

V-12

INSTITUT INTERNATIONAL  
DES ASSURANCES DE YAOUNDE

5<sup>e</sup> PROMOTION 1980-1982  
CYCLE SUPERIEUR

**La FONCIVOLTA**  
**ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT,**  
**L'ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES**  
**PAR VOIE TERRESTRE**

**RAPPORT DE STAGE**

Présenté par  
**SOULAMA Soulemane Robert**

HAUTE-VOLTA

INSTITUT INTERNATIONAL  
DES ASSURANCES DE YAOUNDE

5<sup>e</sup> PROMOTION 1980-1982  
CYCLE SUPERIEUR

**La FONCIVOLTA**  
ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT,  
L'ASSURANCE DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES  
PAR VOIE TERRESTRE

**RAPPORT DE STAGE**

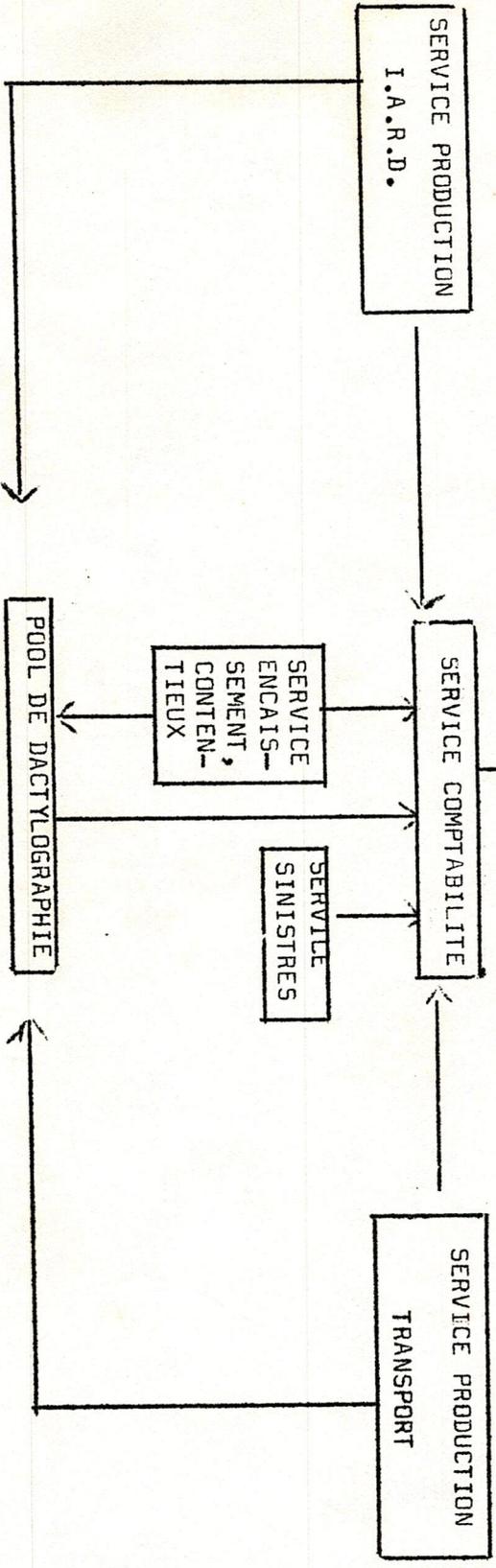
Présenté par  
SOULAMA Soulemane Robert  
HAUTE-VOLTA

TABLE DES MATIERES

	Pages
- Avant Propos	
- INTRODUCTION GENERALE	
- Historique	1
- SONAR	2
- FONCIVOLTA	3
- TITRE I - ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DE LA FONCIVOLTA	6
Chapitre 1 : Le Service Production	7
Chapitre 2 : Le Service Transport	7
Chapitre 3 : Le Service Dactylographique	8
Chapitre 4 : Le Service Comptabilité	9
Chapitre 5 : Le Service Encaissement et Contentieux	11
Chapitre 6 : Le service Sinistres	11
Chapitre 7 : La Direction Générale	12
- TITRE II - L'ASSURANCE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR VOIE TERRESTRE	14
Chapitre 1 : Les Garanties Accordées En Assurance Terrestre	15
Chapitre 2 : Les Différentes Sortes De Police d'Assurance En Assurance Terrestre	17
Chapitre 3 : Le Calcul De La Prime Et La Formation Du Contrat D'Assurance	19
Chapitre 4 : Les Sinistres Et Leur Réglement	23
- TITRE III - OBSERVATIONS ET CONCLUSION	31
Chapitre 1 : Observations Faites Sur Les Tableaux	31
Chapitre 2 : Conclusion Générale	36

ORGANIGRAMME

DIRECTION GENERALE



## AVANT-PROPOS

Avant d'en venir à l'objet de mon stage, je tiens à remercier particulièrement Madame COLLOMB dont la sympathie et l'entière disponibilité ont su créer à mon endroit un bon climat de travail. Elle a été pour moi au cours du stage un guide expérimenté et inestimable.

Mes remerciements vont également à Monsieur BARO Niougoupri Joseph dont l'expérience et la qualité d'ancien élève de l'IIA (Institut International des Assurances) m'ont permis de trouver en lui un conseiller infatigable.

Je ne saurais passer sous silence l'assistance combien bénéfique apportée de part et d'autre par Messieurs SAKIRA et SIMPORE Jean-Pierre respectivement agent de production et Chef de Service Sinistres, sans oublier tout le personnel de la Fonciolta dont chacun en ce qui le concerne s'est montré toujours disponible.

Je salue également l'initiative de Monsieur HEMA Bablo, Chef de Service du Contrôle des Assurances qui a bien voulu me faire admettre dans une compagnie d'assurances <sup>où</sup> dont je pense bien, il y a plus de choses à apprendre qu'au contrôle des assurances qui est mon service d'origine.

## INTRODUCTION GENERALE

L'assurance dans un pays donné reste tributaire de son développement économique. Il n'est donc pas étonnant que le secteur des assurances dans un pays comme la Haute-Volta soit à l'image de sa situation économique. Ainsi, le pourcentage du chiffre d'affaires de son marché d'assurances est de 1,8 % par rapport à celui du marché global des pays membres de la CICA ; ce qui en réalité représente une part assez faible. Cette faiblesse du secteur trouve son origine dans l'enclavement du territoire voltaïque, l'analphabétisme, bref dans les éternels maux dont souffrent les pays sous-développés. Cependant, l'absence d'initiative des autorités compétentes dans l'utilisation des mass-média pour expliquer aux consommateurs ce que c'est que l'assurance, aggrave cet état de fait. Les assureurs eux non plus ne font aucun effort d'information et d'explication aux assurés de ce que l'assurance couvre ou ne couvre pas. L'assurance est donc perçue comme une contrainte administrative, il va sans dire que l'intérêt échappe au public.

Au demeurant, on peut dire que l'économie du pays est encore jeune, ce qui signifie que des potentialités existent. C'est avant tout un marché d'avenir et le taux de progression annuel le démontre bien. En 1977, cette progression globale était de 48,98 %, en 1978, elle est de 30,08 %. Elle a connu une forte baisse qui la ramène à 12,8 % en 1979.

