En plus de la supervision du fonctionnement général de l'entreprise, de l'étude de sa politique générale, le Directeur Général est chargé de la gestion administrative, technique et financière. Il s'appuie directement sur des services pour accomplir ses missions.

### **2 – Les services à l'appui de l'action du Directeur Général**

Quatre services accompagnent l'action du Directeur Général à savoir :

- Le Service Administratif
- Le Service Technico-commercial
- Le Service Gestion Technique
- Le Service Financier et Comptable

Ces différents services comportent des divisions qui concourent à la réalisation des missions à eux assignées (voir organigramme en annexe1).

Cet organigramme atypique reste celui du démarrage marqué par l'absence des directions financières et marketing. Or, une entreprise vie doit, à un moment de ses activités, à défaut d'une direction marketing, adjoindre au Directeur Général un Directeur Général Adjoint<sup>6</sup>, de manière à permettre au premier responsable de consacrer assez de temps pour ses travaux de conception afin de réfléchir à de nouveaux produits plus adaptés.

#### **2-1- Le Service Administratif**

Ce service est assuré par un chef qui joue un triple rôle. En plus de la gestion du personnel, Il gère le matériel et assure le secrétariat du Directeur Général. A ce titre, il est à la base du paiement des salaires. Il s'occupe du suivi

---

<sup>6</sup> Selon cours de marketing en assurance vie de Mr ABEGA FOU DA, Professeur à l'IIA.

de la carrière du personnel. Ce service emploie quatre agents pour l'accomplissement de ses fonctions.

## **2-2- Le Service Technico-commercial**

Ce service est chargé de la clientèle. Il s'occupe de l'émission des premières primes. En sa qualité de manager, il recrute, forme, motive et supervise les vendeurs.

Les produits commercialisés sont :

### **- *La prévoyance retraite ou épargne retraite***

Par ce produit, ARGG garantit la retraite à tout travailleur établi à son propre compte (particulier) ou une retraite complémentaire pour ceux qui cotisent déjà au Fonds National de Retraite du Bénin (FNRB) ou à la Caisse Nationale de Sécurité Sociale (CNSS) ;

### **- *Avenir Enfants ou Rente Education Mixte***

Ce contrat a pour objectif de permettre aux parents d'offrir à leur progéniture la possibilité d'acquérir une formation professionnelle et de s'établir à leur propre compte. Des versements périodiques ou revenus assimilables à des bourses d'études et de formation sont versés aux enfants bénéficiaires. Lorsque le décès de l'assuré intervient durant la période des cotisations, la moitié de la rente est servie à l'ayant-droit à compter de cet événement et ce, jusqu'à l'échéance du contrat. Au terme de celui-ci, l'intégralité de la rente est servie à son bénéficiaire pendant cinq (05) ans.

### **- *La Temporaire Décès***

Contrat de prévoyance par excellence, la Temporaire Décès offre à la famille de l'assuré une sécurité en cas de disparition avant le terme du contrat ou en cas d'invalidité totale et permanente. Dans ce dernier cas, la prestation est versée à l'assuré lui-même ;

### **- *Le PECR (Plan Epargne Crédit Retraite)***

C'est un contrat unique d'assurances vie qui garantit les prestations ci-après :

- l'Allocation des crédits périodiques à la fin de la deuxième année, de la troisième année et ceci durant toute la durée du contrat pour diverses raisons ;
- Une retraite ou complément de retraite à la fin du contrat ;
- Une rente éducation éventuellement obtenue à partir de l'épargne constituée sur le contrat ;

### **- *Le CAVES (Contrat d'Assurances Vie Entière Spéciale)***

Encore appelé l'assurance vie des parents, le CAVES garantit le paiement d'un capital en cas de décès de l'assuré souscripteur, de ses père, mère, beau père et belle mère et éventuellement un second beau parent soit un effectif maximum de six (06) personnes. Sur demande de l'assuré, ARGG peut accepter les tuteurs de ce dernier.

Le Service Technico-commercial est également chargé de la tenue des comptes de réassurances sous le contrôle du Directeur Général.

Le plan de réassurance prévoit un traité proportionnel (excédent de plein) et un traité non proportionnel de type XL par événement sur trois (03) têtes au moins avec une prime minimum de dépôt.

### **2-3- Le Service Gestion Technique**

C'est le service après-vente. Il est chargé de tous les mouvements ultérieurs sur les contrats après leur émission par le service Technico-Commercial.

Comme mouvements (avenants), on peut noter : les rachats (partiels ou totaux), avances et résiliations. Il est chargé du suivi des contrats jusqu'au règlement. Bref, il est chargé de la vie des contrats. Outre ses principales fonctions, ce service veille au bon fonctionnement du programme informatique.

### **2-4- Le Service Comptable et Financier**

Ce service assure le suivi de tous les aspects financiers de la gestion de la société : rentrées de primes, sorties de fonds, mise à jour des dossiers et comptes clients, des vendeurs d'assurances et autres partenaires. Il est au centre de la négociation et de l'achat des titres sous le contrôle du Directeur Général. Le responsable de ce service est aidé par un comptable qui s'occupe de l'enregistrement des opérations. Il dispose d'un groupe de caissiers répartis dans les cinq bureaux directs. Chaque caissier dispose d'un journal dit «journal de la caisse centrale» qui enregistre les encaissements de primes et leurs versements à la banque et d'un livre de caisse menues dépenses qui retrace les entrées et sorties de fonds pour les différentes dépenses de fonctionnement de l'unité de vente.

En dehors de ARGG, deux autres sociétés d'assurances pratiquent la branche vie.

### **Paragraphe II : APERÇU SUR LES AUTRES COMPAGNIES D'ASSURANCES-VIE**

Il s'agit de l'UBA-Vie et de Colina Africa Vie Bénin.

## **A- L'Union Béninoise d'Assurances Vie**

Société anonyme avec un capital d'un montant de Fcfa 500 000 000 entièrement libéré, l'UBA -Vie a été agréée en 1994, après avoir hérité du portefeuille vie de la SONAR. Ses activités ont effectivement débuté en 1995. Son siège se situe à la place du Souvenir à Cotonou. Au départ, filiale de l'Union des Assurances de Paris (UAP), l'UBA-Vie a été successivement racheté par AXA Côte-d'Ivoire puis par le groupe africain SUNU ASSURANCE HOLDING SA. Le capital est également détenu par divers opérateurs économiques comme l'indique le tableau suivant :

**Tableau 2** : Composition de l'actionnariat de l'UBA-Vie

| <b>Actionnaires</b>        | <b>Parts %</b> |
|----------------------------|----------------|
| SUNU Assurances Holding SA | 53,5           |
| BOA Bénin                  | 17,5           |
| ECOBANK Bénin              | 7,5            |
| Privés béninois            | 21,5           |
| TOTAL                      | 100            |

**Source** : UBA-Vie

Le chiffre d'affaires réalisé au titre de l'exercice 2002 s'élève à fcfa 961 762 648 soit 39,35% de la part du marché contre 1 068 378 513 en 2001. Il en résulte une chute vertigineuse de 9,97%. Les produits proposés au public sont : la Mixte Plus, la Rente Education Plus, l'Epargne Retraite Avenir Plus, la Libre Epargne et la Temporaire Décès.

## **B- Colina Africa Vie Bénin**

Spécialisée dans les contrats d'assurance retraite, la société a reçu son agrément le 1<sup>er</sup> avril 1997 sous la raison sociale « Groupama Vie Bénin ».

Elle dispose d'un capital social de fcfa 500 000 000 totalement libéré. La société est établie au quartier les Cocotiers à Cotonou et dispose de bureaux directs dans les grandes villes du Bénin telles que Porto-Novo, Lokossa, Abomey, Parakou et Natitingou.

Le chiffre d'affaires est passé de fcfa 888 509 159 en 2001 à 907 445 075 en 2002 soit 37,13% du marché et, la société, contrairement à ses concurrents, a enregistré une croissance de 2,13%.

A côté des sociétés d'Assurances vie, coexistent celles opérant dans la branche de dommages.

## **Section II : PRESENTATION DES ENTREPRISES D'ASSURANCES DE DOMMAGES**

Après avoir présenté l'Africaine des Assurances (paragraphe I), en raison

de l'originalité de son organisation, pour tenir compte des réalités du marché, nous mettrons en exergue les généralités sur ses concurrents (paragraphe II).

### Paragraphe I : L'AFRICAINNE DES ASSURANCES

Ce paragraphe s'articulera autour de la présentation des différents organes et de leurs fonctions respectives.

#### A- Présentation

Première société autorisée à pratiquer la branche de dommages, l'Africaine des Assurances est née des ruines de la SONAR dont elle a racheté le portefeuille TIARD. Agréée le 03 mars 1998 avec un capital social de fcfa 1 000 000 000 entièrement libéré, l'Africaine est établie à Cotonou à la place du souvenir. Son actionnariat s'apprécie à travers le diagramme suivant :

| Actionnariat                               | Part % |
|--|--------|
| Opérateurs économiques nationaux et privés | 85     |
| CICA-RE                                    | 10     |
| Etat béninois                              | 5      |
| Total                                      | 100    |

Source : Africaine des Assurances

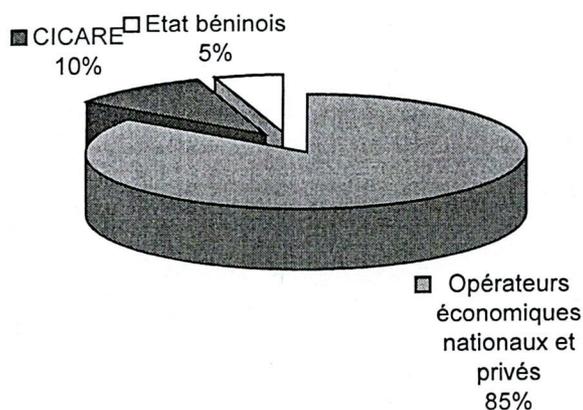


Figure 2 : Actionnariat

A l'examen de cette composition, il ressort que l'Etat béninois est l'actionnaire minoritaire. Les 5% du capital correspondent à son Fonds de Commerce cédé.

Avec un effectif de 80 agents dont 50 permanents et 30 contractuels, l'Africaine a réalisé au titre de l'exercice 2002 un chiffre d'affaires de fcfa

5 150 701 875 soit 30,2% des réalisations du marché TIARD. Cela fait d'elle le leader des sociétés d'assurances de dommages en terme de CA. Rappelons que ce dernier était de Fcfa 5 788 486 361 pour l'exercice précédent. L'Africaine a donc enregistré une régression d'environ 11% par rapport à l'exercice 2001 et un léger recul de 0,28% par rapport à 2000.

Cette baisse s'explique par la volonté des concurrents d'améliorer leur part de marché. Mais la solidité d'une compagnie ne se mesure pas en terme de CA sinon à travers son équilibre et son matelas financier (marge disponible).

## **B- Les différents organes et leurs fonctions respectives**

Comme annoncé précédemment, l'Africaine présente un organigramme original<sup>7</sup>. Quatre directions forment autour du Directeur Général une équipe dynamique, solidaire dans la réalisation des objectifs de l'entreprise.

### **1- La Direction Générale et départements annexes**

La Direction Générale est une fonction managériale assurée par le Directeur Général. Elle est relative à l'intégration des ressources humaines, matérielles et financières de l'entreprise en vue d'accomplir les missions à elles assignées.

Le Directeur Général est assisté des organes importants pour la mise en œuvre de la stratégie de l'entreprise à savoir : le service administration, ressources humaines et formation continue ; le service Réassurance. Depuis un an, l'entreprise s'est enrichie d'un organe dénommé Inspection Générale assurée par un Inspecteur Général chargé des contrôles et de la qualité. Ce dernier a sous son contrôle le service audit interne et contrôle de gestion ; le service inspection des opérations et le service informatique.

### **2- La Direction Comptable et Financière (DCF)**

Elle est chargée de la tenue des comptes financiers de la société, de la gestion de la trésorerie et de la mise en œuvre de la politique des placements en application des dispositions du code CIMA. D'autre part, elle élabore conjointement avec le service audit interne et contrôle de gestion, le budget de la compagnie. Cette Direction se compose du **Service Comptable** et du **Service Financier et Placements**.

---

<sup>7</sup> Voir organigramme en annexe2

### 3- La Direction des Etudes et de la Production Directe (DEPD)

Elle assure la diffusion des produits, de la collecte d'informations utiles sur le marché, de leur étude afin de développer et de proposer des produits adaptés, originaux et compétitifs. Par ailleurs, la DEPD suit l'ensemble de la production des bureaux directs de Cotonou, Porto-Novo et de Parakou. Pour accomplir ses missions, cette Direction s'appuie sur trois services : le **Service Etude et Développement** ; le **Service Bureaux Directs** et le **Service Marketing et Communication**.

