

CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES

( C. I. M. A. )

**INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES**

( I. I. A. )

BP. : 1575 - Tél. : 20-71-52 Fax : 20-71-51

e-mail : [iaa@syfed.cm.refer.org](mailto:iaa@syfed.cm.refer.org).

YAOUNDE ( CAMEROUN )

**RAPPORT DE FIN D'ETUDES ET DE STAGE  
EN VUE DE L'OBTENTION DU DIPLOME DE :  
MAITRISE EN SCIENCES ET TECHNIQUES D'ASSURANCES  
( M. S. T. A. )**

THEME :

**LA SOUS-TARIFICATION SUR LE MARCHE BENINOIS :  
CAS DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE**

*Présenté par:*

**François Gilbert HOUNZANGBE**

*Sous la direction de :*

**M. Mouftaou Y. SOUHOUIN**

*Directeur Technique de l'Africaine des Assurances*

4<sup>ème</sup> Promotion M. S. T. A. ( 1998 - 2000 )

Octobre 2000

# ERRATA

PAGES	LIRE...	AU LIEU DE...
4 -§1-ligne 4.	ses environs.	ces environs.
9 -§2- ligne 3.	dans laquelle il...	dans laquelle elle...
24 -§1- ligne 1.	d'origine accidentelle	d'origine accidentel
24 -§7- ligne 1.	Jadis conçue...	Jadis conçu...
26 -§5- ligne 1.	et <b>aux</b> vendeurs d'automobiles...	et vendeurs d'automobile...
28 -§1- ligne 4.	conducteur habituel...	conducteur habituels...
28 -§1- ligne 5.	<b>elles</b> influent...	ils inflent...
29 -§6- ligne 1.	le souscripteur, <b>a</b> pour...	le souscripteur à...
32 -§8- ligne 1.	n'a pas pu modifier...	n'a pas pu modifié...
33 -§2- ligne 1.	Bretton Woods...	Breton Wood...
33 -dernière ligne.	Mais <b>quelles</b> sont les causes...	Mais quels sont les causes...
35 -colonne 4- ligne 5.	<b>90.431.793</b>	149.596.119
35 -colonne 4- ligne 6.	<b>149.596.119</b>	149.596.11
35 -colonne 4- ligne 15.	72,84	72.84
35 -colonne 5- ligne 5.	<b>10.195.417</b>	21.262.258
35 -colonne 6- ligne 5.	<b>353.592.142</b>	1.148.851.634
37 -§1- dernière ligne.	...de ne pas en arriver là...	...de ne pas en arrivé là...

CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES

( C. I. M. A. )

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES

( I. I. A. )

BP. : 1575 - Tél. : 20-71-52 Fax : 20-71-51

e-mail : iia@syfed.cm.refer.org.

YAOUNDE ( CAMEROUN )

**RAPPORT DE FIN D'ETUDES ET DE STAGE  
EN VUE DE L'OBTENTION DU DIPLOME DE :  
MAITRISE EN SCIENCES ET TECHNIQUES D'ASSURANCES**

( M. S. T. A. )

THEME :

**LA SOUS-TARIFICATION SUR LE MARCHE BENINOIS :**

**CAS DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE**

*Présenté par:*

François Gilbert HOUNZANGBE

*Sous la direction de :*

**M. Mouftaou Y. SOUHOUIN**

*Directeur Technique de l'Africaine des Assurances*

4<sup>ème</sup> Promotion M. S. T. A. ( 1998 - 2000 )

Octobre 2000



## *DEDICACE*

*À mon père qui croyait en moi et qui n'aura pas pu mener à bout ma formation complète.*

# REMERCIEMENTS

Nous exprimerons ici toute notre gratitude à :

- Monsieur le Directeur Général de l'IIA, Monsieur Zanouvi Jean Gratien et à chacun de nos professeurs. Ils se sont dépensés sans compter pour faire de nous un cadre valable et performant, nous l'espérons, au service des Assurances. Nous les remercions pour leur sollicitude.
- Madame la Directrice du Contrôle des Assurances pour son soutien de tous les instants.
- Monsieur Souhouin Y. Mouftaou, notre maître de stage, Directeur Technique de l'Africaine des Assurances, ses conseils ont été très utiles dans la rédaction du présent rapport.
- Messieurs les Directeurs Généraux de chacune des Sociétés dans lesquelles nous avons effectué notre stage, pour avoir bien voulu partager avec nous leur savoir-faire. Nous leur en sommes extrêmement reconnaissant.
- Monsieur le Directeur du Collège Classique et Moderne Robert DJIDONOU de Porto-Novo pour son soutien logistique.
- Tous mes frères, sœurs et amis dont le soutien a été constant.
- A tous ceux que nous avons pu oublier et qui ont été pour nous des sources d'inspiration.

## *LISTE DES ABREVIATIONS*

- Africaine : Africaine des Assurances.
- ARGG : Assurances et Réassurances du Golfe de Guinée.
- ASA : Association des Sociétés d'Assurances
- BNS : Bonus pour Non Sinistre.
- CFA : Communauté Financière d'Afrique
- CIMA : Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances
- CPFA : Centre Professionnel de Formation en Assurances
- CRCA : Commission Régionale de Contrôle en Assurance
- DCA : Direction du Contrôle des Assurances
- FEDAS : Fédérale d'Assurances .
- GAB : Générale des Assurances du Bénin
- GVB : Groupama – Vie Bénin
- IARD : Incendie Accident et Risques Divers
- IIA : Institut International des Assurances.
- IRDT : Incendie Risques Divers et Techniques
- NSAB : Nouvelle Société d' Assurances du Bénin.
- S.A. : Société Anonyme
- SONAR : Société Nationale d'Assurances et de Réassurances
- SSA : Service Sinistre Automobile
- SSIRD : Service Sinistre Incendie Risques Divers et Techniques
- UBA-VIE : Union Béninoise d'Assurances-Vie.