Le marché voltaïque des assurances est un marché concurrentiel ; deux sociétés se le partagent tout en coopérant par le biais de la coassurance.

### Historique

En effet, comme tous les pays qui ont connu la domination coloniale, les opérations d'assurances y ont été introduites

.../...

par des compagnies ou agences venues d'Europe. En Haute-Volta, on dénombrait 5 agences représentant des compagnies étrangères dont :

- l'agence G.F.A. : Groupement Français des Assurances
- l'agence S.A.C.R.A. ; Société Africaine de Courtage et de Représentation d'Assurance
- l'agence Mutuelle du Mans
- l'agence U.A.P. : Union des Assurances de Paris
- l'agence Foncière

a - SONAR

En Avril 1974, grâce au rôle d'avant-garde joué par la CICA dans le but de promouvoir l'assurance dans les pays membres, la Haute-Volta décide de créer une société nationale d'assurances et de réassurance (SONAR). C'est donc à la suite d'une volonté politique que la SONAR voit le jour en absorbant les portefeuilles des agences G.F.A., S.A.C.R.A., Mutuelle du Mans et U.A.P..

La SONAR est une société d'économie mixte avec une participation majoritaire de l'état voltaïque. La répartition est la suivante :

- 51 % pour l'Etat Voltaïque,
- 11 % pour les particuliers voltaïques,
- 38 % pour l'étranger dont essentiellement le G.F.A..

Le G.F.A. continue de jouer auprès de la SONAR un rôle prépondérant qui se traduit sous forme d'assistance technique. Le montant de son portefeuille cédé s'élevait à 82.000.000 de francs CFA. Le G.F.A. intervient dans la production, la comptabilité et le règlement des sinistres de la SONAR.

La SONAR a été créée pour jouer un rôle de rétention des capitaux. Cependant, on peut se demander si ce but est atteint quand on sait qu'elle se réassure à 80 % auprès du G.F.A.. D'autre

part, on constate qu'elle s'adonne plus à la réassurance qu'à la coassurance alors qu'une politique de coassurance bien conçue avec son homologue du marché, la Fonciolta, permettrait de conserver plus de capitaux sur le plan national.

b - La FONCIVOLTA

Comme on a pu le constater, la Foncière est la seule agence qui a échappé à l'absorption. C'est dû à l'importance de son chiffre d'affaires qui a conduit l'Etat Voltaïque à la maintenir pour éviter un certain monopole de droit de la société nationale.

La FONCIVOLTA est née de la Foncière dont l'agent général était Monsieur Joseph LOTORE. Elle effectue des opérations T.I.A.R.D. (Transport, Incendie, Accidents et Risques Divers). La Foncière est une compagnie d'assurances française, son siège social est à Paris. C'est en Novembre 1978 que l'agence Foncière est devenue FONCIVOLTA, société voltaïque de droit national qui continue d'effectuer les mêmes opérations que sa société mère. La FONCIVOLTA connaît une participation majoritaire de la Foncière de 55 % et dont 45 % reviennent aux capitaux privés voltaïques. *son capital social est de 14000.*

Cette transformation de l'agence n'est que juridique car elle fonctionne toujours comme une agence générale dépendante de sa compagnie mère, et malgré cette autonomie apparente, elle continue d'envoyer à Paris sa comptabilité, ses états<sup>de</sup> sinistres. Le siège intervient pour la tarification de certains risques dont la FONCIVOLTA ne dispose pas de tous les renseignements statistiques. C'est le cas des risques aviation. Monsieur Joseph LOTORE perçoit toujours en sa qualité d'agent général des commissions. Il jouit des pouvoirs les plus étendus ; toutes pièces officielles qui engagent la société portent sa signature. Il joue en fait le rôle de Directeur, mais celui qui a été nommé en qualité d'Administrateur Général de la Compagnie est Monsieur Guillon qui réside toujours à Paris.

Cependant, il semble que l'agent général, Monsieur Joseph LOTORE fait des démarches auprès du siège à Paris pour que la FONCIVOLTA puisse fonctionner dans ses véritables structures de compagnie privée nationale.

Cela montre assez bien jusqu'à quel point les autorités compétentes ne se penchent pas suffisamment sur les problèmes de l'assurance malgré le rôle de courroie de transmission joué par le service du Contrôle des Assurances.

## Introduction

Si le rapport doit être avant tout une description circonstanciée de ce que l'on a fait tout au long de ce stage, il serait certainement fastidieux de vouloir tout rapporter. C'est pourquoi pour ne pas faire un rapport trop long et pour ne pas rédiger un mémoire en tous points semblables à celui qui m'a précédé en stage dans cette compagnie, j'ai décidé de parler de l'organisation des services en général et ensuite d'axer le travail sur l'étude d'un type de contrat d'assurance, l'assurance Transport.

Mon choix a porté sur l'assurance Transports parce que tout d'abord, la Foncière, société<sup>mère</sup> de la FONCIVOLTA, faisait principalement de l'assurance Transports mais surtout dans le contexte économique voltaïque, le Transport demeure une grande préoccupation nationale. Malgré que cette branche d'assurance occupe la troisième position au sein de la Compagnie, elle est néanmoins une branche d'avenir aux potentialités considérables. La plupart de nos commerçants importent CAF, mais il sera fait obligation à ces derniers d'assurer leurs produits sur le territoire national voltaïque, ce qui entrainera une incidence économique énorme sur la productivité des compagnies d'assurances et notamment la branche Transport sera très compétitive et risque d'être l'assurance la plus bénéfique pour les compagnies. Une étude est en cours pour évaluer l'impact économique de ce projet de loi.

Donc, le plan de ce rapport comportera deux grandes parties et une troisième qui servira de conclusion générale.

*Titre 1er : Organisation et Fonctionnement de la FONCIVOLTA*

*Chapitre 1 - Le Service Production*

*Chapitre 2 - Le Service Transport*

*Chapitre 3 - Le Service Dactylographique*

*Chapitre 4 - Le Service Comptabilité*

*Chapitre 5 - Le Service Encaissement Contentieux*

*Chapitre 6 - Le Service Sinistre*

*Chapitre 7 - La Direction Générale*

*Titre 2 : L'Assurance Transports des Marchandises par Voie  
Terrestre*

*Titre 3 : Observations et Conclusion*

.../...

## TITRE Ier : ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DE LA FONCIVOLTA

L'appréciation que le client a d'une société est fonction de son organisation et de son fonctionnement ; c'est son aptitude à satisfaire le client dans les plus brefs délais qui lui confère une bonne réputation. L'agencement des différents services, s'il est bien conçu, peut faciliter la tâche.

### Chapitre 1 - Le Service Production

Ce service est chargé de relations avec la clientèle. Il doit fournir tous les renseignements demandés sur les contrats d'assurances présentés par la société et procéder soit à la souscription d'affaires nouvelles, soit au renouvellement des contrats en cours lors de leur expiration. Sur ce dernier point, le service est aussi chargé de procéder au calcul de tous les renouvellements arrivant à expiration, ce travail devant être effectué chaque mois. Il fournit également des renseignements sur la tarification. En cas d'accord du client pour l'établissement d'une police d'assurance donnée par exemple sur l'automobile, l'agent établit un détail de calcul faisant apparaître tous les éléments nécessaires à l'établissement de la police. En principe, il encaisse au comptant le montant de la prime souscrite et il délivre aussitôt l'attestation d'assurance. Cependant, compte tenu de la réalité économique du pays, la compagnie a consenti un mode de paiement fractionné : premier paiement = 45 % de la prime, 3 mois après = 30 % et 6 mois après = 30 % ce qui fait un total de 105 % (valable en assurance responsabilité civile automobile).