### 4- La Direction des Sinistres (DS)

Basée à la Direction Générale, la DS se décline en trois services notamment :

- le Service Sinistres Incendie Risques Divers et Transport
- le Service Contentieux Sinistres chargé de suivre les dossiers de contentieux
- le Service Sinistres Automobile

Pièce maîtresse de ce sous – système, le Service Sinistres Automobile a conforté durant le stage notre opinion sur la branche automobile. C' est pourquoi nous devons marquer un arrêt pour décrire la procédure de règlement desdits sinistres. Le but poursuivi par le législateur CIMA étant de procéder à une indemnisation prompte et équitable des victimes d'accidents, le règlement à l'amiable ou transaction devient la règle et le recours au juge en est l'exception. La procédure mise en place par l'Africaine rencontre parfaitement l'esprit du législateur.

Elle débute par la déclaration des circonstances détaillées du sinistre par le conducteur du véhicule au moment de l'accident accompagné éventuellement de l'assuré. Les pièces à fournir lors de la déclaration au service sinistres automobile sont :

- une copie de la carte grise
- l'attestation d'assurance et la carte brune<sup>8</sup> éventuellement
- le permis de conduire du conducteur au moment de l'accident
- une copie de la page du livret de bord mentionnant la visite technique
- le droit taxi pour les véhicules TPV
- si possible les copies du contrat et de la quittance

---

<sup>8</sup> Une attestation à justifier par les automobilistes d'un Etat membre de la CEDEAO lorsqu'ils se rendent dans un autre pays de la communauté.

Ensuite, il est procédé à l'ouverture du dossier sinistre après l'avoir enregistré dans un registre et dans le programme informatique en prenant soins d'utiliser une chemise-dossier de couleur rouge pour les sinistres corporels et de couleur jaune pour les sinistres matériels. Puis l'assuré est informé des pièces à fournir pour faire sa réclamation au moyen d'une demande déposée au secrétariat du service compétent.

Après visa, le Chef Service affecte le courrier à l'agent responsable<sup>9</sup> de l'exercice de survenance de l'accident. Dès réception du courrier, ce dernier procède à l'examen c'est-à-dire au traitement du dossier selon les hypothèses suivantes :

**1<sup>ère</sup> hypothèse :** Le dossier n'est pas mûr

Il en est ainsi lorsque le dossier n'est pas complet.

Dans ce cas, par courrier, l'agent réclame à l'assuré, les pièces complémentaires pour étude ultérieure ou recours à exercer pour le compte du client de l'Africaine.

**2<sup>ème</sup> hypothèse :** le dossier est mûr

Il le traite et le soumet au visa du Chef Service. A ce stade, l'agent procède à la notification de l'offre à la victime. Deux issues sont possibles à partir de cette étape de la procédure :

***La victime marque son accord :*** En cas d'accord, l'agent en charge du dossier demande le chèque. Cette demande se constate sur le programme informatique à la DCF. Le chèque directement émis par la comptabilité est dûment soumis soit à la seule signature du Directeur Général soit à la double signature de deux Directeurs. Au cas où la victime ne se présente pas au rendez-vous convenu pour le retrait du chèque, dans la mesure du possible, l'agent qui suit le dossier devra la contacter par téléphone.

Des seuils de compétences existent dans le règlement des sinistres à l'Africaine. Ainsi, la procédure impose au Chef de Service la soumission du dossier à la DS lorsque l'évaluation dépasse 2 millions de Fcfa. Lorsqu'elle dépasse 5 millions, la DS devra également le soumettre au Directeur Général pour approbation. Lesdits seuils de compétences n'enlèvent rien à la condition de validité du chèque ci-dessus soulignée.

De façon générale, en ce qui concerne les dommages matériels, lorsque les tiers ou les victimes adressent des devis de réparation, il est procédé à l'amendement de ces devis par le service sinistres automobile assisté au besoin de l'Inspecteur Sinistres. Ils associent les magasins de vente de pièces détachées neuves ou d'occasions pour l'obtention des prix.

---

<sup>9</sup> Dans le service sinistres automobile, les dossiers sont confiés aux agents par exercice de survenance.

S'agissant des dommages corporels, une offre d'indemnisation est faite sur la base des justificatifs des dépenses effectuées, du certificat médical initial et de celui de guérison. Une fois l'accord de la victime recueilli, la société après le délai de 15 jours<sup>10</sup> procède au paiement de l'indemnité. Par ailleurs, en raison de l'importance des dommages corporels, des provisions sont accordées à la victime pour faire face aux dépenses imminentes.

Il convient de faire observer que, contrairement aux atteintes corporelles, le code CIMA n'a presque pas réglementé l'indemnisation des dommages aux biens. Ce vide juridique favorise les prestations approximatives des compagnies. Pour cela, nous suggérons qu'en sa quatrième édition, le code CIMA puisse apporter des éléments de précision aux sinistres matériels. Il faudrait aussi que le législateur consacre des articles en ce qui concerne les expertises médicale et mécanique, le paiement des honoraires d'experts afin de mettre un frein aux contestations entre compagnies et des avocats qui n'allègent pas la procédure.

***La victime refuse l'offre :*** En cas de contestation de l'offre, le dossier fait l'objet d'un réexamen. En ce qui concerne les dommages matériels, le véhicule tiers est soumis à une expertise menée par un expert choisi sur la liste des experts agréés par le tribunal. Pour les dommages corporels, la victime est réexaminée par un troisième médecin choisi de commun accord par le médecin de la compagnie et celui traitant. Si malgré cette démarche la contestation demeure, le dossier tombe en contentieux et du coup se trouve confié au service contentieux de la DS pour être réglé en procédure judiciaire.

Cette procédure apparemment longue aboutit sous quinzaine et parfois sous huitaine. Les agents du service sinistres automobile descendent régulièrement dans les commissariats pour faire pression sur les agents de sécurité en vue d'obtenir dans les meilleurs délais les procès-verbaux d'accident, pièces importantes dans le règlement des sinistres. Cependant un problème demeure. C'est celui de l'éloignement de la DS des unités de production. En effet, il arrive que les régleurs sinistres n'aient pas dans les pièces versées au dossier les conditions particulières, pièces essentielles dans la mise en jeu des garanties. Cet état de chose n'est pas de nature à assouplir la procédure. Pour cela, nous voudrions suggérer aux dirigeants de la société de prendre les mesures utiles afin que les régleurs sinistres puissent accéder directement aux contrats par le biais du programme informatique.

## **5- La Direction des Intermédiaires (DI)**

Cette Direction a en charge deux départements : le Service Courtage et le Service Suivi et Animation du Réseau des Agences.

---

<sup>10</sup> Article 235 du code CIMA relatif au délai de dénonciation de l'offre par la victime.

Le premier négocie avec les courtiers de la place en vue d'obtenir des souscriptions par leur truchement. Le second par contre a la charge de développer la force de vente : créations d'unités nouvelles de production (agences générales). Il lui revient l'animation du réseau des agents commerciaux, la prompte résolution des problèmes des vendeurs auprès des services administratifs, financiers et comptables.

## **Paragraphe II : RENSEIGNEMENTS GENERAUX SUR LES AUTRES ENTREPRISES TIARD**

La NSAB, la FEDAS, la GAB et AGF Bénin Assurances sont quatre sociétés qui partagent avec l'Africaine, le marché béninois d'assurances de dommages. Les informations générales les concernant sont consignées dans le tableau synoptique ci-après :

**Tableau 3 : Récapitulatif des autres compagnies TIARD**

| Raison sociale                        |      | NSAB   | FEDAS                           | GAB                              | AGF Bénin Assurances                |
|---------------------------------------|------|--|---------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| Agrément                              |      | AM n° 275<br>du 07/05/98                           | AM n° 329<br>du 14/05/98        | AM n° 345<br>du 30/08/99         | du 25/11/2000                       |
| Capital social                        |      | 600 000 000  | 500 000 000                     | 500 000 000                      | 500 000 000                         |
| Siège social et Direction Générale    |      | Immeuble kougblénou<br>Avenue Steinmetz<br>Cotonou | C/1143<br>AGONTINKON<br>Cotonou | C/114<br>face SOBEBRA<br>Cotonou | C/5<br>Avenue<br>Delorme<br>Cotonou |
| Date de constitution                  |      | 04/01/98   | 05/01/98                        | 05/11/97                         | 24/11/98                            |
| Date de démarrage                     |      | 30/05/98   | 01/07/98                        | 01/07/99                         | 25/01/00                            |
| Chiffre d'affaires et Parts de marché | 2001 | 2 555 405 009                                      | 2 398 210 416                   | 1 808 021 922                    | 462 808 520                         |
|                                       |      | 19,63%   | 18,42%                          | 13,89%                           | 3,55%                               |
|                                       | 2002 | 3 245 600 097                                      | 2 532 516 509                   | 2 429 206 272                    | 960 289 511                         |
|                                       |      | 20,6%  | 14,9%                           | 14,3%                            | 5,64%                               |

**Source : ASA-Bénin**

Il y ressort que la NSAB, la GAB, AGF Bénin Assurances sont au titre de l'exercice 2002 en progression aussi bien en terme de chiffre d'affaires que de part du marché. La FEDAS quant à elle connaît une augmentation en terme de chiffre d'affaires mais se trouve en recul en terme de CA. En effet, sa part de marché passe de 18,42% à 14,9%.

Il faudrait aussi remarquer que le chiffre d'affaires de la NSAB est en croissance de 27% par rapport à 2001. Elle doit cette performance au savoir-faire de son personnel constitué en majorité de jeunes professionnels dynamiques. Aussi faut-il le souligner, elle jouit d'un prestige soutenu par le rayonnement sous-régional de l'image de marque du groupe ivoirien NSIA-AGCI auquel il appartient. Classée deuxième en 2001 après l'Africaine, elle a su devancer celle-ci en branche incendie et autres dommages aux biens. Dans la branche accident et maladie, elle demeure la première en terme de CA de 1999 à 2002, année à l'inventaire duquel elle a réalisé un CA de fcfa 1 139 795 068 soit 64,52% de part du marché. Elle présente un portefeuille assez diversifié.

S'il est vrai que les entreprises mentionnées à l'article 300 du code CIMA sont les seules habilitées à pratiquer des opérations d'assurances, il n'en demeure pas moins que d'autres organismes concourent avec elles au dynamisme de l'industrie béninoise d'assurances.

## CHAPITRE DEUXIEME

### LES AUTRES ANIMATEURS DU MARCHÉ

Ce chapitre vise essentiellement à découvrir la Direction du Contrôle des Assurances (DCA), l'association des assureurs (Section I) et des partenaires servant d'appuis aux entreprises pour la réalisation de leur chiffre d'affaires : les intermédiaires (Section II).

#### **Section I : LA DIRECTION DU CONTROLE DES ASSURANCES ET L'ASSOCIATION DES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES DU BENIN**

Avant de décrire l'ASA-Bénin et le Bureau National de la Carte Brune CEDEAO (paragraphe II), nous présenterons d'abord la Tutelle des assurances (paragraphe I).

#### **Paragraphe I : LA DIRECTION DU CONTROLE DES ASSURANCES**

Relais à l'action de la Commission Régionale de Contrôle des Assurances (CRCA) dans les Etats membres, la Direction du Contrôle des Assurances (DCA) assure la promotion du secteur des assurances, la sauvegarde des intérêts des assurés et bénéficiaires de contrats d'assurances et de capitalisation, le rôle d'Expert et de Conseil immédiat en matière d'assurance des autorités administratives.

En plus, elle autorise l'exercice de la profession d'intermédiaire, effectue une pré-étude des dossiers d'agrément et gère les contrats d'assurances souscrits par l'Etat.

Au Bénin, cette direction est organisée par l'arrêté 214/MF/DC/CC du 09 juillet 1993 modifié par l'arrêté 432/MFE/DC/SGM/DGAE du 28 avril 2000 portant attribution, organisation et fonctionnement de la Direction Générale des Affaires Economiques (DGAE).

Placée sous l'autorité de cette dernière, la DCA comprend quatre services :

- **le Service de la Réglementation et du Contentieux (SRC)** qui assure le respect de l'application de la réglementation en matière d'assurances et le règlement de litiges.
- **le service des Etudes et du Contrôle (SEC)** chargé de contrôler la gestion technique et comptable des compagnies d'assurances opérant sur le marché national.
- **le Service Coopération (SC)** sert de courroie de transmission entre les organismes internationaux d'assurances et le Bénin.

- le Centre Professionnel de Formation en Assurance (CPFA), unité pédagogique décentralisée de l'IIA de Yaoundé.

Avec un effectif d'environ 17 agents, la DCA dispose d'un corps de commissaires contrôleurs composé de 06 contrôleurs y compris la directrice.