# INTRODUCTION

## INTRODUCTION

La Maîtrise en Sciences et Techniques d'Assurances est un diplôme du deuxième cycle de l'Institut International des Assurances (IIA).

L'obtention de ce diplôme constitue l'heureux aboutissement d'une formation de deux ans à Yaoundé qui s'achève par la soutenance d'un rapport de stage et par une épreuve de grand oral.

Ainsi, après une phase théorique de dix huit (18) mois commencée le 1<sup>er</sup> Décembre 1998, nous avons, du 08 Mai au 22 Septembre 2000, effectué notre stage au Bénin. Il s'est déroulé en trois phases.

Dans un premier temps, nous avons passé deux semaines dans chacune des compagnies-Vie que sont l'UBA-VIE et l'ARGG.

Dans un deuxième temps, il nous a été donné de connaître les structures de fonctionnement de la FEDAS, de la NSAB, et de l'Africaine. Si dans la première société nous n'avons passé que deux semaines, nous sommes resté par-contre pendant six semaines dans chacune des deux autres compagnies.

Pour finir, nous avons travaillé à la Direction du Contrôle des Assurances pendant deux semaines. Le stage effectué dans ces diverses structures nous a permis de noter quelques difficultés.

En effet, le marché concurrentiel d'Assurances au Bénin est très jeune. Au bout de deux ans de libéralisation du secteur, cinq compagnies IARD opèrent sur ce marché précédemment monopolisé par une seule. Du coup, il devient trop étriqué, et les différentes stratégies commerciales déployées ont pris le pas sur les exigences techniques de la production. Il en résulte un certain nombre de problèmes dont le plus important est la sous-tarification observée surtout en Assurance Automobile.

C'est pour ces raisons que nous avons voulu nous pencher sur le thème suivant :

**« La sous-tarification sur le marché béninois : cas de l'Assurance Automobile .»**

Ainsi, après la présentation du marché béninois des Assurances, de ses différentes difficultés et des approches de solutions que nous préconisons dans une première partie, nous étudierons plus particulièrement le problème de la sous-tarification en Assurance Automobile sur le marché béninois dans une deuxième partie.

# **PREMIERE PARTIE:**

**PRESENTATION DU MARCHE BENINOIS DES ASSURANCES**

Au lendemain de la conférence des forces vives de la nation, qui s'est tenue en Février 1990 à Cotonou, nous avons assisté à de grandes réformes politiques, économiques, administratives et institutionnelles au Bénin.

C'est dans ce contexte qu'est intervenue l'abrogation du monopole de la SONAR par la loi N° 92- 029 du 26 Août 1992, monopole accordé sur presque deux (2) décennies.

Cependant, il faudra attendre 1994 pour voir la libéralisation effective du secteur des Assurances, qui du reste, s'est faite en deux (2) phases.

Dans un premier temps au cours de cette même année, le secteur vie sera soumis aux dures réalités de la concurrence, avec l'agrément donné à deux compagnies à savoir l'Union Béninoise d'Assurances-Vie (UBA-VIE) et les Assurances et Réassurances du Golfe de Guinée (ARGG).

Plus tard avec la mise en application du code CIMA à partir du 15 Février 1995, une troisième Société, Groupama -Vie Bénin (GVB) obtint l'agrément.

La deuxième phase, quant à elle a vu la libéralisation des branches Incendie, Accident et Risques Divers (IARD). Elle est intervenue en Mars 1998 avec l'agrément octroyé à l'Africaine des Assurances. Cette société a démarré ses activités avec le portefeuille de contrats en vigueur à la SONAR, actuellement en liquidation. Au cours de cette année, le même jour, deux autres Sociétés IARD obtiendront l'agrément.

Présentement on dénombre cinq (5) Compagnies IARD sur le marché avec la création en 1999 de la Générale des Assurances du Bénin (GAB) et celle en Janvier 2000 de la Société Béninoise d'Assurance Accident (SOBAC).

Compte tenu de sa taille et sa part du marché, nous présenterons dans cette première partie, d'abord l'Africaine des Assurances, puis ensuite les autres compagnies dans lesquelles nous avons effectué notre stage.

## I - PRESENTATION DE L'AFRICAINNE DES ASSURANCES

Au Bénin où la culture des Assurances est peu développée, il est vital pour les compagnies d'Assurances de s'implanter dans les principales villes du Territoire National. Mais cela n'est pas aisé. C'est ce qui fait que la plupart des Sociétés opèrent à Cotonou et dans ces environs.

Le constat est que les diverses Sociétés ne disposent pas encore de canaux adéquats de distribution des produits d'Assurances. Le produit doit être le plus proche possible des clients potentiels.

Dans le cas de l'Africaine, le problème est tout autre. Etant née des cendres de l'ancienne SONAR (IARD) elle bénéficie du réseau préalablement établi par celle-ci.

Toutefois ce réseau est insuffisant sur l'ensemble du territoire et par surcroît, manque de performance.

Après avoir exposé l'organisation générale et défini la composition de son actionnariat, nous analyserons le dispositif de distribution et les structures de règlement de sinistres de l'Africaine.

### 1- Organisation générale et actionnariat

Pour avoir une existence légale, toute société anonyme doit remplir certaines conditions avec toutefois quelques spécificités en Assurances. Nous pouvons citer entre autres, l'inscription au registre du commerce, la constitution d'un capital social.