### Chapitre 2 - Le Service Transport

Ce service connaît particulièrement une certaine autonomie qu'on ne retrouve pas dans les autres services. Cette autonomie se constate au niveau de la production, de la compta-

bilité et du règlement des avaries. L'agent s'occupe lui-même de son contentieux, procède au démarchage. Ce service n'est pas rattaché au pool de dactylographie. L'agent reçoit la clientèle, lui explique les différentes garanties, établit le contrat. La prime est immédiatement payée sauf lorsqu'il s'agit de polices d'abonnement. Le paiement se fait mensuellement.

En cas d'avaries, l'agent ouvre un dossier, réclame les documents nécessaires, établit la dispache et procède au règlement de l'indemnité s'il y a accord de garantie. L'agent au nom de la Compagnie peut intenter un recours contre le tiers responsable des dommages. Le service tient lui-même sa comptabilité, enregistre les primes, ristournes, annulations, etc... dans le Grand Livre et ensuite il transmet cet enregistrement au service de la Comptabilité Générale qui le répercute dans ses grands livres.

### Chapitre 3 - Le Service Dactylographique

Sur la base des éléments ou pièces fournies par le service production, ce service est chargé principalement de la frappe de tous les contrats ou avenants, attestations ou factures. Par exemple, à la réception du détail de calcul et s'il s'agit d'une affaire nouvelle, ce service devra établir les pièces suivantes :

- 1 - le contrat en trois exemplaires : un exemplaire pour l'assuré, le second pour la Compagnie et le troisième pour la comptabilité à Paris ;
- 2 - il doit ouvrir un dossier au nom du nouveau client, affecter un numéro de police à ce nouveau contrat ;
- 3 - établir une fiche échéance ;
- 4 - établir une fiche personnelle-client ;

5 - une fiche comptable réservée au service encaissement contentieux ;

6 - une fiche support comptable portant les mêmes indications que les précédentes réservées uniquement au service comptabilité.

Une fois ce travail accompli à chaque fin de journée, ce service devra remettre toutes les polices et avenants tapés dans la journée au service comptabilité.

#### Chapitre 4 - Le Service Comptabilité

Il est chargé principalement de l'enregistrement sur les livres comptables créditeurs ou débiteurs de toutes les polices et avenants établis par la dactylographie. Il est également chargé de tenir à jour à l'aide de chaque support comptable qu'il possède pour chaque prime émise ou remboursée le compte client de la Compagnie. | 2

Dans le livre débiteur, on enregistre tout ce qui est ristourne au client. Le livre créditeur, c'est le livre des émissions. On y passe les écritures au jour le jour.

Le service comptable procède également aux dépôts bancaires, chèques, espèces, fiches de paie et règlement des salaires.

Chaque soir, il doit procéder aux encaissements de la journée qui lui sont reversés par le service Encaissement Contentieux et tenir à jour les livres de caisse, banques, C.C.P. et mensuellement les états de rapprochement bancaires sont faits. Ce service arrête également sa comptabilité chaque mois avec la Direction. Il procède également au règlement des sinistres.

Fiche Support Comptable

ASSURE :  
POLICE :  
EFFET :

DOSSIER :  
AVENANT :  
MOIS D'EMISSION :

FICHE N° :  
CAT :

	TRAITE	DATE	CB-CCP	DEBIT	CREDIT	SOLDE
MONTANT DE LA PRIME						
B.N.S.						
PAIEMENT AU COMPTANT						

Fiche Client

NOM :

N° DU DOSSIER :

ADRESSE :

Police Auto N° 208.041 du 21/07/81 (date d'effet)  
Caractéristiques du Véhicule

Fiche D'Echéance

NOM :	N° DU DOSSIER :
ADRESSE :	
<p>Police Auto N° 208.041          Effet du Contrat:          Durée:          Echéance :          Observations : ex. Suspension,          Changement de nom,          Vente, ...</p>	

Fiche Comptable

NOM :	N° DU DOSSIER :		
ADRESSE :			
Caractéristiques du Véhicule			
Police	Fiche n° de fi- che à la comptabi- lité	Prime	Encais- sement

## Chapitre 5 - Le Service Encaissement et Contentieux

Il est chargé de collecter tous les encaissements journaliers inscrits sur un livre d'encaissement et qui seront remis en fin de journée à la comptabilité. Il doit tenir à jour à l'aide des fiches comptables clients dont il est responsable le compte de chaque assuré envers la Compagnie : c'est à dire pointer et vérifier si les contrats ou avenants émis sont bien inscrits à son débit et si tous les règlements qu'il effectue sont enregistrés à son crédit. Il doit établir mensuellement la liste des impayés. Il est chargé aussi de procéder aux encaissements à l'extérieur et relancer les mauvais payeurs et si nécessaire contacter les personnes compétentes pour des recours judiciaires en cas de non paiement ou éventuellement de faillite (avocats, huissiers).

## Chapitre 6 - Le Service Sinistre

Il est chargé de recevoir la clientèle au sujet des accidents, d'ouvrir les dossiers sinistres enregistrés par numéro et par année sur les registres sinistres correspondants. Il doit également établir et transmettre un double de la déclaration à Paris, contacter l'expert, les adversaires si nécessaire, les réparateurs, la police ou la gendarmerie afin de réunir toutes les pièces indispensables à un règlement, à savoir :

- la déclaration du sinistre,
- le constat de police,
- le rapport d'expertise,
- la facture du réparateur,
- les justificatifs des frais matériels ou corporels subis par les tiers, en l'occurrence le rapport d'expertise médicale, et enfin les quittances de règlement dûment signées.

Tout règlement sur un dossier sinistre doit être remis et visé par la Direction. Les règlements sont effectués par le

service comptabilité. Chaque mois, le service sinistre doit établir des bordereaux de règlement sur lesquels figureront toutes les dépenses ou recours effectués dans le mois. Il est également chargé de suivre directement avec l'avocat de la Compagnie toutes les affaires susceptibles d'une suite judiciaire. A la fin, on ressort tous les dossiers sinistres réglés et on établit un bordereau sinistre. Tous les sinistres sont réglés et récapitulés sur bordereau par année et par catégorie, cette démarche est nécessaire pour la vérification à Paris.

### Chapitre 7 - La Direction Générale

Son rôle est de contrôler et de coordonner le travail effectué par les différents services, de procéder au démarchage de la clientèle importante (les grosses entreprises, organismes, les usines, etc...), et à l'établissement des projets et des tarifications demandés par ces sociétés. La Direction s'occupe également de tous contacts nécessaires avec les organismes officiels à savoir : le service du Contrôle des Assurances, l'Inspection du Travail, la Caisse Nationale de Sécurité Sociale et tout autre ministère éventuellement.