A notre avis, cet effectif de commissaires contrôleurs mérite d'être renforcé au regard du développement de ce marché. Actuellement, il existe moins de contrôleurs que de compagnies. Au minimum il faudrait à notre sens un contrôleur par compagnie afin qu'ils accomplissent aisément leurs missions.

Il convient de souligner que la DCA réalise et publie le Rapport sur le Secteur des Assurances (RSA) et le Chiffre du Marché des Assurances (CMA).

## **Paragraphe II : L'ASSOCIATION DES SOCIETES D'ASSURANCES DU BENIN ET LE BUREAU NATIONAL DE LA CARTE BRUNE CEDEAO**

### **A- L'ASA-Bénin**

L'ASA-Bénin est la concrétisation de la volonté conjuguée des dirigeants des sociétés d'assurances de la place. Née en février 1999, elle devrait aussi répondre au critère fondamental à remplir par les marchés nationaux d'assurances pour pouvoir abriter l'Assemblée Générale de la Fédération des Sociétés d'Assurances de Droit National Africaines (FANAF) qui tenait sa vingt-quatrième session à Cotonou en 2000.

En rapport avec son intitulé d'Association, elle ne pouvait pas voir le jour sur un marché monopolistique. C'est bien ce qui justifie sa création récente suite à la démonopolisation.

Comme toute association, l'ASA-Bénin a pour objectifs de défendre les intérêts communs de la profession et d'insuffler un dynamisme au marché béninois. Elle fonctionne sur financement de ses membres.

Pour atteindre ses objectifs, elle s'appuie sur un secrétariat général et sur différentes commissions composées de responsables de départements des compagnies d'assurances ou de spécialistes de disciplines. En voici la liste:

- Commission affaires sociales
- Commission vie
- Commission maritime et transports
- Commission incendie et risques associés.
- Commission comptabilité- finances- informatique- statistiques
- Commission automobile
- Commission arbitrage juridique et législation
- Commission réassurance

Le Secrétariat Général est l'organe exécutif chargé de la mise en œuvre des actions de l'association.

Le Secrétaire Général a le statut de salarié et jouit des droits y afférents. Entre également dans ses attributions la gestion du bureau national de la carte brune CEDEAO.

A l'heure actuelle, il est difficile de faire la scission entre ledit bureau et l'ASA-Bénin. En effet, les deux structures emploient les mêmes ressources humaines dans les mêmes locaux.

Heureusement, aucune paralysie n'est encore signalée dans leur fonctionnement.

Toutefois, à notre entendement, il serait prudent d'anticiper sur les événements et de prendre des dispositions visant à éviter d'éventuelle congestion.

L'association est présidée par un président élu par ses pairs à la majorité simple des voix pour un mandat de deux ans renouvelable une fois. Il est aidé par un vice-président qui assure son intérim en cas d'absence. Enfin, l'organe est doté d'un Trésorier Général.

Sous réserve de velléités d'ordre concurrentiel, l'association peut pleinement atteindre ses objectifs au regard de cet arsenal d'instruments à son service.

## **B- Le Bureau National de la carte brune CEDEAO**

La Carte Brune CEDEAO instituée par le protocole A/P1/5/82 du 29 mai 1982 portant création d'une carte brune CEDEAO relative à l'assurance responsabilité civile automobile au tiers est un document de circulation internationale propre aux Etats de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest afin que les automobilistes non-résidents mais en visite sur le territoire d'un Etat membre justifient d'une assurance de responsabilité civile automobile.

Le système fonctionne sur le territoire de chaque Etat à travers un bureau à la fois émetteur et gestionnaire.

A travers son volet émetteur, le bureau contrôle les émissions de cartes brunes. C'est l'organe chargé de la surveillance et de la délivrance des cartes. A ce titre, il assure la dotation des sociétés d'assurances pratiquant la branche automobile. La délivrance de la carte brune est subordonnée à une extension de garantie exprimée par le preneur d'assurance en contrepartie d'une surprime de 15% de la prime de base responsabilité civile automobile.

Quant au bureau gestionnaire, il reçoit les déclarations d'accidents des conducteurs de véhicules étrangers et impliqués dans un accident de circulation survenu sur le territoire national. Il travaille également en partenariat avec les compagnies de la place et reste en contact permanent avec ses homologues de l'étranger pour une prompt indemnisation des victimes.

Cette création des Etats de la CEDEAO est une réussite et conforte leur vœu de la libre circulation des personnes et des biens.

### **Paragraphe III : ABSENCE D'UN FONDS DE GARANTIE AUTOMOBILE**

Le Fonds de Garantie Automobile a pour objet de couvrir les victimes d'accidents corporels causés par les contrevenants à l'obligation d'assurances automobile, les auteurs inconnus et ceux garantis par des assureurs devenus insolvable.

Les articles 600 et 601 du code CIMA bien que prévoyant respectivement l'institution et les modalités de bon fonctionnement, cet organisme particulier d'assurances demeure inexistant au Bénin. Le délai imparti pour sa mise en place sera fixé par un règlement de la CIMA. En tout cas, nous sommes convaincus que les réflexions en cours et menées conjointement par les sociétés d'assurances pratiquant la branche automobile et la Direction du Contrôle des Assurances aboutiront à court terme au grand bonheur des victimes d'accidents corporels survenus dans les conditions susmentionnées.

S'il est vrai que les assureurs peuvent contacter directement le preneur d'assurance pour la souscription, il n'en est pas moins vrai que la loi les autorise à collecter par personnes interposées, les primes d'assurances.

### **Section II : LES INTERMEDIAIRES D'ASSURANCES**

Jusqu'en 2003, trois catégories d'intermédiaires sont présentes sur le marché béninois. Une quatrième catégorie est enfin reconnue.

Nous verrons successivement les Courtiers (paragraphe I) les Agents Généraux d'Assurances (Paragraphe II) les Vendeurs Salariés et les Agents Commerciaux (Paragraphe III).

#### **Paragraphe I : LES COURTIER D'ASSURANCES**

« Le courtier est une personne physique ou morale habilitée à présenter les opérations d'assurances »<sup>11</sup>.

Commerçant et Conseil en assurance du client, il recherche au profit du candidat à l'assurance, les meilleures conditions d'assurances. Il défend les intérêts du client. Cependant, il doit sa rémunération faite de commissions à la compagnie d'assurances.

En 2004, ils sont au nombre de sept (07) au Bénin à savoir : GRAS SAVOYE Bénin et la Société de Courtage d'Assurances et de Réassurances (SCAR) toutes créées en novembre 1995; l'A&C Bénin et l'ACA Bénin agréées respectivement en juin et septembre 1996 ; Courtage d'Assurance et de Réassurance du Bénin (CAREAS) et le 2CA autorisés l'un après l'autre en 1997 et 1998. L'agrément de ARIC SA. est intervenu en 2003.

Les courtiers d'assurances sont constitués depuis 2001 en association dénommée : Association des Courtiers d'Assurances du Bénin (ACAB).

<sup>11</sup> Lamy Assurances : Contrat d'assurances. Assurances de dommages. Assurances de personnes intermédiaires d'assurances. Lamy SA paris, page1612.

Il est important de noter qu'à l'exception de la SCAR, tous les courtiers sont concentrés dans la ville de Cotonou. Cette concentration, à l'instar des compagnies d'assurances dans la ville de Cotonou, illustre l'inexistence presque totale de milieux d'affaires dans le reste du Bénin. Des défis restent donc à relever par les gouvernants (décideurs politiques) pour un meilleur équilibre départemental du pays.

Les agents généraux d'assurances, compte tenu de leur répartition sur le territoire national aplanissent tant soit peu cette difficulté.

## **Paragraphe II : LES AGENTS GENERAUX D'ASSURANCES**

« L'agent général est une personne physique ou morale qui justifiant de connaissances professionnelles suffisantes, représente une ou plusieurs sociétés d'assurances en vertu d'un traité de nomination »

Il est mandataire de la société d'assurances et lié par les règles d'exclusivité de production et d'exclusivité territoriale.

Le marché béninois compte 32 agents généraux dont 13 pour l'Africaine des Assurances, 05 pour la NSAB, 13 pour la FEDAS, 01 pour la GAB.

Ils ont réalisé en 2002 un CA d'environ fcfa 1.650.410.000 alors que celui des courtiers est de fcfa 2.635.870.000<sup>12</sup>. Ces montants ne traduisent pas les performances réelles des intermédiaires. En effet, il y en a qui ne transmettent pas les états mensuels de leurs productions à la Tutelle des assurances.

## **Paragraphe III : LES VENDEURS SALARIES ET LES AGENTS COMMERCIAUX**

Les premiers se rencontrent exclusivement en assurance-vie ; ils reçoivent un fixe (salaire) et des commissions sur affaires apportées.

D'une reconnaissance très récente, les agents commerciaux, encore appelés démarcheurs, sont des personnes physiques qui apportent directement des affaires contre commissions, tant aux sociétés vie qu'à celles de dommages. Ils opéraient alors dans l'illégalité, jusqu'aujourd'hui où ils sont reconnus par le législateur communautaire par le règlement : 0002PCMA/CE/SG/CIMA/2004 portant modification du code des Etats membres de la CIMA.

De par leur méthode d'action plus axée vers l'informel, ils jouent un rôle très important dans l'atteinte de la clientèle.

En dehors des courtiers dont le mode opératoire consiste à aller en direction des entreprises (gros risques), celui des agents consiste à beaucoup se diriger vers les particuliers et généralement, ils réalisent les contrats automobiles, branche connaissant de nombreux sinistres qu'il faut absolument redresser en commençant par la catégorie la plus déséquilibrée : les risques TPV.

De toutes les solutions envisagées, l'approche mutualiste dans un cadre communautaire paraît la plus indiquée : c'est le Pool TPV.

<sup>12</sup> DCA : Rapport sur le secteur des assurances, exercice 2002.

## DEUXIEME PARTIE

### MISE EN PLACE D'UN POOL TPV ET SON INCIDENCE SUR L'EQUILIBRE DE LA BRANCHE AUTOMOBILE

Le pool s'offre aux assureurs comme un moyen pour atteindre une répartition des risques et d'en améliorer le résultat. Il prend naissance sur la base d'un accord conclu entre les assureurs directs d'un pays. Ces derniers participant au pool réunissent de façon comptable les risques qu'ils ont souscrits dans une branche donnée, c'est-à-dire les primes, les sinistres et les frais puis répartissent, entre eux, à la fin d'un exercice social, le résultat, sur la base d'une clé de répartition.

Il est de notre devoir de souligner que la branche automobile, appréciée au plan régional, n'est plus déficitaire. En effet la sinistralité automobile s'est beaucoup améliorée<sup>13</sup>. Ces ratios pourraient encore s'améliorer si la catégorie TPV faisait l'objet d'une attention particulière par les compagnies quand elles œuvrent ensemble dans une association.

Il est vrai que les bases techniques sont d'une réalité indéniable. De ce fait, un tarif adéquat devrait permettre à chaque compagnie de pouvoir, à partir des primes collectées, faire face normalement aux sinistres, aux charges et dégager leur marge. Mais le Pool présente un certain nombre d'avantages qui favoriseront la maîtrise des risques TPV.

C'est pourquoi, nous le proposons sans réserve au marché béninois. Si les compagnies tardent à suivre l'exemple sénégalais, ce serait parce qu'elles ne présentent pas régulièrement dans leurs états statistiques, la ventilation par sous catégorie de la branche automobile. Et c'est bien le défaut de cette présentation qui a constitué la difficulté majeure rencontrée au cours de notre travail.

Il serait souhaitable qu'un règlement de la CIMA, vienne renouveler l'obligation de confection de cet outil de gestion et d'analyses. Dès lors, toutes les sensibilités de la profession pourraient avoir une appréciation unanime sur la question.

La mise en Pool des risques TPV (chapitre II) mérite d'être justifiée au regard de l'état actuel de la branche automobile (chapitre I).

<sup>13</sup> La sinistralité d'après le rapport CIMA exercice 2002 était de 47,28% en 2000 ; 49,18% en 2001 et de 46% en 2002.

## CHAPITRE PREMIER

### L'ETAT ACTUEL DE LA BRANCHE AUTOMOBILE

A l'évolution quasi permanente du nombre de véhicules en circulation correspond une évolution sans cesse croissante du nombre des accidents dus à diverses causes. Cette situation justifie les difficultés que connaît la branche automobile. A l'appréciation, cette branche présente fréquemment un déficit technique (section I) que les compagnies cherchent à améliorer (section II).

#### **Section I : LA BRANCHE AUTOMOBILE, UNE BRANCHE TECHNIQUEMENT DEFICITAIRE**

Après avoir analysé les éléments d'appréciation du déficit (paragraphe I), il convient de saisir les sources du déséquilibre (paragraphe II).