C'est pour satisfaire à ces dispositions que l'Africaine, a dû présenter un dossier d'agrément et constituer son capital social.

Nous exposerons ici son organisation générale, et donnerons des précisions sur son actionnariat.

#### 1-1 Organisation générale

Créée le 05 Novembre 1997 à Cotonou, l'Africaine des Assurances S.A est la première compagnie d'Assurances agréée en IARD en République du Bénin, à la suite de la libéralisation du secteur des Assurances.

Après les formalités réglementaires imposées par la commission de contrôle des Assurances, elle a reçu son agrément par arrêté N° 447 /MF/DC/DGAE/DCA du 20 Mars 1998. Elle est conduite par un Directeur Général nommé par le conseil d'administration, qui à son tour et conformément aux pouvoirs statutaires qui lui sont conférés, nomme les Directeurs ainsi que les Chefs de Services et de Bureaux Directs.

Suite à la décision N°014/99/DG-AA/SP du 19 Octobre 1999, le nouvel organigramme (voir en annexe) de l'Africaine est déjà fonctionnel et compte 86 agents répartis comme suit :

Tableau des effectifs au 31 Décembre 1999

CATEGORIES	EFFECTIFS
Cadres	20
Agents de Maîtrise	27
Agents employés	39
Total	86

Ayant son siège à la "Place du souvenir", route de l'aéroport, L'AFRICAINNE est l'une des compagnies qui est en conformité avec les nouvelles dispositions de l'article 329-3 du code CIMA.

### **1-2 Actionnariat**

Selon l'article 329 – 3 du code CIMA, modifié par décision du conseil des Ministres des Assurances en date du 22 Avril 1999 à Dakar, et entré en vigueur le 1<sup>er</sup> Août 1999, le capital social de toute compagnie d'Assurances revêtant la forme d'une Société anonyme est désormais de cinq cent millions (500.000.000) de Francs CFA au moins.

L'Africaine des Assurances est une société d'économie mixte au capital d'un milliard (1.000.000.000) de francs CFA entièrement libéré. La moitié des actions est détenue par les opérateurs privés nationaux.

Après avoir satisfait aux conditions d'obtention de l'agrément, l'AFRICAINNE s'est organisée afin de pouvoir vendre ses produits qui sont :

- Assurance Automobile
- Assurance Maladie
- L'Individuel Accident
- L'Assurance Contre le Vol
- La Globale de Banque
- L'Assurance Multirisques Habitation
- Tous Risques Chantier
- Tous Risques Informatique etc.

### **2- Les canaux de distribution**

L'objectif primordial d'une entreprise commerciale est d'écouler ses produits. Ainsi, l'une des conditions à remplir par l'Entreprise pour rentabiliser son action et faire des bénéfices, est la mise en place d'un réseau de distribution dynamique. Les canaux de distribution utilisés par l'AFRICAINNE sont :

- Les Bureaux Directs
- Les Agences Générales

- Les Courtiers

## **2-1- Les Bureaux Directs (BD)**

Les Bureaux Directs sont des services qui dépendent de la Direction Commerciale. Ils sont directement reliés au SACABD (Service Action Commerciale et Animation de Bureaux Directs) auquel ils rendent compte mensuellement.

Les Bureaux Directs sont au nombre de cinq (05). On distingue ceux de :

- Cotonou Centre
- Akpakpa
- Porto-Novo
- Bohicon
- Parakou

Ils ont une structure de production subdivisée en trois (3) comptoirs : le comptoir Automobile, le comptoir Maritime et Transport et enfin le comptoir Incendie et Risques Divers.

Les comptoirs se chargent de la vente de contrats spécifiques à leur branche d'activité.

Ainsi les clients sont accueillis aux comptoirs où il peuvent recevoir des informations et souscrire éventuellement en même temps des contrats. Tel peut être le cas en Assurance Automobile et en Assurance Maritime et Transport, la souscription ne durant au maximum dix (10) minutes, grâce à l'usage de l'outil informatique.

Notons toutefois qu'en ce qui concerne les contrats Incendie et Risques Divers, le procédé est tout autre. En effet une visite de risque est souvent nécessaire au producteur pour pouvoir bien apprécier le risque avec tous les paramètres. Ce n'est qu'après ce préalable que le producteur dispose d'éléments nécessaires pour une bonne tarification.

La souscription des contrats pour l'Africaine ne se fait pas seulement au Bénin. En effet cette société dispose d'un correspondant en France qui, conformément à la convention qui les lie, lui souscrit des contrats Maritimes, Aériens et Terrestres. Il s'agit de la SIRCAR (Société Internationale de Représentation de Courtage d'Assurance et Réassurance).

Notons en outre que pour la tarification de gros risques, il est fait recours à un service spécialisé, le Service Tarification et Produits. La distribution des produits par l'Africaine des Assurances peut également se faire par d'autres canaux.

## **2-2 Les Agences Générales**

Un agent général est une personne physique ou morale, qui reçoit mandat d'une compagnie d'Assurances pour souscrire des contrats. Il est lié à cette dernière par un traité de nomination fixant les limites de son mandat et déterminant sa rémunération.

L'agent général réserve l'exclusivité de sa production à la compagnie d'Assurances qui l'a mandaté. Il peut éventuellement proposer un risque à souscrire à une autre

compagnie, si ce risque est refusé, ou ne rentre pas dans la catégorie des contrats offerts par la compagnie mandante. En contrepartie, il bénéficie d'une exclusivité territoriale.