La Direction se charge également d'établir chaque mois la comptabilité et le compte-courant qui devra être transmis à Paris, permettant l'établissement du bilan annuel de la société.

Seule la Direction Générale est habilitée à signer toutes les pièces établies par la FONCIVOLTA (contrats, avenants, factures, attestations, chèques, etc...). Après l'enregistrement chaque matin de tous les contrats de la veille sur les livres créditeur et débiteur par la comptabilité, ces dossiers sont remis à la Direction pour signature. Après ventilation, une pièce est gardée dans le dossier et on remet au planton les exemplaires destinés aux clients. On remet un exemplaire de l'avenant à un dactylographe chargé de la frappe du bordereau comptable.

Le dactylographe fait un travail qui permet d'arrêter le compte-courant. Le classement se fait par catégorie, il faut séparer prime et avenant. Après la séparation, il commence à taper les bordereaux. Tous les contrats et avenants émis dans le mois doivent être récapitulés sur le bordereau de primes. Dès qu'il est tapé, on le mentionne sur le livre créditeur. On distingue deux types de bordereaux. Toutes les primes émises figurent sur les bordereaux blancs et correspondent au livre créditeur. Toutes les primes ristournées, les bonifications pour non sinistre apparaissent sur les bordereaux roses et sont enregistrées au livre débiteur. Toutes les polices portées sur les livres doivent figurer sur les bordereaux. En plus, la Direction doit disposer de la liste des quittances impayées établies par le service contentieux. La Direction doit avoir les bordereaux sinistres.

Sur la base de tous ces éléments, on établit le compte-courant qui est une comptabilité mensuelle. Il comprend ce que l'agence doit à la Compagnie et inversement. Au crédit de l'agence viennent les primes ristournées, sinistres réglés et tout ce qui est réglé pour le compte de la Compagnie, les taxes, etc.... Cependant, au débit de l'agence, on fait enregistrer les primes émises, les taxes. Un double du compte-courant est envoyé à Paris et un exemplaire de tous les bordereaux. Le bilan et la réassurance sont traités à Paris au siège de la Compagnie mère.

.../...

*TITRE II : L'ASSURANCE TRANSPORT DES MARCHANDISES PAR VOIE  
TERRESTRE*

*Les opérations d'assurance transport regroupent l'assurance des marchandises transportées par voie terrestre, l'assurance maritime et l'assurance aviation. Cette branche est pratiquée par les deux compagnies du marché voltaïque. Elle est en nette progression par rapport aux autres branches. Son taux de progression en 1979 était de 186, 08 % et son chiffre d'affaires par rapport à celui du marché global toutes branches confondues est de 7,5 %. Ce taux de progression élevé s'explique surtout par l'effort déployé par nos assureurs qui ont réussi à convaincre certains importateurs à s'assurer auprès des compagnies nationales.*

*La FONCIVOLTA, société qui fait l'objet de notre étude, a réalisé en transport 7,63 % de son chiffre d'affaires total.*

*L'étude portera uniquement sur l'assurance des marchandises transportées par voie terrestre pour la bonne raison que la Haute-Volta, pays continental, fait plus du transport terrestre que du transport maritime ou aviation.*

*Le plan de ce Titre II sera le suivant :*

*Chapitre 1 - Les garanties accordées en Assurance  
Terrestre*

*Chapitre 2 - Les différentes sortes de polices d'assurances offertes en assurance terrestre*

*Chapitre 3 - Le calcul de la prime et la formation  
du contrat*

*Chapitre 4 - Les sinistres et leur règlement*

## Chapitre 1 - Les Garanties Accordées en Assurance Terrestre

La notion d'assurance transport de marchandises par voie terrestre sous-entend tout transport effectué soit par voie terrestre, soit par voie ferroviaire.

Cette assurance peut être souscrite soit aux conditions "Tous risques", soit aux conditions "accidents caractérisés". La garantie est acquise pour couvrir la responsabilité contractuelle de l'assuré transporteur public de marchandises. Quant à l'assurance de la responsabilité civile <sup>delictuelle</sup> de l'automobile qui est rendue obligatoire par une ordonnance du 30 Décembre 1966, elle diffère de l'assurance de la responsabilité contractuelle. Le transporteur qui a pris l'engagement d'acheminer les marchandises d'un tiers est tenu de les livrer à destination sans dommage. Il a vis à vis du propriétaire des marchandises une obligation de résultat. En cas de dommages subis par les marchandises, il est présumé responsable jusqu'à ce qu'il fasse la preuve d'un cas de force majeure ou du cas fortuit.

La garantie est accordée aussi pour couvrir les dommages subis par les marchandises confiées à un transporteur public. Ce contrat est souscrit par le propriétaire même des marchandises.

Il convient néanmoins de distinguer la garantie Responsabilité Contractuelle de celle de la Responsabilité Civile <sup>delictuelle</sup> automobiliste.

En effet, lorsqu'un transporteur couvre sa responsabilité du fait des dommages qu'il pourrait causer (à autrui par son véhicule) aux marchandises transportées à titre contractuel, cette assurance est différente de celle qui pourrait engager sa responsabilité du fait des dommages que son véhicule pourrait causer à un tiers étranger au contrat de transport. Les dommages

|| S'agit-il de deux garanties distinctes en fait ?  
|| Ou bien il y a répétition de la même chose dans deux phases différentes ?

peuvent être corporels ou matériels sans que les marchandises ne soient touchées. La garantie est encore acquise pour couvrir les dommages que pourraient subir les marchandises transportées par l'assuré pour son propre compte dans le cadre de sa profession telle qu'elle est définie aux conditions particulières.

Le mode de garantie offerte est la "Tous risques" mais à condition que cela soit mentionné aux conditions particulières. La "Tous risques" couvre tous les dommages et pertes matériels ou vol subis par les marchandises transportées tant à bord du véhicule qu'au cours des opérations de chargement et de déchargement.

Cependant, l'expression "Tous risques" mérite que l'on émette des réserves, car il y a dans la police des risques qui sont exclus de façon formelle. En Haute-Volta, les assureurs n'accordent pas la "Tous risques" compte tenu du mauvais état des routes, de la manipulation des marchandises et de l'impossibilité d'encaisser les recours. Les assureurs n'accordent que les "Accidents caractérisés". Cette assurance qui n'est qu'une restriction de la "Tous risques" exclut les opérations de chargement et de déchargement. Les événements couverts sont limitativement énumérés en "Accidents caractérisés", la charge de la preuve incombe à l'assuré. C'est à lui de prouver que le fait dommageable provient d'un événement couvert par la police.

Asit-on en conclusion que la TA n'est pas qu'un risque ?

Certaines marchandises sont exclues des garanties dans tous les cas : bijoux, monnaies, billets de banque, titres et valeurs de toute espèce.

D'autres ne peuvent être couvertes que moyennant une surprime à payer : fourrures, objets d'art, objets de collection, animaux vivants, marchandises dangereuses, denrées et produits alimentaires périssables.