#### **Paragraphe I : LES ELEMENTS D'APPRECIATION**

##### **A- La sinistralité automobile**

La fréquence des accidents automobiles et leur coût posent d'énormes problèmes aux compagnies d'assurances en général et aux jeunes sociétés en particulier. La situation était chaotique avant l'avènement du code CIMA où le principe de réparation intégrale était en vogue. A titre d'exemple, la SONAR avait été condamnée en 1993 à payer près de fcfa 200 millions pour un sinistre automobile<sup>14</sup>. La situation a prévalu encore des années après l'entrée en vigueur de la législation unique. Sur l'ensemble du marché béninois, la sinistralité était en dehors des normes de 1999 à 2000 comme le témoigne le graphique de la page suivante. Par exemple, le ratio S/P est passé de 100,84% en 1999 à 78,35% en 2000. Cet indicateur s'est amélioré et a atteint 46,45% en 2002 après avoir atteint 47,13% en 2001 selon les rapports de l'ASA-Bénin. La norme admise est de 65%.

Ces statistiques cachent les sinistres qui mettent en jeu les autres garanties de la branche automobile parfois inexistantes au niveau de certaines compagnies. Elles ne font en plus aucune distinction des résultats de la sous branche responsabilité civile et ceux des autres risques automobiles de sorte

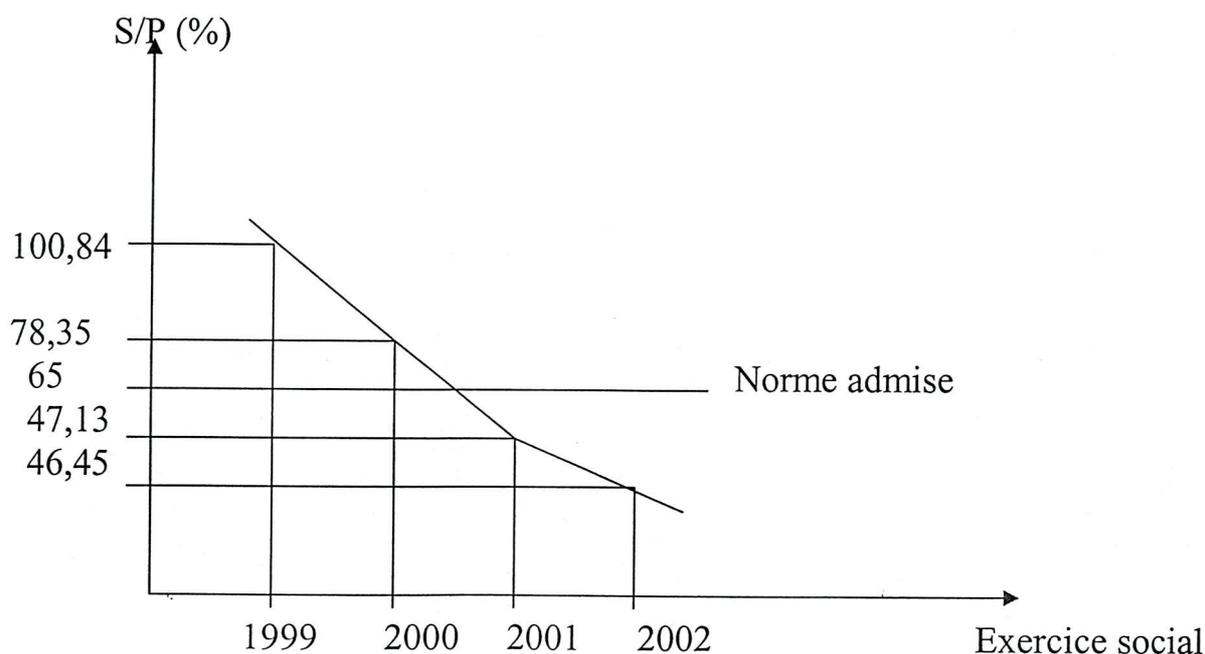
<sup>14</sup> Dans ce sinistre, la victime comptait trente trois (33) ayants droit dont vingt un (21) enfants, dix (10) épouses et deux (02) frères.

qu'aucune analyse ne peut s'affiner. A titre indicatif, le ratio S/P d'une compagnie de la place s'élevait en 2000 à 89,72% au titre de la RCA et 0,0% au titre des autres risques. La même société présentait en 2001 une sinistralité proche de l'équilibre c'est - à- dire 68,33%. Alors que la sinistralité en RCA s'estimait à 55,96%, celle des autres risques avoisinait 19,22%. Il en résulte que le ratio S/P automobile se dégrade par la forte sollicitation de la garantie RCA.

**Tableau 4** : L'évolution de la sinistralité automobile.

| Année | Charges de sinistres en fcfa | Primes acquises en fcfa | S/P %  | Résultat d'exploitation automobile | Résultat d'exploitation TIARD | Observations |
|-------|------------------------------|-------------------------|--------|------------------------------------|-------------------------------|--------------|
| 1999  | 4 614 193 154                | 4 575 843 075           | 100,84 | -1 878 061 375                     | -1 313 780 289                | Perte        |
| 2000  | 4 426 211 103                | 5 720 854 453           | 78,35  | -920 904 523                       | -184 006 758                  | Perte        |
| 2001  | 4 169 637 627                | 8 846 954 292           | 47,13  | 1 561 957 120                      | 1 973 161 467                 | Bénéfice     |
| 2002  | 4 487 837 171                | 9 662 362 983           | 46,45  | 1 623 470 822                      | 1 721 841 285                 | Bénéfice     |

**Source** : ASA-Bénin



**Figure 3** : L'évolution de la sinistralité automobile (base Compte d'Exploitation Générale global du marché)

Il résulte de cette représentation graphique une chute vertigineuse de la sinistralité de 1999 à 2002. Ce recul s'explique par l'importance de la prime acquise découlant des émissions sur les véhicules en transit<sup>15</sup>. L'intensification à partir de 2001 des émissions de 5 à 10 jours au maximum sur des milliers de

<sup>15</sup> Véhicules d'occasions communément appelés venus de France transitant par le Bénin en direction des Etats voisins.

véhicules qui n'enregistrent souvent aucun sinistre cache la situation réelle des compagnies. C'est ce qui justifie les bons résultats des exercices 2001 et 2002.

Il faut aussi remarquer sur le tableau que le bon ou mauvais résultat du marché suit le bon ou mauvais résultat de l'assurance automobile. Il serait illusoire de se fonder sur les données statistiques de ces exercices pour prendre de justes décisions.

### **B- Le niveau des chargements automobiles**

D'une année à l'autre, les commissions et les autres charges connaissent un niveau relativement élevé. Les chargements sont passés de 42,38% en 1999 à 36,92% en 2002. Ceux de 2000 et de 2001 ont été respectivement de 38,54% et de 34,84%. Excepté l'exercice 1999, ces ratios sont paradoxalement autour de la norme admise (35%) alors que la grande partie des émissions automobiles provient de la RCA soit 87,73% (les chargements d'acquisition devraient être à leur niveau minimal en raison du caractère obligatoire de cette catégorie d'assurances) pour l'exercice 2002. Nous pouvons sans aucun risque conclure que les chargements ne sont pas les premières sources des mauvais résultats. L'indicateur à maîtriser reste bien le ratio S/P.

## **Paragraphe II : LES SOURCES DU DEFICIT**

Nous examinerons successivement les causes d'ordre général et les catégories de risques les plus déséquilibrés.

### **A- Les causes d'ordre général**

Elles sont de deux ordres : l'augmentation des charges de sinistres et une tarification approximative.

#### **1- L'augmentation des charges de sinistres**

Elle est due à la recrudescence des accidents de circulation liés au fait de l'homme, au matériel roulant et à l'environnement routier.

*Les facteurs humains* : Les causes d'accidents de circulation liées au comportement de l'homme sont nombreuses. C'est pourquoi, il est admis que « l'accident n'est pas une fatalité mais bien plus la résultante d'un certain nombre de risques accumulés par le conducteur ». Certaines sont récurrentes : l'excès de vitesse, l'ivresse, surcharges, stationnements défectueux, dépassement et croisements irréguliers, usage de téléphone portable au volant...

*Les causes techniques :* Ce sont essentiellement les défaillances mécaniques qui surviennent en pleine circulation pendant que le véhicule est en marche : éclatement de pneus, perte du contrôle de direction, mauvais freinage...

*Les causes liées à l'environnement routier :* C'est l'ensemble des infrastructures et leurs équipements. Les défaillances ou insuffisances du réseau (absence de signalisation, tracé devenu non conforme du fait de l'accroissement du trafic, dégradation rendant la chaussée peu carrossable) ont leur part d'influence sur la survenance des accidents.

La fraude à l'assurance est aussi une source d'augmentation des charges de sinistres.

## **2- Une tarification approximative**

La concurrence engendrée par le libéralisme pousse certains professionnels à opérer sur le terrain des réductions excessives et injustifiées prenant ainsi à contre pied les bases techniques<sup>16</sup> de la profession. Finalement c'est le ratio S/P qui croît puisque la charge de sinistres augmente pendant que la prime acquise diminue.

### **C- Les catégories de risques les plus déséquilibrés**

Si la branche automobile est en général déficitaire, cette situation est surtout due aux catégories de risques que sont les transports publics de voyageurs et de marchandises. Malheureusement, les programmes informatiques de toutes les sociétés ne génèrent pas de façon détaillée et par catégorie (ventilation des opérations de la branche automobile) de risques **l'état C10a**<sup>17</sup>. Ce qui rend difficiles les analyses.

Nous allons toutefois utiliser les données statistiques en notre possession pour illustrer notre affirmation.

En 1999, par exemple pour une compagnie de la place, les sinistralités étaient respectivement de 77,20% et 136,52% pour les TPV et les TPM avec taux de solde aux primes acquises de -56,15% et de -108,79%. Ces différents taux ont été de 89,41% ; 64,31% ; -26,79% et -3,38% en 2000.

Ces données reflètent les résultats d'exploitations déficitaires de la branche automobile du marché au cours de ces deux années.

Il est donc clair que les catégories de risques auxquels il faut réellement s'attaquer sont les TPM et TPV.

Face à ce tableau sombre, les compagnies ont réagi différemment.

---

<sup>16</sup> L'ensemble des lois mathématiques, statistiques et probabilistes présidant à la détermination d'un tarif adéquat.

<sup>17</sup> Etat devant ventiler par catégorie de risques les paiements et provisions pour sinistres tous exercices confondus.

## **Section II : LES MESURES PRISES PAR LES COMPAGNIES POUR Y REMEDIER**

Il s'agit pour l'essentiel d'un comportement singulier (paragraphe I) dont l'échec devra édifier le concert de toutes les sociétés (paragraphe II).

### **Paragraphe I : L'ATTITUDE SINGULIERE DES COMPAGNIES**

Ce sont en général des mesures de redressements lesquelles se résument au relèvement du tarif. Conscientes du risque auquel sont exposés leurs actifs, certaines sociétés ont opté pour le relèvement du tarif automobile en décembre 2000 à concurrence de 45% pour les TPV et 30% pour les TPM.

D'autres par contre, n'ont pas modifié leur tarif. Ce faisant, cette deuxième catégorie voulait en réalité attirer les assurés ne répondant plus aux exigences des révisionnistes. C'est une politique de pénétration adoptée passivement par les compagnies dont les portefeuilles étaient encore légers. Par exemple, une société qui faisait environ fcfa 500 000 000 en 2000 a réalisé un chiffre d'affaires de fcfa 2 020 537 998 en 2001 et le nombre de contrats s'est accru de 23 110 à 152 414, pour la même période.

Alors qu'on s'y attendait le moins, d'autres sociétés, dans l'impossibilité de refuser catégoriquement les risques TPV ont procédé à une nouvelle hausse du tarif en 2001 assortie d'autres mesures plus contraignantes : paiement intégral et immédiat de la prime dès l'émission, prohibition de contrats de courte durée, surprime en fonction de l'âge du véhicule.

Ces différentes mesures se sont révélées inefficaces. En effet, une compagnie partie prenante au double relèvement a présenté au titre de l'exercice 2003 une sinistralité automobile de 68,86%, les frais de commissions 9,89% et les autres charges 29,23% avec un taux de solde aux primes acquises de -8,14%. Une autre présentait une sinistralité de 207,73% alors que le nombre de contrats TPV souscrits passait de 2933 en 2000 à 846 en 2001. Ce résultat s'explique bien par l'importance des sinistres rapportés à une prime acquise réduite du fait de la baisse de la production en TPV. On comprend bien que la charge de sinistre n'est pas forcément liée au nombre de sinistres enregistrés et par voie de conséquence ne peut s'exprimer en fonction du nombre de contrats souscrits. En terme de coût, un accident peut revenir plus cher que plusieurs réunis.