Jadis, du fait du monopole accordé à la SONAR, il n'existait pas au Bénin des agents généraux. C'est avec la libéralisation du marché des Assurances qu'on verra naître les Agents Généraux. Le premier à s'installer fut Béninvest Assurance.

Au 31 décembre 1999, l'Africaine dispose de (11) onze agents généraux.

Pour avoir une large couverture et un bon coût, l'Assuré potentiel, peut avoir recours à un intermédiaire à même de le conseiller valablement : le courtier.

### **2-3 Les courtiers**

Les Sociétés de courtage en Assurance sont des Sociétés qui reçoivent mandat des clients afin de rechercher l'Assureur le mieux indiqué pour la souscription de leur contrat. Ces Sociétés apportent des risques à couvrir à une compagnie d'Assurances et demandent une cotation. Au regard de la cotation réalisée par différentes compagnies, le courtier retient la meilleure pour son mandant. Le courtier est chargé de recouvrer les primes pour l'Assureur. Il intervient également en cas de sinistre pour conseiller l'Assuré, et l'aider à avoir une bonne indemnité.

Ainsi les courtiers ne sont pas liés à l'Assureur mais reçoivent une commission de lui.

La commission est calculée au prorata du chiffre d'affaires réalisé par le courtier.

Les courtiers les plus fréquents à l'Africaine sont :

- Gras Savoye Bénin
- 2CA: Cabinet de Courtage d'Assurance
- A & C Bénin (Assurance et Courtage Bénin)
- SCAB: Société de Courtage d'Assurances et de Réassurances

En contrepartie de la garantie qu'elle accorde à un Assuré l'Africaine perçoit une prime. Ainsi que se passe-t-il en cas de sinistre, c'est-à-dire lorsque le risque souscrit se réalise entraînant la mise en œuvre de la garantie de l'Africaine ?

### **3- Les structures de règlement de sinistres**

Deux situations peuvent se présenter pour ce qui concerne le risque couvert par l'Africaine des Assurances

- Soit le terme du contrat survient sans qu'il n'y ait eu de sinistre, et dans ce cas l'Africaine ne débourse rien,
- Soit avant le terme du contrat, il y a réalisation du risque entraînant la mise en œuvre de sa garantie. Dans ce cas comment procède-t-elle au règlement.

Après avoir présenté ses structures de règlement, nous exposerons leur fonctionnement tout en insistant sur la particularité du Service Sinistre Auto.

### 3-1 Présentation

Les structures de règlement sont de deux (2) ordres. Lorsque survient un sinistre, le règlement se fait par :

- Le Service Sinistre Automobile, s'il s'agit d'un contrat d'Assurance Automobile
- Le service sinistre IRDT, si l'on est en présence d'un dossier autre que l'Automobile. Il existe trois (03) niveaux de règlement de sinistre selon le montant en jeu.
- Le premier niveau constitué par le SSA ou le SSIRDT, peut valablement faire face à tout dossier de réclamation dont le montant n'excède pas deux (2) millions de francs CFA.
- Au deuxième niveau, nous avons la direction technique, qui a compétence pour des réclamations dépassant deux (2) millions mais n'excédant pas cinq (5) millions
- Lorsqu'un dossier de réclamation fondé excède cinq (5) millions de francs CFA, seule la Direction Générale a compétence pour donner son accord ; il s'agit là du troisième niveau de règlement.

En dehors de ces structures, il en existe d'autres par lesquelles les dossiers de règlement de sinistre peuvent transiter. Il s'agit :

- du service contentieux et inspection des sinistres
- du service audit interne et contrôle de gestion
- du service comptable et financier
- de la Direction financière et des ressources humaines.

Ces différents services sont chargés, non plus d'étudier les dossiers, mais, d'exécuter des tâches précises visant à régler rapidement et au mieux les sinistres. Comme nous pouvons le constater, toutes ces structures sont internes à l'Africaine.

Il existe également des personnes externes qui contribuent au règlement d'un dossier sinistre. Ce sont les experts et les avocats agréés auprès des tribunaux de premières instances.

Notons que les principales structures de règlement sont le SSA et le SSIRDT. En effet tous les dossiers sont étudiés par eux, même si parfois l'indemnité à payer dépasse leur compétence. De plus les dossiers, réétudiés par la Direction Technique ou la Direction Générale leur sont renvoyés.

Comment ces structures procèdent-elles au règlement d'un sinistre ?

### 3-2 Fonctionnement des structures de règlement

La procédure de règlement est la même aussi bien au Service Sinistre Automobile qu'au Service Sinistre IRDT, avec toutefois quelques particularités dans le premier.

De ce fait nous exposerons ici la procédure générale avant de mettre en relief la particularité du SSA

### 3-2-1 Procédure de règlement de sinistre

Avant toute chose, il faut signaler que le SSA et le SSIRDT contrôlent et centralisent les contrats rédigés par toutes les autres entités compétentes.

Tout commence par une lettre de déclaration que l'assuré envoie au service de la branche concernée. Dès réception de cette lettre, le service adresse une correspondance à l'Assuré dans laquelle elle lui fait part de l'ouverture d'un dossier sinistre, et lui communique par la même occasion le numéro de ce dossier.

Après la prise des déclarations des sinistres et l'ouverture des dossiers relatifs à ces sinistres, ce service procède à la reconnaissance de sinistre ; il collecte les éléments d'appréciation relatifs aux circonstances dudit sinistre, et propose le cas échéant les mesures conservatoires nécessaires.