## Chapitre 2 - Les Différentes Sortes de Polices d'Assurances en Assurance Terrestre

Pour adapter l'assurance aux besoins de l'assuré, non seulement on doit déterminer le mode d'assurance convenable, mais il faut lui appliquer la police qui répond le mieux à sa préoccupation.

De même que dans les assurances maritimes, les assureurs mettent à la disposition des assurés en assurance terrestre les mêmes polices d'assurance :

- la police au voyage,
- la police à alimenter,
- la police d'abonnement,
- la police "tiers chargeurs".

Parmi toutes ces polices, la FONCIVOLTA n'en n'utilise que deux dont la police d'abonnement et la police LOTORE pour compte, qui équivaut à la police "Tiers chargeurs".

### a - La Police au Voyage

Elle peut se définir comme une police faite pour un seul voyage et dans laquelle l'objet des risques est nettement déterminé.

### b - La Police à Alimenter

C'est une police conclue à l'avance pour une durée indéterminée, valable jusqu'à concurrence d'une somme totale fixée.

### c - La Police d'Abonnement ou Police Flottante

C'est une police conclue d'avance mais pour une période donnée et couvrant automatiquement tous les envois faits par le même expéditeur. Il n'est fait aucune distinction sur les mar-

chandises expédiées, des modes de transport et des lieux de départ ou de destination et cela dans les limites fixées à la demande de l'assuré lui-même.

Cette police convient parfaitement aux commerçants qui font fréquemment des importations ou des exportations de marchandises diverses à destination de différents pays.

L'assuré n'a pas à souscrire une assurance avant chaque envoi. La police flottante couvre automatiquement tous les envois sans qu'il fasse de déclaration préalable même s'il ignore les expéditions qui ont été effectuées. La seule mise en route des marchandises entraîne la garantie automatique. La déclaration en aliment sera faite après les délais convenus, à sa police, à l'aide de carnets à souches. En effet, la déclaration d'aliment ne fait pas naître l'engagement de l'assureur ; elle régularise cet engagement qui lui est préexistant. Cette police d'abonnement est renouvelable annuellement par tacite reconduction avec possibilité de la résilier, sous réserve de préavis d'un mois. Cette police comporte des avantages certains dont le caractère automatique de la garantie, l'économie de temps et de frais. Cette police est aussi un contrat de fidélité car il fait obligation à l'assuré d'affecter à la dite police la totalité de toutes ses affaires. Un plein est cependant fixé par la police jusqu'à concurrence d'une valeur maximum convenue par expédition et par navire. L'assuré paye les primes cumulées relatives aux notes émises au cours du mois.

d - La Police LOTORE Pour Compte ou la Police "Tiers Chargeurs"

Il existe à la FONCIVOLTA une police qui a été dénommée "police LOTORE pour compte". Cette police est une "Tiers chargeurs". Tous les contrats du type : police au voyage et police à alimenter sont souscrits comme des polices LOTORE pour

compte. Cette police est ouverte pour des personnes qui font des expéditions ponctuelles, ce qui en effet ne justifierait pas l'ouverture d'une police d'abonnement. A ces assurés, on devrait plutôt leur <sup>faire</sup> souscrire des polices au voyage.

Il existe à l'usage des compagnies de navigation des transitaires etc... des polices d'abonnement établies à leur nom et sur lesquelles ils peuvent porter des marchandises que leurs clients leur demandent d'assurer pour le transport.

Cette police dite "Tiers chargeurs" est une police d'abonnement dans laquelle l'assurance n'est pas automatique. La différence, c'est que dans une police d'abonnement effective, il est fait obligation à l'assuré de faire ses expéditions par la même police, par contre dans la police LOTORE pour compte ou la "Tiers chargeurs", le chargeur ou le consignataire ne peut assurer les marchandises que son client l'a chargé d'assurer.

Chapitre 3 - Le Calcul de La Prime et La Formation du Contrat d'Assurance

L'assurance transport est une branche qui ne connaît pas en principe une tarification préétablie, ce qui lui confère un caractère commercial. Le tarif varie selon l'entendement de l'agent chargé de cette production. Généralement, la Compagnie tient une statistique périodique sur chaque assuré et la prime appliquée va varier au regard de ses résultats techniques. Si les résultats sont mauvais, on lui applique une franchise ou une augmentation du taux afin de parvenir à un équilibre.

A - Les Éléments Objectifs Intervenant dans Le Calcul de la Prime

- 1 - La nature de la marchandise, son poids, son encombrement, son emballage. On doit déterminer également si la marchandise est fragile

ou pas, solide, liquide ou semi-liquide.

2 - Le voyage lui-même ; le parcours est-il long ? court ? La voie est-elle praticable ?

3 - Le véhicule utilisé pour le transport et les conditions de voyage.

4 - Les conditions même de l'assurance, c'est à dire l'étendue de la garantie.

*Qu'est-ce que c'est ?  
à la prime ?  
caractéristiques ?*

B - Les Différents Modes de Calcul de la Prime

1 - La prime à forfait

On note cependant que le caractère commercial de l'assurance transport est quelque peu atténué par l'existence d'un tarif préétabli en matière d'assurance des marchandises ou facultés contre les risques de transport par voie de terre. Cette prime est dénommée prime à forfait. Il y a donc un document conçu par le comité des assureurs et qui comporte les primes nettes correspondant chacune à sa valeur d'assurance.

*Si assu-  
nem 4/2-1-1  
pas la fa-  
cilité d'ac-  
corder  
réductions  
de prime ?*

Lorsque la prime est calculée à forfait, seules les marchandises transportées dans les véhicules désignés aux conditions particulières sont garanties.

2 - La Prime Estimée en Fonction du Chiffre d'Affaires

Il arrive que la prime soit estimée effectivement en raison du chiffre d'affaires. On distingue deux sortes de prime : - une prime provisionnelle

- une prime provisionnelle minimum.

Dans le cas de paiement de la prime provisionnelle, lorsque la prime déjà perçue est supérieure à la prime réelle, l'excédent de prime est ristourné à l'assuré. Ce qui ne se fait pas lorsqu'il s'agit d'une prime provisionnelle minimum car dans ce cas,

aucune ristourne n'est consentie sur le trop perçu.

Lorsque la prime est calculée d'après le chiffre d'affaires réalisé par l'assuré, les marchandises transportées dans tous les véhicules utilisés dans le cadre de l'activité assurée sont automatiquement garanties sans que l'assuré ait besoin de déclarer les modifications du parc. La déclaration du chiffre d'affaires doit se faire dans les 15 jours qui suivent la fin de la période.

Dans la police d'abonnement, l'assuré paie la somme cumulée de l'ensemble des primes relatives aux notes émises en cours du mois.

Dans la police LOTORE pour compte, l'assuré paie immédiatement la prime et l'assureur lui établit une fiche volante pour le service transport et une fiche comptable pour le service comptabilité. La fiche volante est établie par mode de transport pour chaque police.