Les nouvelles compagnies d'accueil ont enregistré les mêmes effets dans leurs états financiers et statistiques. Pour un S/P de 43,65% de l'ensemble de la branche automobile, les TPM faisaient 97,23% et les TPV 78,70%.

Si le résultat d'ensemble est bon, il pourra s'améliorer si les risques suscités étaient maîtrisés.

Au vu de ces résultats, il convient de repenser la gestion des risques automobiles en général et celle des TPM et TPV en particulier.

L'échec de cette politique solitaire laisse penser qu'il y a d'autres paramètres qu'il faut prendre en compte et qui échappent à l'appréhension d'une seule ou de deux entreprises. C'est par exemple la question de l'insécurité routière, de la fraude à l'assurance, de la non assurance etc.

Il convient dès lors d'adopter une démarche commune suite à des mesures qui se sont révélées inefficaces.

## **Paragraphe II : LE CONCERT DES COMPAGNIES, GAGE D'UNE MAITRISE DES RISQUES TPV**

S'il va de soi que la démonopolisation de l'activité d'assurance a engendré la compétition dans les rangs des sociétés, cette dernière ne doit pas constituer un frein à la recherche de solutions à certains problèmes d'intérêt général. La bonne tenue du marché est d'un intérêt certain pour les compagnies y œuvrant, en même temps qu'elle permettra le rayonnement du Bénin au sein des autres marchés de la CIMA.

A contrario, si le secteur des assurances se porte mal avec des problèmes qui retardent son développement, c'est l'expression de l'incapacité des différents acteurs à pouvoir trouver des solutions appropriées. Aussi est-il souhaitable pour les acteurs du marché de sortir de la léthargie, d'avoir une vision plus communautaire en mettant en place un organisme chargé de gérer sur toute l'étendue du territoire national, les risques TPV. A cet effet, nous en appelons à la bonne volonté des dirigeants des compagnies afin que cette institution (le Pool) voit le jour pour le salut commun.

Le Bénin n'est ni le seul, ni le premier à connaître le déséquilibre de la catégorie TPV. Ce problème s'est posé et se pose encore à d'autres marchés. Le Sénégal a eu le mérite d'y avoir réfléchi et sur recommandation de la Tutelle des assurances, la fédération des sociétés d'assurances a créé en 1998 le Pool TPV qui a connu un succès éclatant<sup>18</sup>.

L'expérience sénégalaise fera largement école dans notre travail pour asseoir le Pool TPV au Bénin.

---

<sup>18</sup> Un S/P de 65% et un solde technique brut de 23% après une année d'activité contre 130% et -10 % les exercices antérieurs à la création du pool.

## CHAPITRE DEUXIEME

### L'INSTITUTION DU POOL TPV SUR LE MARCHÉ BENINOIS D'ASSURANCES

Comme nous l'avons précédemment signalé, notre but n'est pas d'élaborer les statuts et règlement intérieur. Nous essayerons dans ce chapitre de proposer les structures de gestion et de décrire le mécanisme de fonctionnement du Pool (Section I) sans omettre d'analyser les incidences sur l'équilibre de la branche automobile (Section II).

#### **Section I: LES STRUCTURES DE GESTIONS ET DE FONCTIONNEMENT DU POOL**

Le Pool projeté, à l'instar de toute autre organisation doit fonctionner (paragraphe II) en s'appuyant sur une administration bien organisée (paragraphe I)

#### **Paragraphe I: ORGANISATION ADMINISTRATIVE**

##### **A- Les informations générales sur le Pool**

##### **1- Les caractères de cette organisation**

La dénomination GIE<sup>19</sup> convient au Pool. En effet, il s'agit d'une association qui a pour but exclusif de mettre en œuvre tous les moyens propres à faciliter ou à développer l'activité économique de ses membres, à améliorer ou à accroître les résultats de cette activité. Le Pool pourra donc être régi par l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA) en son acte uniforme relatif au droit des sociétés commerciales et du groupement d'intérêt économique.

Son objectif est de répartir entre ses membres après mise en commun, les risques d'assurances automobile TPV et d'organiser la participation des adhérents à des travaux de réflexion de nature à favoriser dans l'intérêt du groupe une rentabilité de la gestion des risques de transport public de voyageurs sans nuire aux droits et aux intérêts des assurés.

---

<sup>19</sup> Groupement d'Intérêt Economique.

## 2- Mécanisme

Le Pool n'étant pas un vendeur de sécurité, il ne saurait gérer directement les risques présentés par les preneurs d'assurances. Seules les compagnies d'assurances sont habilitées à gérer les contrats d'assurances. C'est pourquoi le Pool doit leur confier la gestion pour son compte.

En clair, les primes déterminées sur des paramètres harmonisés et collectées sur les contrats souscrits seront cédées en totalité au Pool après déduction de la commission d'apérition, de la taxe sur contrat d'assurance et de la contribution au Fonds de Garantie Automobile au cas où celui-ci verra le jour.

Après vérification, le Pool va rétrocéder en premier lieu 50% à la cédante de chaque prime émise déduction faite de la garantie de réserve (*infra page 32*), des frais administratifs et d'un pourcentage à convenir pour la prévention routière et ensuite l'autre moitié sera également rétrocédée à tous ses membres.

De la même manière, les sinistres seront indemnisés sur une même base par les compagnies en vue d'une répartition des résultats suivant une clef de répartition moitié proportionnelle et moitié égalitaire.

Il faut donc comprendre que les contrats concernant le Pool ne doivent pas être transférés à ce dernier de sorte que l'opération de cession ne soit qu'un jeu comptable.

En tenant compte de l'effectif des compagnies TIARD actuellement présentes sur le marché, la part égalitaire sera 1/5 soit 10/50.

En désignant par A, B, C, D et E la part de cession au Pool de chacune des cinq compagnies, la part proportionnelle de chacune sera respectivement A/50, B/50, C/50, D/50 et E/50.

Ainsi, chacune des compagnies prenant partie au Pool recevra respectivement dans le résultat  $(10+A)\%$  ;  $(10+B)\%$  ;  $(10+C)\%$  ;  $(10+D)\%$  et  $(10+E)\%$ .

Il s'agit d'un résultat technique obtenu en retranchant de la prime totale rétrocédée la charge totale de sinistres survenus aux risques entrant dans le champ du Pool. Ce résultat peut aussi s'obtenir par sommation des résultats dégagés par les comptes de rétrocession tenus dans les documents comptables du Pool.

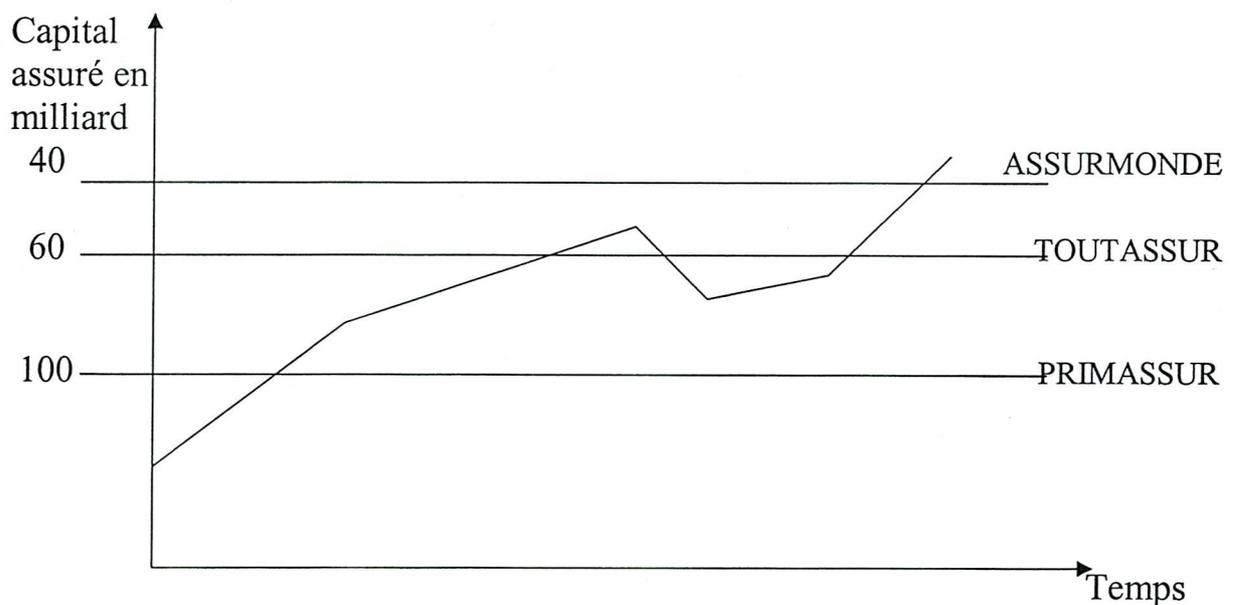
### **B- Le pool et les notions voisines**

**La Coassurance :** Elle consiste en un partage entre plusieurs compagnies d'un risque précis souscrit par un même assuré. Chaque assureur accepte un pourcentage du risque, reçoit en échange, ce même pourcentage de la cotisation et en cas de sinistre, sera tenu au paiement de la même proportion des sommes dues sans solidarité entre eux dans leur rapport avec l'assuré (article 4 du code CIMA). Juridiquement, le souscripteur connaît tous les coassureurs et dispose

d'un recours contre chacun d'eux. Chaque coassureur n'est tenu qu'à concurrence du pourcentage, dénommé quote-part qu'il a acceptée.

Son inconvénient majeur réside dans le fait que les compagnies s'exposent à la perte de leurs affaires au profit d'autres compagnies bénéficiant de la familiarité créée par la coassurance.

**L'assurance en ligne :** Alors qu'en coassurance, les coassureurs interviennent simultanément et proportionnellement à leurs quotes-parts respectives qu'ils ont acceptées, en assurance en ligne, ils prennent part au sinistre successivement comme l'illustre le graphique ci-après simulé.



**Figure 4 :** L'évolution du stock au cours de l'année.

Il s'agit d'un risque de fcfa 200 000 000 réparti entre PRIMASSUR, TOUTASSUR et ASSURMONDE et dont la part respective de chacun s'élève à fcfa 100 000 000, 60 000 000 et 40 000 000.

En cas de sinistre, PRIMASSUR interviendra en premier et c'est quand le montant du sinistre va excéder fcfa 100 000 000 que TOUTASSUR va prendre part au sinistre et ce jusqu'à 60 000 000. Il faut un sinistre dépassant fcfa 160 000 000 pour que ASSURMONDE intervienne et dans la limite de 40 000 000.

L'assurance en ligne a toute son importance lorsque les valeurs fluctuent sur l'année pour les gros risques. Son fonctionnement est identique à la réassurance en excédent de plein sauf qu'ici la prime est régularisable en fin d'année comme dans les formules d'assurances en compte courant et d'assurances révisable en incendie. Mais c'est au moment du sinistre et sur la base du niveau de stock que chaque assureur connaîtra sa participation dans le sinistre.

**Particularités du Pool :** Le Pool, à la différence des notions ci-dessus, ne liste pas les différents assureurs garantissant le risque. La coassurance réunit deux ou plusieurs compagnies autour d'un risque précis et ponctuel alors que le Pool oblige ses membres au partage de tous les contrats couvrant un risque de nature particulière et prédéfinie de sorte qu'aucun retrait de société adhérente ne sera recevable qu'après le retrait d'agrément de ladite société adhérente par la CRCA.

Ici le risque de perte d'affaires n'existe pas puisqu'aucune compagnie n'aura intérêt à faire la sous-tarification. Par ailleurs, le Pool emploie partiellement la technique de réassurance en ce sens qu'il présente les mêmes caractéristiques juridiques que celle-ci c'est-à-dire que l'assureur direct (l'apériteur) est responsable vis-à-vis des assurés qui n'ont pas de lien juridique avec les autres compagnies du Pool.

Le système de fonctionnement du Pool est basé sur la solidarité ; mais celle-ci ne joue qu'à l'arrière plan. Elle échappe totalement aux assurés qui ne peuvent raisonnablement s'y fonder pour demander réclamation aux sociétés partenaires au Pool. D'ailleurs, des dispositions comme par exemple le sinistre au comptant sont prises pour éviter des situations inconfortables aux assurés.

## **C- Les organes de gestion**

### **1- Le Conseil de Direction**

Il sera composé des directeurs généraux des sociétés membres. Doté des mêmes pouvoirs qu'une Assemblée Générale, le Conseil de Direction aura pleins pouvoirs en matière de gestion et d'organisation du Pool.

A ce titre, il nomme le Directeur et met fin à ses fonctions, statue à l'unanimité des voix et en dernier ressort de toute question relevant de la vie du Pool. Il pourra se réunir une fois par mois.