Ensuite le SSA ou le SSIRDT fait l'étude du dossier et apprécie les réclamations faites par la victime. Ainsi suivant les clauses du contrat, si la garantie est acquise, le service qui a étudié le dossier fait des suggestions et propose un règlement. Sinon il adresse une correspondance à l'Assuré pour l'en informer.

Dans le cas où la garantie est acquise, le dossier est transmis, après accord de la victime sur le montant de l'indemnité à lui payer, au service financier et placement pour demande de chèque. Celui-ci établit le chèque qui sera visé par le Directeur Général. Enfin le dossier retourne au service demandeur du chèque.

Mais quand le montant de règlement de sinistre dépasse les compétences du SSA ou du SSIRDT, le dossier est transmis à la Direction Technique ou à défaut de la Direction Générale.

A part ce schéma, certains dossiers ont besoin de l'avis d'un expert ; le chef SSA ou le chef SSIRDT selon le cas, procède alors à sa nomination.

En outre, il faut remarquer que le règlement d'un dossier de réclamation à jour, se fait dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de dépôt. Il existe une liste de pièces à fournir pour chaque type d'assurance. (Voir annexe pour un exemple).

Cette procédure de règlement a besoin d'être nuancée en ce qui concerne l'assurance auto.

### 3-2-2 Particularité du Service Sinistre Automobile

La déclaration de sinistre se fait le plus souvent à un comptoir spécial. Cette précaution a été prise en raison du nombre important de sinistrés par jour.

L'assuré vient déclarer de vive voix le sinistre survenu avec toutes les pièces indispensables (certificat d'assurance, permis de conduire, livret de bord, preuve d'un constat de police s'il y a lieu, droit de taxi s'il s'agit d'un taxi, le véhicule accidenté s'il est déplaçable).

Ensuite une équipe est chargée d'étudier le dossier. Elle est tenue, dans un délai d'un an, de faire à la victime, si celle-ci a subi des préjudices corporels, une offre d'indemnisation, indépendamment de sa réclamation.

L'étude du dossier terminée, le Service Sinistre Auto propose une offre d'indemnité compte tenu des préjudices subis.

L'accord de la victime recueilli, l'Africaine doit attendre l'expiration d'un délai de quinze (15) jours avant de procéder au paiement de l'indemnité

En raison des dommages corporels, des provisions sont souvent accordées en urgence à la victime compte tenu de l'ampleur des dégâts. Elles ne doivent en aucun cas dépasser le montant de trois cent mille (300.000) francs CFA.

Telle est la particularité du Service Sinistre Auto pour ce qui concerne la couverture de la garantie RC contenue obligatoirement dans tout contrat d'Assurance Auto.

L'Africaine des Assurances, leader dans les branches IARD, avec un chiffre d'affaires de 5.385.026.690 F CFA réalisé en 1999, est aujourd'hui l'une des grandes compagnies d'Assurances en Afrique.

Le réseau commercial de cette société est très dense. Il couvre tout le pays, ce qui justifie son slogan : « l'Africaine des Assurances, toujours plus proche de vous ».

Il existe tout de même quelques blocages au niveau de cette compagnie. Les difficultés de l'Africaine sont :

- un pléthore de personnel ayant pour corollaire une charge salariale très élevée.
- l'absence de logiciel de règlement de sinistre.

Suggérons :

\* qu'il soit prévu à moyen terme la fusion des deux bureaux directs de Cotonou en un seul, ce qui déjà permettra de réduire l'effectif du personnel.

\* que l'Africaine se dote d'outils informatiques performant afin de procéder avec célérité au règlement des sinistres. Cela doit être une nécessité primordiale en Automobile. Cette deuxième difficulté est d'ailleurs commune à toutes les compagnies IARD du marché.

## II – LES AUTRES COMPAGNIES D'ASSURANCES

Pour un petit marché comme celui du Bénin, huit (8) compagnies d'Assurances peuvent paraître excessives. En effet à part l'Africaine, quatre (04) autres compagnies souscrivent des contrats dans la branche IARD, tandis que dans la branche VIE, trois (03) sont autorisées à proposer des contrats sur le marché des assurances.

Passé le moment de quelques difficultés conjoncturelles, chacune de ces sociétés se bat pour conquérir sa part du marché.

Après avoir présenté les autres compagnies IARD dans lesquelles nous avons effectué notre stage, nous étudierons l'UBA-Vie et l'ARGG et mentionnerons pour finir dans cette sous partie certaines difficultés de ces compagnies en essayant de faire quelques suggestions.

### 1-Les compagnies IARD

Il s'agit principalement de la NSAB et de la FEDAS.

#### 1-1 La Nouvelle Société d'Assurances du Bénin (NSAB)

Deuxième compagnie à avoir reçu l'agrément dans la branche IARD, la NSAB est actuellement le challenger de l'Africaine des Assurances.

Son chiffre d'affaires en 1999 est de l'ordre de 2.040.247.403 F CFA, dont 65 % environ représente la production dans la branche automobile.

Elle a son siège et sa direction générale à l'immeuble KOUGLENOU, immeuble à sept (07) étages que l'on ne peut manquer d'apercevoir sur l'Avenir Steinmetz, l'une des grandes artères de Cotonou.

En effet par arrêté n° 275/MF/DC/DGAE/DCA du 07 Mai 1998, du ministre des finances et après avis conforme de la CRCA, l'agrément lui fut accordé, et elle démarra ses activités au mois d'Août de la même année dans les branches ci-après :

- Assurance Automobile
- Assurances Personnes transportées
- Assurance Incendie et Evènements assimilés
- Vol
- Multirisques Habitation
- Multirisques PMI/PME
- Responsabilité Civile Chef d'Entreprise
- Assurance Maladie
- Responsabilité Civile Décennale
- Dégâts des eaux etc.