TARIF TRANSPORT TERRESTRE DE MARCHANDISES

Taux Annuel

Somme assurée par véhicule (en F. CFA)	PRIMES pour garanties accidents caractérisés (en F. CFA)
500.000	90.000
etc...	
(cf. au document)	

C - La Note d'Assurance ; document de comptabilisation

Il existe une note d'assurance dans les deux types de police qui viennent attester de la matérialité des expéditions. La note d'assurance est un document sur lequel apparaît : la nature, la quantité de la marchandise, ainsi que la valeur d'assurance qui lui est attribuée. Cette estimation est établie en fonction de la valeur C.A.F. de la marchandise qui comprend le prix d'achat, l'assurance et les frais de transport. Toute cette somme est majorée de 20 %. La note d'assurance doit comporter la date exacte de déclaration car en cas d'avarie, cela permet de savoir si la marchandise était couverte ou non.

La note d'assurance est produite en quatre exemplaires. Elle porte le cachet de la Compagnie et la signature de l'assuré. Remise de l'original de la note d'assurance à l'assuré et de son double et l'assureur en garde un et envoie l'autre à Paris à la société mère. *style!*

Après l'établissement de la note d'assurance, on passe les écritures dans le grand livre. Ces écrituresse tiennent pour chaque note d'assurance et dans le livre on procède au total des écritures passées dans la journée, ce total est fait par colonne.

Les avenants de suspension sont comptablement enregistrés. On enregistre également les ristournes et les annulations. Le coût d'acte n'est jamais annulé donc pas de ristourne. A chaque fin de mois, on récapitule toutes les émissions sur un Bordereau Emission qui est blanc, quant au bordereau d'annulation, il est rose. Les ristournes et annulations viennent en déduction des émissions.

1ère écriture : l'agence est débitée du montant des primes émises.

2ème écriture : l'agence est créditée du montant des commissions.

A la fin du mois, on procède à une récapitulation des avaries sur un bordereau avarie qui est jaune.

#### Chapitre 4 - Les Sinistres

##### A - Constatation

En cas de sinistre, la déclaration doit se faire dans un délai de cinq jours à partir du jour où l'assuré en a eu connaissance.

Le réceptionnaire doit alors :

- faire établir un contrat dans le délai imparti par la police.
- Prendre des mesures nécessaires pour éviter l'aggravation des dommages causés aux marchandises et ensuite veiller à la conservation des recours contre les tiers responsables des dommages.
- Faire établir un constat pour servir de pièce justificative de la réalité, de la nature, de la cause et de l'importance des dommages.

Ce constat doit servir de document de base à l'assureur pour déterminer si le risque survenu est couvert et permettre d'évaluer le montant de l'indemnité en fonction des conditions de la police.

C'est le commissaire d'avaries du lieu de destination qui doit constater les pertes ou avaries subies par les marchandises et établir un certificat détaillé décrivant les constatations. En cas d'incompétence du commissaire d'avaries, il faut faire appel à un expert. Le commissaire est en principe désigné par la police. La FONCIVOLTA se réfère généralement au Comité des Experts Maritimes (CEM) de France. Mais elle commence à

solliciter depuis quelque temps les services du Contrôle d'Union dont le siège est à Abidjan. Le commissaire d'avaries doit être requis au plus tard dans les 15 jours à partir du moment où la marchandise a été débarquée. Ce délai est de rigueur et doit être scrupuleusement respecté, sous peine d'irrecevabilité de la réclamation, mais il peut être prolongé d'un commun accord entre l'assuré et son assureur.

Le constat doit être contradictoire, c'est à dire qu'il est fait en présence des deux parties intéressées au contrat. En cas de désaccord avec le rapport du commissaire d'avaries, le requérant peut provoquer une contre-expertise.

- Les Frais de Constatations

Les frais sont avancés par le requérant au moment où le commissaire d'avaries lui remet les constats et rapports d'expertise. Cependant, les assureurs procèdent intégralement à leur remboursement si le dommage est la conséquence d'un risque couvert, même si ce remboursement entraîne un règlement excédant la valeur assurée.

- La Lettre de Réserve

La lettre de réserve est une protestation écrite et circonstanciée que la loi fait obligation au réceptionnaire d'envoyer au tiers responsable des dommages, en particulier au transporteur pour conserver une voie de recours judiciaire. Le transporteur doit pouvoir assister à l'expertise pour ne pas avoir à la remettre en cause.

En cas de dommages apparents, les réserves sont prises au moment même de la livraison. Mais lorsque les dommages ne sont pas apparents, les réserves doivent être envoyées par lettre recommandée au transporteur dans les trois jours de la livraison. Cependant, en cas de vol, on peut se passer de l'expertise car il s'agit tout simplement de produire les factures d'achat des

articles conservés.

B - Le Règlement des Sinistres

1 - Pièces à fournir

En cas de dommages, présenter la réclamation à l'assureur. Cette réclamation doit comporter un certain nombre de pièces justificatives:

- un exemplaire original de la police ou du certificat d'assurance signé par l'assureur ;
- un exemplaire original du connaissement et autres titres de transport ;
- un certificat d'avaries délivré par le commissaire d'avaries et complété éventuellement d'un rapport d'expertise visé par lui. Pour toute perte totale, il faut un certificat de non livraison, bon de manquement délivré par le transporteur et un bulletin de poids.

En cas de non livraison d'un colis entier, il est recommandé d'obtenir un certificat définitif de perte avec présentation des factures d'origine pour justifier la valeur d'assurance.

La prescription est d'un an en assurance terrestre mais de deux en assurance maritime.

2 - Le calcul de l'indemnité

Le remboursement se fait sur la base de la valeur d'assurance et non de la valeur réelle.

- a - Dans le cas où il y a manquant (pertes d'articles ou de quantités), le règlement se fait sur la base unitaire d'assurance des articles ou des quantités assurés.

b - Dans les cas d'avaries pour lesquelles le commissaire d'avaries accorde une dépréciation en pourcentage, le règlement à la charge des assureurs est obtenu en appliquant le pourcentage de dépréciation à la valeur d'assurance de l'objet avarié.

*fin'avez-vous  
valeur d'origine?*

c - Dans les cas où, à la suite d'avaries entraînant une vente publique des objets avariés ou une vente à l'amiable, l'assureur détermine d'abord la perte supportée par l'assuré tout en déduisant le produit de la vente de la valeur de la marchandise à l'état sain au lieu de vente. En comparant cette valeur résiduelle à la valeur de la marchandise à l'état sain, il obtient le taux d'avarie. L'indemnité à la charge des assureurs est calculée en appliquant le taux ainsi dégagé à la valeur d'assurance.

d - Pour les réparations, les assureurs règlent le coût de la réparation reconnu par le commissaire d'avaries sous réserve que la valeur de cet objet à l'état sain à destination ne soit pas supérieure à sa valeur d'assurance.

### 3 - La Dispatche

Pour le règlement de chaque avarie, il y a lieu d'établir une pièce qu'on appelle la dispatche. La dispatche est un document établissant le décompte de l'indemnité due par les assureurs à la suite d'un sinistre, conformément aux clauses et conditions de police. Elle permet l'évaluation exacte de l'avarie. Dans les grandes compagnies qui connaissent une activité intense, il y a un dispatcheur dont le rôle essentiel est de faire des dispatches au vu du rapport d'expertise de la facture fournis-

seur et de la note d'assurance. Il doit estimer la valeur du quantum des manquants figurant dans le rapport d'avaries.