### **2- Le Comité Technique**

Rattaché au Conseil de Direction, cet organe sera composé des responsables des départements automobiles des sociétés membres, il sera chargé de mener des réflexions et d'apporter des solutions appropriées à toutes les questions d'ordre technique et relatives à la production et au sinistre. Il sera aidé d'une commission « production » qui statuera sur les conditions de souscriptions en cas de contestation et d'une commission « règlement des sinistres » qui statuera sur les sinistres réglés.

### **3- Le Comité de Contrôle**

Cet organe sera chargé de contrôler la gestion administrative et financière du Pool. A ce titre, il sera composé de deux cadres contrôleurs de gestion des sociétés membres choisis par le Conseil de Direction. Ledit comité sera directement rattaché à l'organe délibérant. Par ailleurs, il rendra compte de ses contrôles dans un rapport soumis à l'examen de l'instance suprême.

### **4- La Direction du Pool**

En vertu de ses pouvoirs, il assurera la gestion au quotidien de la mission assignée au Pool, organisera les réunions du Conseil de Direction, et du Comité Technique, vérifiera les bordereaux et les comptes de rétrocession. Il sera aidé dans ses missions par les services technique, sinistre et gestion des attestations.

Le service technique sera chargé de l'examen des comptes de cession et de l'établissement des comptes de rétrocession.

Le service sinistre est l'épine dorsale des travaux de la commission de « règlement des sinistres ».

Le service de la gestion des attestations assurera l'émission des attestations spécifiques TPV, le contrôle du retour des souches en vue d'établir la comparaison entre les cessions des compagnies et les attestations mises à leur disposition.

La direction disposera également d'un service administratif et comptable, d'un secrétariat et d'un service informatique doté d'un logiciel adapté devant faciliter les contrôles.

## **Paragraphe II : FONCTIONNEMENT DU POOL**

### **A- Les charges du pool**

Le Pool n'étant pas une société justifiant d'un capital, il va fonctionner au démarrage sur des avances faites par les membres fondateurs. Ce montant sera fixé au moment opportun. On distinguera au titre des charges du Pool :

- les frais administratifs
- l'allocation à convenir pour la consolidation du partenariat du Pool avec les organismes publics œuvrant pour la sécurité routière (Police et Centre National de Sécurité Routière)
- la commission d'apéritif
- la garantie de réserve matérialisée par un compte sur lequel le Pool pourra opérer des prélèvements afin de procéder aux redressements en cas de dérapages perpétrés par ses membres. L'appel à ce compte sera fait en cas d'insuffisance du solde créditeur revenant au membre concerné.

## **B- La surveillance du Pool sur les activités de ses membres**

### **1- Les émissions et règlements des sinistres**

Une des façons de maîtriser les risques TPV est d'exiger la souscription des contrats de durée ferme. Les sociétés membres percevront les primes totales et se porteront garantes de la liquidation des impôts et taxe en vigueur sur les contrats d'assurances. Le Pool veillera à l'application par ses membres des clauses de majoration ou d'une résiliation après sinistre. Le Pool devra tenir la liste des véhicules assurés du Pool pour faire des comparaisons d'une année à l'autre afin de déceler les cas de non assurances, de punir et de faire punir les contrevenants. Les membres du Pool devront faire preuve de solidarité dans l'application des sanctions aux intermédiaires ayant commis des irrégularités.

S'agissant des sinistres, la société apéritrice règlera jusqu'à concurrence de fcfa 2 000 000 pour les dommages de toutes natures sous réserve que les sinistres ne mettent pas en cause deux assurés de la même compagnie. Dans le cas échéant, le sinistre sera obligatoirement soumis à l'examen du Pool qui fera une proposition de règlement.

Pour tout sinistre supérieur aux seuils ci-dessus il faut l'accord de la commission de règlement composée des responsables sinistres des sociétés membres et du Directeur du Pool, Président de commission.

Pour les sinistres de montant de fcfa 5 000 000, le principe du sinistre au comptant peut être applicable.

Pour les besoins de vérification, les bordereaux de production accompagnés des polices et avenants seront adressés en deux exemplaires par mois au Pool par chaque société ainsi que le décompte de cession. Le deuxième exemplaire sera retourné à la société membre avec la mention des références du Pool.

De la même manière les bordereaux d'avis de sinistres réglés, de recours encaissés accompagnés des quittances de règlement suivront la même procédure que les bordereaux de production.

Les éventuels redressements décidés par le Pool s'imposeront à la société apéritrice et devront sanctionner en général les erreurs de tarification et de règlement de sinistres. Les redressements en question prendront la forme d'un Procès-Verbal.

### **2- La constitution des provisions techniques**

En ce qui concerne les provisions pour sinistres dont chaque société a assuré la gestion, le Pool calculera la provision totale et indiquera à chaque société adhérente le pourcentage lui revenant, à charge pour celle-ci de l'inclure dans ses réserves et de les représenter. Pour ce faire, les sociétés doivent faire

connaître les évaluations avant le 31 janvier suivant la fin de l'exercice et le Pool à son tour devra communiquer à chaque société le pourcentage lui incombant avant le 15 février suivant la fin de l'exercice. Il en est de même des provisions pour risque en cours.

### **C- Le traitement comptable des opérations**

#### **1- Les opérations de cessions**

Mensuellement, les bordereaux de production et de sinistres seront adressés au Pool. De ces différents bordereaux, un compte trimestriel de cessions sera dressé comme suit :

| DEBIT   | compte de cession Chez les sociétés membres  | CREDIT                |
|---|--|-----------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- les annulations et ristournes</li> <li>- l'indemnité de gestion</li> <li>- les sinistres payés</li> <li>- les recours payés</li> <li>- les appels au comptant payés au Pool</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- total des souscriptions</li> <li>- indemnités de gestion sur annulation et ristournes</li> <li>- les appels au comptant reçus du Pool</li> <li>- les recours encaissés</li> </ul> |                       |
| <b>Solde créditeur</b>  |  | <b>Solde débiteur</b> |

Le Pool devra tenir, pour chaque compagnie, un compte réciproque. Lorsque le solde est créditeur, il est en faveur du Pool et un chèque émis au nom de ce dernier sera joint au décompte de règlement. Dans le cas contraire, le Pool adressera par bordereau de retour, un chèque à la société intéressée.

#### **2- Le compte de rétrocession**

Ce compte est tenu principalement par le Pool qui calculera la participation de chaque société membre à la fin de chaque mois. Le Pool tiendra le compte courant de société adhérente sur le modèle qui suit :

| DEBIT  | compte courant | CREDIT   |
|--|----------------|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>-Part de chaque membre dans les annulations et ristournes</li> <li>-Part dans l'indemnité de gestion des apéritifs</li> <li>-part de chaque membre dans les sinistres payés</li> <li>-part dans les frais administratifs du Pool</li> <li>-part dans les frais de recours</li> <li>-part dans le prélèvement pour financement des partenaires chargés de sécurité</li> <li>-part dans la réserve de garantie</li> <li>-les appels au comptant reçus</li> <li>-pénalité</li> <li>-redressements</li> </ul> |                | <ul style="list-style-type: none"> <li>-primes rétrocédée à chaque société</li> <li>-indemnité de gestion sur annulation, ristourne et redressements de chaque société</li> <li>-part de chaque adhérent dans les recours encaissés</li> </ul> |
| <b>Solde créditeur</b>   |                | <b>Solde débiteur</b>  |

A la fin de chaque mois et dans un délai raisonnable, le Pool réclamera ou adressera à chaque société le solde issu des primes, les sinistres réglés et les frais de gestion.

C'est le solde créditeur obtenu de la somme de tous les comptes qui sera réparti entre les sociétés membres à la fin d'un exercice social.

#### **D- Les actions à mener par le Pool**

Dans le cadre de cette association, il sera facile de contrôler les attestations, de créer un fichier pour les véhicules TPV, et de renforcer la collaboration avec les autorités chargées du contrôle routier.

##### **1- Le contrôle des attestations**

Le Pool mettra les attestations d'assurances à la disposition des adhérents et la centralisation de celles-ci à travers le retour des souches pour vérification permettra d'enrayer la fraude. Il ne sera donc pas possible de retenir des primes au détriment du Pool. L'attestation aura la particularité d'être de couleur autre que la jaune commune à toutes les catégories. La spécificité de l'attestation va résoudre au mieux les questions de souscriptions frauduleuses. C'est par exemple le cas de certains assurés de mauvaise foi qui souscrivent une police d'assurance dans une catégorie de moindre ressortie de prime. Ainsi donc à la concrétisation de ce projet, les véhicules TPV en plus de leur plaque

minéralogique, seront repérables par la couleur spéciale de l'attestation à apposer sur le pare-brise, sans dérogation.

## **2- La création d'un fichier pour les véhicules TPV**

Pour une meilleure maîtrise de l'effectif des risques TPV, le Pool doit tenir la liste de tous les véhicules afin de constater les cas de non assurances pour déclencher les contrôles et faire punir les contrevenants sans motif réel et sérieux de leur inaction. Le Pool devra se doter d'un logiciel élaboré à cet effet pour y parvenir. Pour cela, il faut une bonne collaboration avec les autorités administratives chargées des transports routiers.

## **3- La nécessité d'une étroite collaboration avec les autorités chargées de la sécurité routière**

Un prélèvement d'un taux à arrêter sur les cessions au Pool sera alloué à ces autorités pour les stimuler à bien jouer leur partition. Il s'agit des autorités de la police, de la gendarmerie ainsi que du Centre National de Sécurité Routière qui jouent un rôle d'intérêt général. Les forces de l'ordre sont, par exemple, en mesure de faire cesser la pratique de surcharge et autres infractions au code de la route. C'est le lieu d'encourager le CNSR qui fait des efforts pour assurer les visites techniques dans les normes. Les contrôles techniques peuvent déjà conjurer les défaillances techniques, en tant que l'une des trois causes d'accidents.

Les ressources collectées par le CNSR à l'occasion des visites techniques lui permettent d'organiser des séminaires de formation, des campagnes de sensibilisation, et d'éducation. Ces actions réduisent l'intervention causale de l'homme dans la survenance des sinistres routiers. La contribution au financement du CNSR pourra l'aider à étendre ses actions à d'autres localités. Il s'en suivra une maîtrise de la fréquence des sinistres et donc du coût moyen.

Il ne reste à l'Etat que de prendre ses responsabilités en ce qui concerne la réhabilitation et la construction des infrastructures routières.

En contribuant au financement du CNSR, en associant les forces de l'ordre, le Pool contribuera à la baisse du coût des accidents de la circulation qui s'élève par an au Bénin, selon les experts de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) à fcfa 6 000 000 000<sup>20</sup>. Avec les objectifs que se fixe le CNSR : réduire de 60% les accidents de la circulation à l'horizon 2006, nous pouvons conclure que les perspectives sont bonnes.

---

<sup>20</sup> CNSR INFO : n° spécial mai, juin et juillet 2004, page 24

A l'instar du Sénégal, nous devons nous attendre à un assainissement des risques TPV ; un risque jadis mauvais a connu en l'espace d'un an un recul considérable de sa sinistralité.

## **Section II : INCIDENCE POSITIVE SUR L'EQUILIBRE DE LA BRANCHE AUTOMOBILE**

Le Pool aura d'abord pour effet d'améliorer l'équilibre de la branche automobile (paragraphe I), puis réduira les primes ajustées en réassurance (paragraphe II).

### **Paragraphe I : L'AMELIORATION DE L'EQUILIBRE DE LADITE BRANCHE**

L'équilibre de la branche automobile s'appréciera par rapport à l'incidence du Pool sur la charge de sinistre et la prime acquise.

#### **A- La hausse des primes acquises**

La mise en place du Pool peut présenter les avantages suivants à savoir, la fixation du tarif au niveau du seuil de rentabilité, l'éradication de la sous-tarification, la possibilité de négocier avec les autorités chargées de la sécurité (contrôle de l'obligation d'assurance, détection en temps réel des infractions aux règles de la circulation routière), renforcement du contrôle technique des véhicules, création d'un fichier pour répertorier tous les véhicules TPV.

Aussi, un risque qui autrefois était mauvais pourra devenir sous peu équilibré dans la mesure où, le nombre d'assurés va augmenter et par conséquent la prime acquise va augmenter.

#### **B- La baisse remarquable de la charge des sinistres**

Les assureurs seront les premiers bénéficiaires de la réduction des cas d'accidents. Avec les avantages du Pool, la fréquence et le coût moyen d'un sinistre vont diminuer. La charge de sinistre résultant va baisser.

La sinistralité est le rapport de la charge de sinistre à la prime acquise (S/P). Elle est proportionnelle au sinistre et inversement proportionnelle à la prime. Dans notre hypothèse, le rapport S/P va substantiellement diminuer.

En admettant que les chargements vont rester dans la fourchette de 20% à 25% comme dans l'exemple sénégalais contre 35%, le maximum requis, le

résultat technique projeté sera meilleur. En clair, l'équilibre de la branche automobile va beaucoup s'améliorer.