La NSAB appartient au groupe NSIA-AGCI, et dispose d'un capital social de 300.000.000 entièrement libéré, dont les 54 % sont la propriété des opérateurs économiques nationaux.

Elle emploie au total 33 personnes dont trois (03) contractuels répartis comme ci-après :

Effectif du personnel au 30 Septembre 2000

Catégorie	Effectif
Cadres	7
Agents de maîtrise	18 *
Employés	8 **
Total	33

(Voir organigramme en annexe)

Sur le marché concurrentiel qui est désormais celui du Bénin, la NSAB cohabite aussi avec la FEDAS.

### 1-2 La Fédérale d'Assurances (FEDAS)

Le dynamisme de la concurrence s'est trouvé renforcé avec l'arrivée d'une troisième compagnie IARD à savoir : la FEDAS.

En effet, par arrêté n° 329/MF/DC/DGAE du 14 Mai 1998, l'autorisation nécessaire pour opérer dans le secteur des Assurances, qu'est l'agrément, a été accordée à la Fédérale d'Assurances.

Elle a démarré ses activités dans la même période que la NSAB et est autorisée à commercialiser les contrats d'Assurance Incendie, Accidents et Risques Divers suivants :

- Contrat d'Assurance Automobile
- Protection contre les accidents corporels et les maladies (individuelle et famille)
- Contrat Santé, groupe (Assurance accident / maladie)
- Contrat Santé particulière (remboursement des frais de traitement)
- Contrat d'Assurance maritime sur faculté
- Police Multirisques Habitation
- Police Multirisques Entreprises (Commerçants, artisans, professions libérales et PME)

---

\* dont un (01) contractuel

\*\* dont deux (02) contractuels

Seule compagnie IARD au Bénin dont les actions sont entièrement détenues par des nationaux, la FEDAS dispose d'un capital social de 500.000.000 non encore totalement libéré.

Son siège social est situé derrière la pâtisserie la "caravelle" à Ganhi.

Elle a réalisé un chiffre d'affaires de 355.036.342 F. CFA<sup>(1)</sup>.

La FEDAS emploie présentement 24 personnes réparties de la façon suivante :

Effectif au 31 Décembre 1999

Catégories	Effectif
Cadres	2
Agents de maîtrise	12
Employés	10
Total	24

Le tableau des compagnies IARD opérant aujourd'hui au Bénin ne saurait être complet, si mention n'est pas faite des structures dans lesquelles nous n'avons pas pu effectuer notre stage.

Il s'agit de :

- La Générale des Assurances du Bénin (GAB) qui a obtenu son agrément par arrêté n° 345/MF/DGAE/DCA du 30 Avril 1999 et a réalisé pour la deuxième semestre de 1999 un chiffre d'affaires de 119.207.450 Francs CFA.

- La SOBAC ; Société Béninoise d'Assurance Accident qui quant à elle, a obtenu son agrément par arrêté n° 12/MFE/DC/DGAE/DCA du 25 Janvier 2000.

En application des dispositions de l'article 326 alinéa 3 du code CIMA les compagnies que nous venons de présenter ne peuvent pas opérer dans les branches d'Assurance -Vie. Il existe à cet effet d'autres sociétés.

## **2- Les compagnies d'Assurances – Vie**

Depuis 1990, le Bénin a connu de profondes réformes. C'est ainsi que le secteur des assurances, jusqu'alors sous monopole de la SONAR, connaîtra l'ouverture du marché.

Cette démonopolisation qui s'est faite d'abord pour les opérations d'Assurances Vie et capitalisation, a été concrétisée par la création de trois (03) compagnies d'assurances. Nous présenterons successivement l'UBA-VIE et l'ARGG.

---

<sup>(1)</sup> Il s'agit de la production de 18 mois (Août 1998 à Décembre 1999)

## **2-1 l'Union Béninoise d'Assurances – Vie (UBA-Vie)**

Née des cendres de la SONAR – VIE, l'UBA – Vie a démarré ses activités en 1995. Déjà par décret n° 94-377, pris en conseil des ministres, l'agrément lui a été accordé le 17 Novembre 1994.

Tout comme l'Africaine des Assurances, l'UBA-VIE a son siège à la "Place du Souvenir", précisément dans l'immeuble qui est mitoyen à celui de la SABENA et à 50 mètres environ de l'Africaine des Assurances.

Son actionnariat fait d'un capital social de 400.000.000 F CFA, se décompose aujourd'hui comme suit :

- SUNU Finances Holding S.A : 51 %
- SFI : 10 %
- BOA (Bénin) : 10 %
- Eco Bank : 7,5 %
- Actionnaires privés béninois : 21,5 %

Ses activités au début limitées sur les plus grandes villes du Bénin que sont Cotonou et Porto-Novo, sont étendues présentement sur toute l'étendue du territoire Béninois.

BENINVEST-ASSURANCES est le seul agent général, à qui l'UBA-VIE a donné mandat pour la distribution de ses produits qui sont :

- La Temporaire décès
- L'Épargne retraite avenir
- Le Libre épargne
- La Mixte plus
- La Rente Education Plus

Dans la catégorie des sociétés opérant dans la branche vie, l'UBA-VIE est le leader sur le marché béninois des Assurances avec un chiffre d'affaires de 1.037.181.314 Francs CFA en 1999.

Le 17 Novembre 1994, l'agrément ne fut pas donné uniquement à l'UBA-VIE, mais également à une autre compagnie.