La dispache joue le rôle de quittance car elle permet de traduire en valeur ce que le commissaire d'avaries a déterminé en quantum.

La dispache confère à l'assureur un droit de subrogation lui permettant d'agir dans les droits et actions de son assuré à l'encontre des tiers responsables. Après donc l'établissement de la dispache, elle est transmise au client par la société. La Compagnie conserve un exemplaire avec elle et envoie l'original de chaque dispache au siège de la Compagnie mère à Paris avec un bordereau d'avaries. Ce bordereau est établi à partir des différentes dispaches qui sont faites par le dispacheur.

L'indemnité due au bénéficiaire par l'assureur est payable dans les 30 jours qui suivent la remise du dossier complet des pièces justificatives du dommage. Le délai est nécessaire pour établir le document de décompte de l'indemnité qui est la dispache et effectuer matériellement le paiement.

#### 4 - Les Cas de Non-Remboursement

En principe, un contrat d'assurance ne couvre que les aléas, mais si la réalisation d'un événement est certaine, cet événement ne peut plus constituer un risque à assurer. En ce qui concerne le transport de certaines marchandises, il s'avère que la réalisation de certains risques est évidente. Cela est dû à la nature même de la marchandise et aussi de l'emballage. Si nous prenons par exemple un transport d'oeufs, d'assiettes en porcelaine, de riz en période de pluie sans un bon emballage, on peut prévoir qu'un certain taux de perte qui surviendrait au cours de ce voyage serait jugé normal et prévisible. C'est ce que les assureurs appellent la "freinte de route" ou "déchet de route". Ce genre de pertes n'est pas pris en charge par l'assurance.

L'assureur peut également prévoir une franchise. Certaines marchandises subissent des dommages minimes donc pour éviter les frais de constatation et de correspondance qui excéderaient le montant réel des avaries, on fixe une franchise à la charge de l'assuré. Cette franchise est déterminée en pourcentage de la valeur d'assurance. Ce taux de franchise varie en fonction des marchandises et il est librement discuté entre l'assureur et son assuré lorsqu'on arrête les conditions de la police. Cette franchise est déduite des dommages constatés.

En assurance de transport terrestre des marchandises, le cas du déclassement n'est pas prévu par les assureurs.

.../...

MODELE DE LETTRE DE RESERVE

Messieurs,

Nous vous informons que du (identification du moyen de transport) ....., il a été débarqué pour notre compte (marques et numéros des colis, nature de la marchandise)..... soit (nombre).....colis sur lesquels :

- a) Le ou les colis N°..... portent des traces d'effraction faisant présumer un vol en cours de route.
- b) Le ou les colis N°..... paraissent avariés par suite de contact avec des corps étrangers (huile, corps gras, acide, etc...) faisant présumer un mauvais arri-mage.
- c) Le ou les colis N°..... nous sont délivrés en mauvais état ce qui laisse présumer que la marchandise a pu être avariée au cours des manipulations par suite de choc ou de mauvais traitement.
- d) Le ou les colis N°..... mentionnés au connaissement ont été reconnus manquants.

Nous vous prions de bien vouloir noter que nous faisons en conséquence les réserves les plus expresses, entendant rendre formellement votre compagnie responsable du préjudice à nous causé, et nous vous prions par la présente de bien vouloir faire vous-même procéder aux constatations d'usage et de vous faire représenter à l'expertise qui sera effectuée à .....(lieu de l'expertise), le ..... (date) à..... (heure), par M.....(nom du commissaire d'avaries ou de l'expert).

Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.



TITRE III - OBSERVATIONS ET CONCLUSION

## Chapitre 1 - Observations Faites Sur Les Tableaux

Tableau de Répartition Des Différentes Branches Par Rapport  
Au Chiffre D'Affaires De La FONCIVOLTA En 1980

BRANCHES	CHIFFRE D'AFFAIRES	% PAR BRANCHE
Automobile	373.720.309	68,3
Incendie	65.765.835	12
Maritime et Trans- port	54.533.194	10
Autres Risques	52.889.165	9,9
TOTAL	546.968.502	100

Au vu donc de ce tableau, on note que les branches sont classées par ordre d'importance décroissante. La branche automobile qui fait plus de la moitié du chiffre d'affaires a le taux le plus élevé, ce qui signifie que l'automobile constitue le risque le plus important de la société. En effet, dans la plupart des risques assurés en Afrique, l'automobile occupe toujours la plus grande partie du portefeuille compte tenu de son caractère obligatoire. En Haute-Volta, l'assurance de la responsabilité civile a été rendue obligatoire par l'ordonnance du 30 Décembre 1966.

L'incendie occupe le second rang avec 12 % du chiffre d'affaires de la Société. Depuis un certain temps, les banques de la place accordent des crédits immobiliers et souscrivent

directement auprès d'une compagnie des contrats d'assurance à leur profit. En cas de sinistre, le règlement est fait à la banque et non au débiteur de la banque, si toute-fois celui-ci n'a pas fini de rembourser intégralement son crédit. Grâce donc à cette innovation, la branche incendie a connu un bond.

Préciser le lien entre le développement de l'assurance incendie et les opérations d'assurance liées au crédit bancaire.

Quant au transport qui occupe le troisième rang et fait 10 % du chiffre d'affaires, il constitue également une branche en pleine expansion dans le pays. Quand on créera des textes rendant obligatoire l'assurance des produits importés ou exportés dans le territoire voltaïque, le transport connaîtra un véritable essor. Le seul inconvénient de cette branche, c'est que les assureurs voltaïques se voient obligés de prendre en charge les mauvais risques. En effet, ce qui va se dire est un problème particulier à l'assurance dans le contexte voltaïque. Nous savons déjà que la plupart de nos importateurs achètent C.A.F. dans les pays étrangers et leurs marchandises sont transportées principalement par la voie maritime et assurées jusqu'au dernier port. Par contre, le tronçon terrestre n'est pas pris en charge par les assureurs étrangers. Les assureurs voltaïques, impuissants devant cette situation obligent cependant les assurés à procéder à une expertise des marchandises débarquées au dernier port et qui doivent être reconduites en Haute-Volta par voie terrestre. C'est donc à cette seule condition que les compagnies peuvent accepter de les assurer car une telle expertise fait éviter aux assureurs voltaïques la prise en charge d'avaries dont ils ne sont pas responsables. Cette opération s'avère coûteuse pour les assurés car les frais d'expertise sont à leur charge. Cette pratique a tout de même l'avantage d'amener quelques importateurs à s'assurer en Haute-Volta plutôt qu'à l'étranger afin d'éviter les frais éventuels d'expertise.

Cela dépend de la formule d'assurance choisie. Et les assureurs de haut en bas sont-ils ?

Dans ces conditions l'institution d'une obligation d'assurance des importateurs ne peut être qu'avantageuse pour la Haute-Volta. .../...

Sous l'appellation autres risques, on regroupe la responsabilité civile générale, les autres dommages aux biens et les accidents corporels. Cet ensemble dispose d'un pourcentage de 9,70 % du chiffre d'affaires de la FONCIVOLTA en 1980. Cette branche donne de très bons résultats car le rapport s/p est assez faible. On le verra plus loin.