## **Paragraphe II : LA REDUCTION DES CESSIONS EN REASSURANCE**

Le traité en excédent de sinistre requis pour la branche automobile notamment en responsabilité civile, sera moins sollicité du fait de la dispersion des sinistres. Les montants des sinistres à la charge des traités seront réduits, les taux de sinistre à prime desdits traités seront davantage faibles de sorte que les primes de réassurance (prime ajustée) vont considérablement s'amoinrir ou simplement se réduire à la prime minimum de dépôt.

## CONCLUSION

Au terme de cette étude, il ressort qu'à quelque nuance près, la pratique n'est que la matérialisation des connaissances théoriques.

Autrefois classé en queue de liste au sein de la famille CIMA, le marché béninois d'assurances connaît, ces dernières années, des progrès remarquables en terme de chiffre d'affaires. La catégorie dominante a été de tout temps et demeure la production automobile qui a enregistré au titre de l'exercice 2002, un chiffre d'affaires de Fcfa 9 559 168 280 soit 66,76% des émissions de la branche TIARD. Ce chiffre d'affaires s'est aussi accru de 6,68% par rapport à l'exercice 2001. Cette évolution du chiffre d'affaires est due à l'accroissement du parc automobile national.

Or, il est établi un lien entre le nombre de véhicules en circulation et l'insécurité routière. L'incidence de la progression de l'insécurité routière est le déséquilibre de la branche automobile masqué par les progrès réalisés dans la souscription des véhicules en transit. Etant donné que cette situation n'est pas favorable aux compagnies d'assurances, nombre d'entre elles ont réagi par le relèvement du tarif automobile en l'occurrence le tarif des risques TPV, mesure révélée inefficace.

La mise en Pool desdits risques apparaît comme une idoine solution pour un durable assainissement de leur gestion. Ce faisant, le Pool en tant qu'association dotée de personnalité juridique pourra valablement travailler avec les organes chargés du contrôle routier ce dont les compagnies ne sont pas capables si elles agissent en rangs dispersés.

Il faudra compter sur le respect, par les membres, du règlement intérieur et des statuts. Le manquement à ces règles fondamentales pourrait constituer des difficultés pour le Pool.

Le partenariat du Pool avec les forces de l'ordre, le CNSR est indispensable pour une conjugaison des efforts, une mise en commun des potentialités de chaque structure pour l'efficacité dans la lutte contre les accidents routiers admis aujourd'hui comme un véritable problème de santé publique<sup>21</sup> donc d'intérêt général. Mais Il n'en demeure pas moins vrai que les assureurs seront les premiers bénéficiaires. Par la contribution au financement des organes chargés de la sécurité publique et du CNSR, ces derniers vont contribuer à l'intensification et à l'extension de leurs activités qui ont pour but de faire baisser le taux d'insécurité routière, le taux de non assurance et le phénomène de taxi clandestin<sup>22</sup> ayant cours sur nos marchés. C'est à ce prix que le marché pourra faire des économies sur les chargements<sup>23</sup>, pourra réaliser les plus faibles sinistralités et du coup, les meilleurs résultats d'exploitation.

<sup>21</sup> En 2000, 1 200 000 cas de décès sont enregistrés dans le monde et qui sont liés à l'insécurité routière.

<sup>22</sup> TPV déguisés en voitures particulières.

<sup>23</sup> Dans le Pool, les chargements sont estimés à 20% environ au lieu de 35 %.

# **BIBLIOGRAPHIE**

## **1- OUVRAGES GENERAUX**

YEATMAN (Jérôme), *Le Manuel International de l'Assurance*, Economica, Paris, 1998, 377p.

*Lamy Assurances* : Contrats d'Assurance-Assurance de dommage-Assurances de personnes- Intermédiaires d'assurances, Lamy SA, Paris, 1961p.

## **2- MEMOIRES ET RAPPORTS DE STAGE**

AHOUANDJINO (Marcel), *la Bourse régionale des valeurs mobilières et le secteur des assurances: cas du Bénin* ; rapport de fin de formation, IIA- MST-A, 5<sup>ème</sup> promotion 2000-2002, 34p.

AFFAGNON (Christian), *L'exercice de la profession d'intermédiaire d'assurance au Bénin*, mémoire de maîtrise en droit, 2001-2002, 62p.

## **3- TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES**

Code des Assurances des Etats membres de la CIMA, 2<sup>ème</sup> édition, la FANAF, 2001, 344p

Règlement n° 0002 PCMA/CE/SG/CIMA portant modification du code des assurances des Etats membres de la CIMA.

Arrêté n° 432/MFE/DC/CC/DGAE du 28 avril 2000 portant attribution organisation et fonctionnement de la Direction Générale des Affaires Economiques (DGAE).

Lexique des termes juridiques 12<sup>ème</sup> édition, Dalloz, 561p.

## **4- SEMINAIRES ET RAPPORTS**

Rapport sur le secteur des assurances produit par la DCA, exercice 1999, 2000, 2001, 2002.

Rapports sur le secteur des assurances produits par l'ASA-Bénin, exercices 1999, 2000, 2001, 2002.

5- REVUES ET AUTRES DOCUMENTS

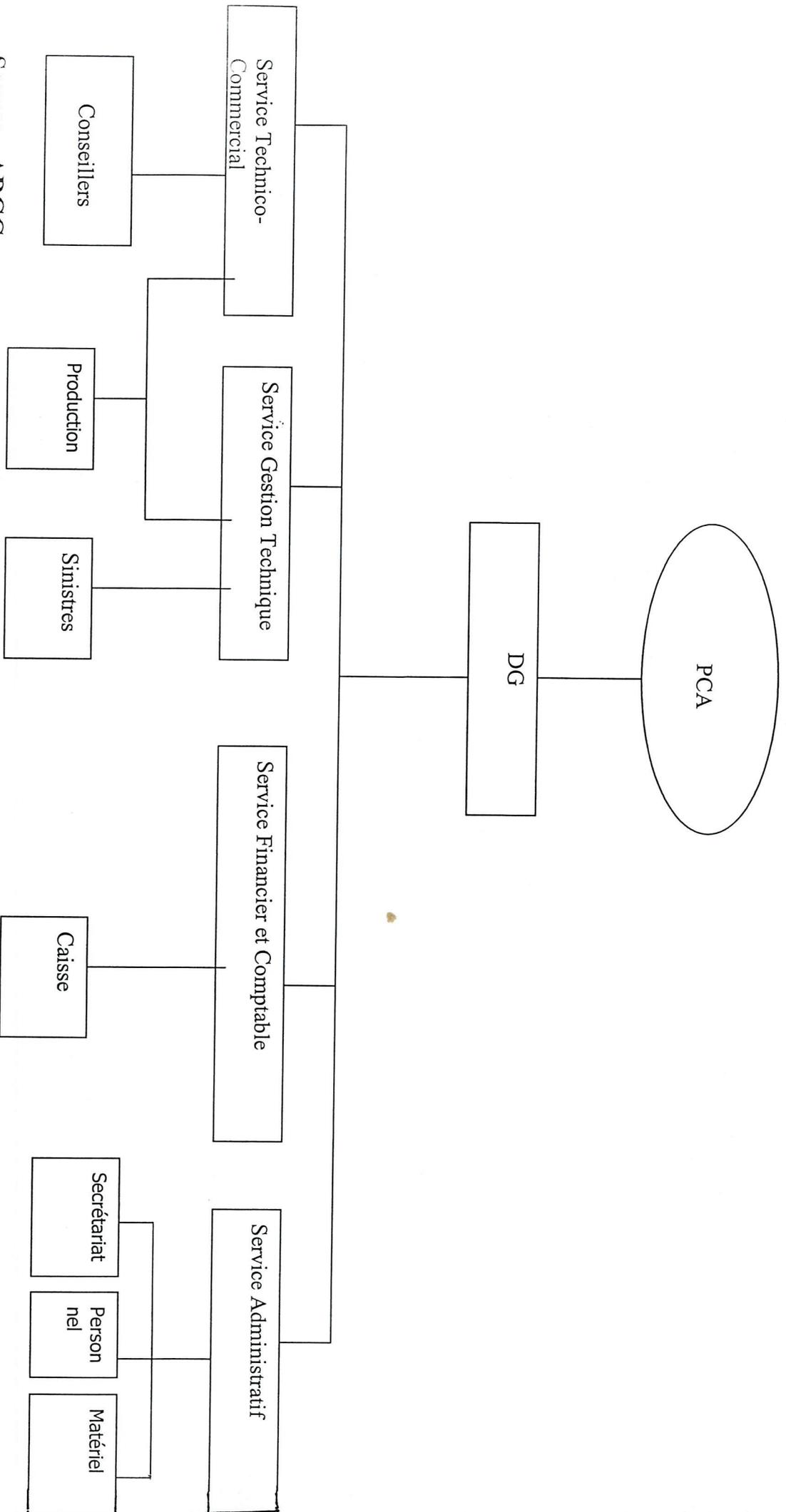
*L'Assureur Africain* n° 36 mars 2000.

CNSR INFO, *Bimestriel d'information et de sensibilisation du Centre National de Sécurité Routière* n° 0001 avril- mai ; n° spécial juin- juillet 2004.

Projet de statut du pool TPV du marché sénégalais.

# Annexes

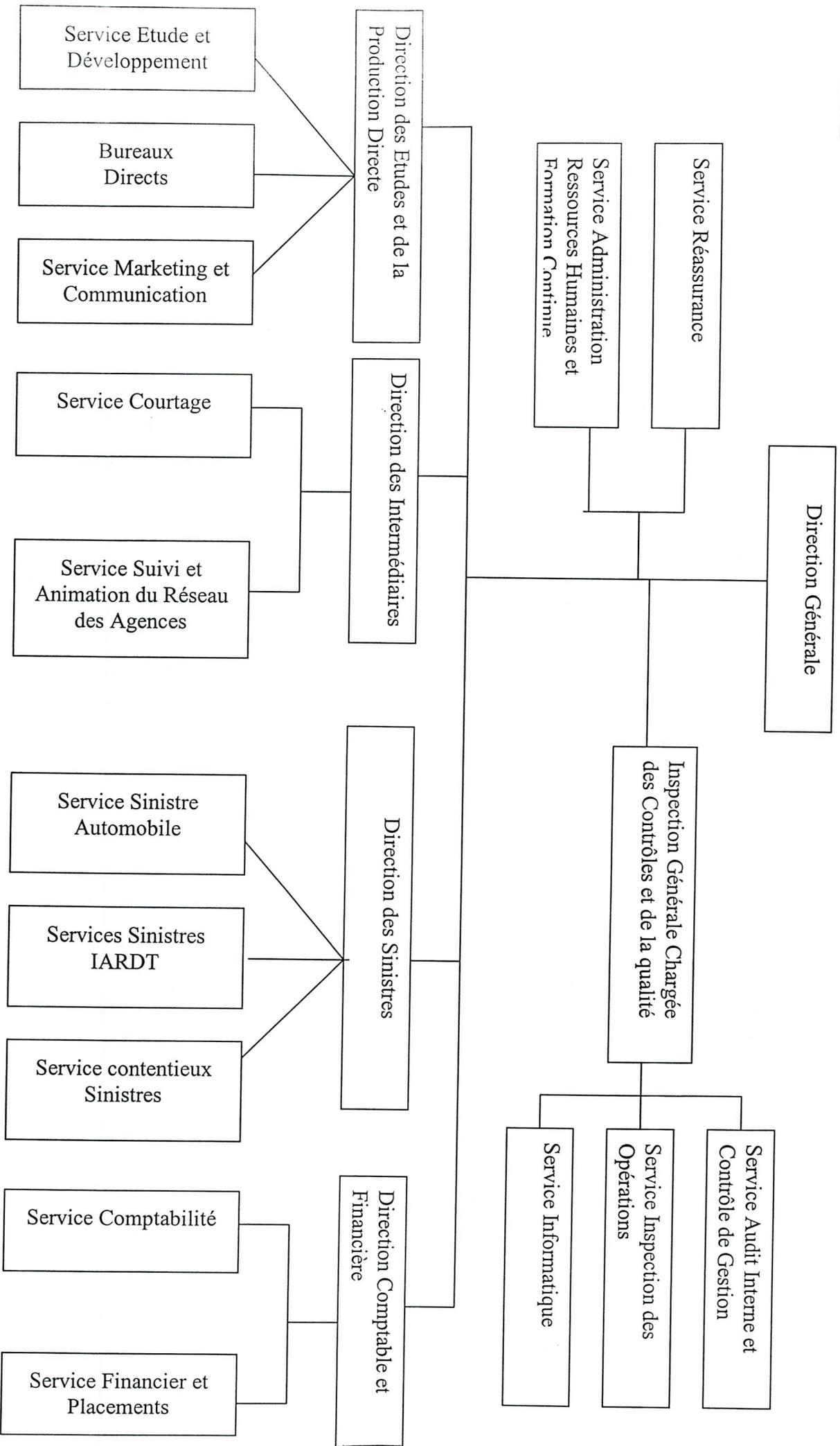
# **Annexe 1**



Source : ARGG

## **Annexe 2**

Source : AA



## **Annexe 3**

# PROJET DE STATUT

Séance du 1<sup>er</sup> Avril 1999

## Article 1 : Forme et Dénomination du Pool

Il est formé entre les Sociétés d'Assurances Sénégalaises agréées pour la pratique des Opérations d'Assurances Automobile signataires des présents statuts et règlement ou celles qui adhéreront par la suite, une association régie par le Code des Obligations Civiles et Commerciales, sous l'appellation de :

### **« Pool TPV »**

## Article 2 : Objet du Pool

Le Pool a pour objet :

- a) De répartir entre ses Membres, après mise en commun, les Risques d'Assurances Automobile de Transport Public de Voyageurs mentionnés à l'article 31 du Tarif Automobile officiel, y compris les véhicules de transport de touristes.
- b) D'organiser la participation des membres à tous travaux d'informations, d'études et d'établissement de statistiques
- c) De favoriser la mise en œuvre de toutes dispositions utiles susceptibles de sauvegarder l'intérêt commun des membres.