## **2-2 Assurances et Réassurances du Golfe de Guinée (ARGG)**

La "Place du Souvenir" de Cotonou peut être appelée, à juste titre du reste, le carrefour des compagnies d'Assurances.

En effet à environ 500 mètres de l'UBA-VIE, et sur le même alignement que cette dernière et l'Africaine des Assurances, se trouve le siège social et la direction générale de l'ARGG. Les actions composant son capital social qui est de 250.000.000 F CFA sont en totalité détenues par des nationaux.

Tout comme l'UBA-VIE, l'ARGG a obtenu son agrément par décret n° 94 / 378 le 17 Novembre 1994 pour la commercialisation de ses produits qui sont :

- Assurance Education ARGG
- Avenir Enfant ARGG
- Prévoyance Retraite à prestations définies
- Temporaire Décès

L'ARGG s'appuie sur un réseau de distribution composé essentiellement de cinq (05) bureaux directs, bureaux directs de Parakou, Bohicon, Cotonou, Lokossa et Porto-Novo.

Dans le souci de proposer aux clients des produits en parfaite adéquation avec leurs besoins, l'ARGG vient de mettre sur le marché deux autres types de contrats. Il s'agit du

- Plan d'Epargne Crédit Retraite (PECR) et du
- Contrat d'Assurance Vie Entière Spéciale (CAVES)

L'ARGG espère avec l'arrivée de ces deux nouveaux produits, améliorer son chiffre d'affaires qui était estimé en 1999 à la somme de 483.562.866 Francs CFA, montant qui la positionne à la dernière place pour le classement des Sociétés d'Assurances- vie opérant au Bénin.

Groupama-vie Bénin, quant à elle classée deuxième grâce à son chiffre d'affaires réalisé à la fin de l'exercice 1999, (649.942.466), est la seule compagnie qui ne soit pas de droit national, parmi les Sociétés d'Assurances opérant au Bénin.

La NSAB, la FEDAS, l'UBA-Vie et l'ARGG sont des compagnies qui font aujourd'hui moins de chiffre d'affaires que l'Africaine. Elles n'ont pas pour autant moins de difficultés que cette dernière.

### 3 – Remarques et Suggestions

Nous avons constaté pendant cette phase pratique de notre formation ce qui suit au niveau des compagnies suivantes :

#### □ l'UBA-Vie

- Trop de rachats de contrats
- Personnel insuffisant entraînant une forte implication des stagiaires.

Par conséquent, nous suggérons :

- Qu'un soin particulier soit apporté à l'exposé des produits au cours de la vente.
- Que l'on pense à embaucher du personnel, pour n'assigner aux stagiaires que des travaux moins délicats

□ **L'ARGG**

- Nouveaux produits mis sur le marché depuis le 15 Juillet 1999, que sont le CAVES et le PECR, toujours inconnus du public.

Proposons donc que soit revue l'approche marketing. Suggérons :

\* qu'ils soient proposés aux anciens assurés, sous forme de courrier qui leur seront adressés.

\* qu'une campagne publicitaire soit organisée à la radio et à la télévision.

\* s'agissant du produit PECR, cible à choisir : les commerçants du marché Dantokpa<sup>(1)</sup>.

□ **La FEDAS**

Pas de suivie des cotations proposées aux entreprises

- Solution préconisée : mettre sur pied un service de courtage qui sera chargé de faire les cotations et d'œuvrer à un heureux aboutissement desdites cotations.

□ **La NSAB**

- Application de l'ancien SMIG(21.925) Francs CFA, comme base des calculs des différentes indemnités dues aux victimes en cas d'accident corporel causé par un véhicule terrestre à moteur.

- Pas de structure de distribution dans une grande ville comme la capitale du Bénin : Porto-Novo.

\* Espérons que la NSAB se mettra en phase avec la FEDAS qui elle, applique déjà le nouveau SMIG (25.000) francs CFA pour continuer de mériter son slogan qu'est "la NSAB le vrai visage de l'Assurance"

\* Suggérons que mandat soit donné à un agent général pour opérer à Porto-Novo.

Sur le marché béninois, un problème spécifique reste tangible seulement aux compagnies d'assurance non vie. C'est celui de la sous-tarification observée dans cet environnement concurrentiel.

---

<sup>(1)</sup> Marché International situé à la hauteur du nouveau pont de Cotonou.

## **DEUXIEME PARTIE:**

**LA SOUS-TARIFICATION SUR LE MARCHÉ BENINOIS :  
Cas de l'assurance automobile**

Le professeur JOSEPH HERMARD disait :

*Le contrat d'assurance est un contrat par lequel, une partie, l'assuré, se fait promettre, moyennant une rémunération, la prime, pour lui ou pour un tiers en cas de réalisation d'un risque, une prestation par une autre partie, l'assureur, qui prenant en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique<sup>1</sup>.*

Cette définition a besoin d'être complétée par une autre à caractère technique : L'Assurance est une opération par laquelle une personne, l'assureur, groupe en mutualité d'autres, les assurés, afin de les mettre en mesure de s'indemniser mutuellement d'une perte éventuelle, le sinistre, à laquelle elles sont exposées, moyennant une somme appelée cotisation ou prime payée par chaque assuré à l'assureur, qui la verse dans la masse commune.

Il apparaît clairement que l'assureur n'est que le gestionnaire de cette mutualité. Il importe que l'épargne constituée par les membres de la mutualité soit suffisante ; ce qui pose le problème de la tarification du risque.

La tarification en assurance est le procédé par lequel l'assureur fixe la prime à payer par le souscripteur du contrat.