Tableau De Progression Des Différentes Branches  
De La FONCIVOLTA En 1980

BRANCHES	CHIFFRE D'AF- FAIRES EN 1979	CHIFFRE D'AF- FAIRES EN 1980	% DE PROGRESSION
Automobile	354.311.060	373.720.309	5,5
Incendie	40.846.742	65.765.835	61
Maritime et Transport	40.271.319	54.533.193	35,4
Autres Risques	25.498.729	52.089.355	107,4
Total	460.927.729	546.908.692	19

L'examen de ce tableau montre bien que la branche auto enregistre un taux de progression faible, en dessous de la moyenne. Tous les utilisateurs de véhicules doivent être en principe assurés. Cependant cette légère progression pourrait s'expliquer par un accroissement du parc automobile national, à moins que le contrôle effectué par les agents de police n'ait contraint à s'assurer un certain nombre d'automobilistes qui n'étaient pas en règle.

L'incendie connaît une progression de 61 % ce qui représente un taux fort appréciable. Un tel résultat est imputable à une certaine croissance de l'immobilier dans le pays car la majeure partie des affaires en incendie sont souscrites dans le bâtiment et aussi avec l'installation de nouvelles entreprises qui s'assurent également en incendie.

Le taux de progression de 35,40 % enregistré par la branche maritime et transport n'est pas non plus négligeable. Cette branche se portera encore mieux quand on prendra des textes rendant obligatoire l'assurance des produits importés ou exportés en territoire voltaïque.

La branche autres risques a connu en 1980 le taux de progression le plus élevé. Cette forte croissance trouve sa justification dans la sous-branche responsabilité civile générale qui comprend la responsabilité civile chef de famille, la responsabilité civile exploitation et la responsabilité civile decennale. L'installation de nouvelles entreprises y compris la croissance de l'immobilier explique assez bien cette forte progression.

Tableau Des Primes Cédées En Réassurance  
Par La FONCIVOLTA En 1980

BRANCHES	PRIMES EMISES	PRIMES CEDEES	% DE CESSION
Automobile	373.720.309	332.068.791	89
Incendie	65.765.835	60.308.988	92
Maritime et Transport	54.533.193	49.997.086	92
Autres Risques	52.889.165	48.477.484	92
Total	546.908.502	490.822.484	90

Un coup d'oeil sur le tableau démontre bien que la FONCIVOLTA se réassure en moyenne à 90 %. C'est un taux qui retient tout de même l'attention d'un observateur. En effet, le chef de service du Contrôle en la personne de Monsieur HEMA Bablo avait fait la proposition de création d'une Caisse Nationale de Réassurance. Aucune suite n'a été donnée jusqu'à nos jours à sa proposition. Le problème de réassurance demande qu'on l'examine avec beaucoup plus d'acuité. Certains pays comme le Cameroun ont une caisse nationale de réassurance. Au niveau des pays africains, notamment des pays de la CICA, une concertation mutuelle devrait les amener à coopérer plus par le biais de la réassurance. Seuls quelques rares pays de la CICA le font, ce qui constitue un cas sporadique qu'on devrait chercher à encourager et à multiplier. Des tentatives ont été faites à savoir l'AFRICARE (Société Africaine de Réassurance) dont le siège est à Lagos au Nigéria. A un niveau plus restreint, les pays membres de la CICA tentent difficilement de créer un organisme de réassurance dénommée la CICARE. Ce projet malgré qu'il ne rencontre pas l'entier consentement des assureurs, verra certainement le jour dans un proche avenir. Le problème de la réassurance par l'importance des capitaux qu'elle draine vers les pays développés ne peut trouver un début de solution que par une volonté politique nationale. Il est vrai que techniquement, toute compagnie est obligée de faire de la réassurance en cédant une partie de ses affaires dès qu'elle a atteint son plein de souscription. Mais on sait que nos compagnies ont signé des traités avec des réassureurs qui certainement devraient être révisés au fur et à mesure que la capacité de rétention de la société s'accroît.

Equilibre Technique De La FONCIVOLTA En 1980

BRANCHES	PRIMES ACQUISES	SINISTRES A CHARGE	RAPPORT S/P
Automobile	379.419.617	237.064.201	62,48
Incendie	71.474.507	+6.567.654	+9,18
Maritime et Transport	53.043.557	18.434.368	34,75
Autres Risques	53.821.650	10.385.228	19,29
Total	557.759.829	259.316.143	46,49

De l'examen de ce tableau, il ressort que l'automobile seule a un taux élevé, par contre le résultat demeure néanmoins bon. Le résultat technique par branche reste très bon.

Chapitre 2 - Conclusion Générale

L'assurance est un secteur économique très peu développé dans nos pays africains. Même si elle l'est, on constate qu'aucun travail de recherche n'est fait pour l'adapter aux réalités et aux nécessités économiques de nos pays. Les promoteurs de cette activité ont tout importé de l'Occident et notre dépendance vis-à-vis de ces compagnies étrangères demeure dans la mesure où nous nous réassurons auprès d'elles et que nous nous adressons toujours à elles pour la tarification de certains risques.

L'absence de statistiques fiables tenues par les compagnies ne leur permet pas de faire un ajustement de primes judicieux. Certains tarifs devraient être révisés car ils ne répondent plus aux critères de technicité dont fait appel la

détermination d'une prime. Le manque de cadres ayant une formation adéquate en assurance justifie aussi notre dépendance.

L'autre mal dont souffrent les compagnies de la place est l'absence de restructuration des services. Celles-ci ayant débuté leurs activités avec un personnel réduit à cause de l'étroitesse du marché, elles ont connu au fur et à mesure un accroissement de la clientèle sans que cela soit suivi d'un gonflement du personnel. Il n'est donc pas rare de constater qu'un seul agent peut à la fois s'occuper de sinistres et de production.

Les compagnies d'assurances ne sont pas les seules concernées de la place, car il y a aussi le service du Contrôle des Assurances, service qui joue un rôle de boîte à lettres tout simplement parce que les autorités n'ont pas voulu le doter des pouvoirs et moyens de travail dont il a besoin. Toutes observations et suggestions adressées aux sociétés d'assurances restent lettre morte. La raison en est que les assurances n'ont jamais fait partie des programmes économiques de nos dirigeants.

Le service du Contrôle des Assurances qui effectue un travail de contrôle sur place et sur pièces, voit une partie de son activité interrompue momentanément chaque année par la non transmission des documents statistiques à la date convenue. Cela prive les stagiaires d'une partie des données chiffrées sur la situation globale du marché. Ainsi donc, dans mon rapport, toute observation chiffrée sur le marché national ne peut se faire que sur la base des états statistiques de l'année 1979.

Des études  
chiffrées sont  
possibles  
d'après les  
1980 dans  
ce rapport.

Ce qui est certain, c'est que les potentialités en matières d'assurances dans nos pays africains demeurent énormes. Çà et là des écueils se dressent qui certainement seront surmontés avec le temps. La mentalité africaine par exemple constitue un véritable obstacle au développement de certaines bran-

ches telle que l'assurance vie. Une étape sera franchie quand l'assureur réussira à rehausser son image de marque et que l'homme politique s'intéressera plus à l'assurance.