En outre le Pool pourra effectuer toutes opérations nécessaires pour la réalisation des buts poursuivis.

## Article 3 : Siège

Le Siège Social est fixé au 6, Avenue Léopold Sédar SENGHOR Dakar.

Il peut être transféré dans les limites du Territoire de l'Etat du Sénégal, par décision du Conseil de Direction qui modifie les statuts en conséquence.

## Article 4 : Administration et Fonctionnement du Pool

### a) Le Conseil de Direction

Il est composé des Directeurs Généraux des Sociétés Membres.

Doté des mêmes attributions qu'une Assemblée Générale, le Conseil a pleins pouvoirs en matière de Gestion et d'organisation du Pool.

A ce titre, il adopte ou modifie le Règlement Intérieur, approuve les Budgets et les Comptes, nomme le Directeur et met fin à ses fonctions, statue à la majorité simple des voix et en dernier ressort de toute question relevant de la vie du Pool.

Il se réunit au moins une fois par mois.

Le Conseil élit en son sein, à la majorité des voix, un Président et un vice Président pour un mandat de deux (2) années renouvelables.

En cas d'absence de candidature, le Président et le Vice Président sont désignés par consensus, sauf refus formel des intéressés.

### b) Le Comité Technique

Il est composé de Responsables des Départements Auto des sociétés membres et comprend deux (2) Commissions.

- 1) Une commission Production qui statue sur les conditions de souscriptions en cas de contestations ;
- 2) Une Commission de Règlement des Sinistres qui statue sur les Sinistres Réglés, autorise le Règlement des sinistres dans les conditions prévues à l'article 11 du Règlement Intérieur, définit les règles d'évaluation des ouvertures et des suspens. Elle se réunit deux (2) fois par mois.

### c) Le Comité de Contrôle

Il est composé de deux (2) Cadres Contrôleurs de Gestion des sociétés membres choisis par le Conseil de Direction.

Ce Comité est chargé de contrôler la Gestion et les Etats Financiers de l'Association.

#### d) Le Directeur

Il assure dans le cadre de ses pouvoirs, la gestion quotidienne du Pool. Il prépare les réunions du Conseil de Direction, et du Comité Technique, vérifie les Bordereaux et les Comptes de Rétrocession, verse les Cotisations de la Nouvelle Prévention Routière.

Il préside les réunions du Comité Technique.

#### Article 5 : Adhésion

Toute Société d'Assurances agréée pour pratiquer dans la République du Sénégal des Opérations d'Assurances Automobile est, de droit, Membre du Pool TPV. Toutefois l'adhésion d'un nouveau membre produit ses effets qu'à compter de la date de signature du document entérinant sa qualité de membre.

#### Article 6 : Retrait

Le retrait d'une Compagnie du Pool ne pourra être prononcé qu'après le retrait d'agrément de cette Compagnie.

La participation laissée libre, étant automatiquement répartie entre les membres restants selon la formule de répartition prévue au Règlement Intérieur.

#### Article 7 : Engagement

Chaque membre est tenu de respecter la présente convention et les documents annexés, et a le droit de faire appel au concours du Pool pour des Opérations entrant dans son objet.

#### Article 8 : Documents annexés à la présente Convention

La présente Convention est complétée par les documents ci-après :

- ◆ un Règlement Intérieur
- ◆ un Tableau de Règles de Souscriptions
- ? ◆ un Tableau des Règles d'Evaluation des Sinistres à l'ouverture et en suspens
- ◆ un Tableau des Règles de Comptabilisation des Opérations de Cession, de Rétrocession et d'Inventaire
- ? ◆ un Tableau du Plan de Réassurance
- ◆ Les Mécanismes de Gestion des Comptes Bancaires ouverts au titre de la Réserve de Garantie et de la Nouvelle Prévention Routière

**Article 9 : Durée**

Le Pool est constitué pour une durée indéterminée à compter du 1er .....1999.

**Article 10 : Liquidation – Dissolution – Formalités**

- a) En cas de dissolution décidée par le Conseil de Direction, la liquidation sera faite par les soins du liquidateur nommé à cet effet par le Conseil et qui jouira des pouvoirs les plus étendus.
- b) Le Solde de Liquidation est partagé entre les membres suivant la répartition prévue par le Règlement Intérieur
- c) Pour l'exercice des présentes, et pour toutes difficultés, les membres du Pool attribuent juridiction exclusive aux Tribunaux Compétents de Dakar et font élection de domicile au Siège du Pool où tous actes judiciaires leur seront valablement signifiés.
- d) Tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un double des présents pour effectuer tous dépôts et toutes communications prévus par la loi.

**Article 11 : Membres Fondateurs**

| Membres | Adresse | Prénom & Noms | Nationalité | Qualité | Signature |
|---------|---------|---------------|-------------|---------|-----------|
|---------|---------|---------------|-------------|---------|-----------|

**Fait à Dakar Le ..... 1999**

# TABLE DES MATIERES

|  |    |
|--|----|
| <b>Introduction</b>  | 1  |
| <b>Première partie : Configuration du marché béninois d'assurances</b>   | 3  |
| <b><i>Chapitre I : Les entreprises d'assurances</i></b> .....  | 5  |
| <b>Section I</b> : Les sociétés d'assurances vie.....  | 5  |
| <b>Paragraphe I</b> : Assurances et réassurances du golf de guinée.....  | 5  |
| A- Présentation.....   | 5  |
| B- Organisation administrative et fonctionnement.....  | 6  |
| 1- La Direction Générale.....  | 6  |
| 2- Les services à l'appui de l'action du directeur général .....   | 6  |
| 2-1- Le service administratif.....   | 6  |
| 2-2- Le service technico-commercial.....   | 7  |
| 2-3- Le service gestion technique.....   | 8  |
| 2-4- Le service comptable et financier.....  | 8  |
| <b>Paragraphe II</b> : Aperçu des autres compagnies d'assurances vie.....  | 8  |
| A- L'Union Béninoise d'assurances vie.....   | 9  |
| B- Colina Africa Vie Bénin.....  | 9  |
| <b>Section II</b> : Présentation des entreprises d'assurances de dommages.....   | 9  |
| <b>Paragraphe I</b> : L'Africaine des Assurances.....  | 10 |
| A- Caractéristiques.....   | 10 |
| B- Les différents organes et leurs fonctions respectives.....  | 11 |
| 1- La Direction Générale et départements annexes.....  | 11 |
| 2- La Direction Comptable et Financière.....   | 11 |
| 3- La Direction des Etudes et de la Production Directe.....  | 12 |
| 4- La Direction des Sinistres.....   | 12 |
| 5- La Direction des intermédiaires.....  | 14 |
| <b>Paragraphe II</b> : Renseignements généraux sur les autres entreprises TIARD.....   | 15 |
| <b><i>Chapitre II : Les Autres animateurs du marché</i></b> .....  | 17 |
| <b>Section I</b> : La Direction du Contrôle des Assurances et l'Association des Sociétés<br>D'Assurances.....                                | 17 |
| <b>Paragraphe I</b> : La Direction du Contrôle des Assurances.....   | 17 |
| <b>Paragraphe II</b> : L'Association des Sociétés d'Assurances du Bénin et le Bureau<br>National de la Carte Brune CEDEAO.....               | 18 |
| A- L'ASA-Bénin.....  | 18 |
| B- Le Bureau National de la Carte Brune CEDEAO.....  | 19 |
| <b>Paragraphe III</b> : Absence d'un Fonds de Garantie Automobile.....   | 20 |
| <b>Section II</b> : Les intermédiaires d'assurances.....   | 20 |
| <b>Paragraphe I</b> : Les Courtiers d'Assurances.....  | 20 |
| <b>Paragraphe II</b> : Les Agents Généraux d'Assurances.....   | 21 |
| <b>Paragraphe III</b> : Les vendeurs salariés et les agents commerciaux.....   | 21 |
| <b>Deuxième partie : Mise en place d'un pool TPV sur le marché<br/>béninois et Son incidence sur l'équilibre de la branche automobile...</b> | 22 |

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Chapitre I : L'état actuel de la branche automobile.....</b>  | <b>23</b> |
| <b>Section I : La branche automobile : une branche techniquement déficitaire.....</b>  | <b>23</b> |
| <b>Paragraphe I : Les éléments d'appréciation.....</b>   | <b>23</b> |
| A- La sinistralité automobile.....   | 23        |
| B- Le niveau des chargements automobiles.....  | 25        |
| <b>Paragraphe II : Les sources du déficit.....</b>   | <b>25</b> |
| A- Les causes d'ordre général.....   | 25        |
| 1- L'augmentation des charges de sinistres.....  | 25        |
| 2- Une tarification approximative.....   | 26        |
| B- Les catégories de risques les plus déséquilibrés.....   | 26        |
| <b>Section II : Les mesures prises par les compagnies pour y remédier.....</b>   | <b>27</b> |
| <b>Paragraphe I : L'attitude singulière des compagnies.....</b>  | <b>27</b> |
| <b>Paragraphe II : Concert des compagnies, gage d'une maîtrise et d'un assainissement<br/>De la gestion des risques TPV.....</b> | <b>28</b> |
| <br>   |           |
| <b>Chapitre II : L'institution du pool TPV sur le marché béninois.....</b>   | <b>29</b> |
| <b>Section I : les structures de gestions et de fonctionnement du pool.....</b>  | <b>29</b> |
| <b>Paragraphe I : Organisation administrative.....</b>   | <b>29</b> |
| A- Informations générales sur le pool.....   | 29        |
| 1- Les caractères de cette organisation .....  | 29        |
| 2- Mécanisme.....  | 30        |
| B- Le pool et notions voisines.....  | 30        |
| C- Les organes de gestion.....   | 32        |
| 1- Le Conseil de Direction.....  | 32        |
| 2- Le Comité Technique.....  | 32        |
| 3- Le Comité de Contrôle.....  | 33        |
| 4- La Direction du Pool.....   | 33        |
| <b>Paragraphe II : Fonctionnement du pool.....</b>   | <b>33</b> |
| A- Les charges du pool.....  | 33        |
| B- La surveillance du pool sur les activités de ses membres.....   | 34        |
| 1- Les émissions et règlements .....   | 34        |
| 2- La constitution des provisions techniques.....  | 34        |
| C- Le traitement comptable des opérations.....   | 35        |
| 1- Les opérations de cessions.....   | 35        |
| 2- Le compte de rétrocession.....  | 35        |
| D- Les actions à mener par le Pool.....  | 36        |
| 1- Le contrôle des attestations d'assurances.....  | 36        |
| 2- La création d'un fichier pour les véhicules TPV.....  | 37        |
| 3- La nécessité d'une étroite collaboration avec les autorités chargées de la sécurité<br>routière.....                          | 37        |
| <b>Section II : Incidence positive sur l'équilibre de la branche automobile.</b>   | <b>38</b> |
| <b>Paragraphe I : L'amélioration de l'équilibre de la branche automobile.....</b>  | <b>38</b> |
| A- La hausse des primes acquises.....  | 38        |
| B- La baisse remarquable de la charge des sinistres.....   | 38        |
| <b>Paragraphe II : La réduction des cessions en réassurance.....</b>   | <b>39</b> |
| <b>Conclusion.....</b>   | <b>40</b> |
| <b>Bibliographie.....</b>  | <b>41</b> |
| <b>Annexes.....</b>  | <b>43</b> |
| <b>Table des matières.....</b>   | <b>49</b> |