Notre choix s'est porté sur le thème : "La sous-tarification sur le marché béninois : cas de l'assurance auto" car pour que toute entreprise évoluant dans le secteur des assurances, puisse bien se porter, elle doit fondamentalement établir un tarif suffisant. Surtout que dans ce secteur, il y a inversion du cycle économique. Par conséquent quand il y a sous-tarification, il y a déséquilibre technique et la compensation des risques en prend un coup.

Nous avons choisi d'examiner le cas de l'assurance automobile car c'est la branche qui rapporte plus de la moitié du chiffre d'affaires IARD.

La sous-tarification consiste à percevoir une prime en deçà de ce que prévoient les tarifs.

Pour examiner ce problème, notre étude s'articulera autour de deux points à savoir :

- Le rappel de quelques notions en assurance automobile.
- L'étude du tarif R.C auto.

---

<sup>1</sup> Cité par P. ATAKLA. – Cours inédit de Contrat d'Assurance. – DT-A, CPFA BENIN, 10<sup>ème</sup> promotion.

## I – L'ASSURANCE AUTOMOBILE

L'homme dans son vécu quotidien court des risques des dangers dont les causes sont variables et les conséquences imprévisibles. Conscient de ce fait, il s'est de tout temps efforcé à rechercher des moyens de lutte contre les coups du sort parfois très tragiques.

De tous les moyens de lutte dont l'homme dispose, l'Assurance apparaît sans doute comme le meilleur. (Nous ne devons cependant pas oublier le rôle joué par certains moyens comme la prévention et l'assistance). Par cette technique, des individus s'unissent pour mieux se défendre contre un péril commun, péril contre lequel l'homme pris isolément, s'avère souvent impuissant.

Exemple : Tout usager de la voie publique court le risque d'être heurté par un véhicule. C'est ce qui justifie l'existence de l'Assurance Automobile.

Face aux problèmes posés par l'automobile, problèmes qui ont été de tout temps un souci pour toutes les sociétés, des solutions fort heureuses n'ont été trouvées en France qu'en 1825 par la création de l'assurance de Responsabilité Civile du fait de l'auto.

Après avoir mis en relief, l'importance et les potentialités du risque automobile sur le marché béninois des assurances, nous insisterons sur les principales garanties et données de la tarification.

### **1-Importance et potentialités du risque auto au Bénin**

Quoiqu'on dise, l'Assurance Automobile a toujours généré dans presque tous les pays des primes très importantes, conséquence logique du nombre sans cesse croissant de véhicules en circulation.

Le Bénin n'est pas en marge d'un tel phénomène. Nous étudierons à cet effet l'évolution du portefeuille automobile des compagnies d'assurance IARD de 1996 à 1999, puis les potentialités du risque automobile dans ce pays.

#### **1-1 Le chiffre d'affaires**

Dans les pays Africains notamment dans les pays membres de la CIMA, la branche Automobile tient une place prépondérante en matière de chiffre d'affaires. Le Bénin n'est pas en reste. La branche automobile est la plus connue de nos populations ; elle ouvre la porte à d'autres Assurances.

Comme nous le montre le tableau ci-dessous il y a généralement, d'année en année, une progression du chiffre d'affaires due fondamentalement à la progression du parc auto ; le tarif n'ayant presque pas varié dans le temps.

### Données statistiques sur les chiffres d'affaires auto et globaux du marché.

	1996 <sup>(1)</sup>	1997 (1)	1998 <sup>(2)</sup>	1999 <sup>(3)</sup>
Chiffre d'affaires en auto : a	3878,20	4404,75	5319,34	5027,55
Chiffre d'affaires globale en IARD : b	6832,72	7233,63	7745,47	7857,24
% auto / IARD : a/b	56,76%	60,89%	68,68%	63,99%
Evolution du chiffre d'affaires auto		+ 13,58%	+ 20,76%	- 5,48%

N.B : Les chiffres sont exprimés en millions de franc CFA.

De l'analyse de ces données, il ressort que la branche auto a toujours occupé plus de la moitié du portefeuille IARD. du marché en chiffre d'affaires. Ce montant aurait pu être amélioré compte tenu des potentialités du risque auto.

#### 1 - 2 Potentialités

La souscription d'un contrat d'assurance auprès d'une compagnie, équivaut en réalité à l'adhésion à un groupe de personnes rassemblées par l'assureur, appelée mutualité.

Chaque assuré qui paye sa prime ignore à qui profitera cette somme d'argent, mais a conscience que sans cette prime, l'assureur ne sera jamais en mesure d'indemniser les assurés victimes d'un sinistre. L'assurance apparaît comme l'organisation de la solidarité entre les hommes. Cette solidarité ne peut être efficace que si tout le monde y contribue.

En automobile, les possibilités d'assurance inexploitées sont énormes. En effet conformément à l'article 200, alinéa 1 du code CIMA, l'obligation d'assurance ne porte pas sur les véhicules de l'Etat ; ceci demeure une faiblesse du système, car le parc automobile de l'Etat qui compte environ dix mille véhicules reste un énorme marché pour les assureurs.

La deuxième source inexploitée est celle des taxis moto appelé "ZEMIDJAN". Actuellement ils sont plus de cent mille. En supposant que chacun d'eux paie une prime moyenne de 19.760 CFA cela fera accroître le chiffre d'affaires globale de près de 2.000.000.000 CFA.

Donc si toutes ces deux catégories venaient à s'assurer, les assureurs béninois, conformément à la loi des grands nombres, pourraient plus aisément tendre vers leur prévision et réaliser un tant soit peu la compensation des risques au sein de la mutualité.

Cependant signalons que le nombre sans cesse croissant de véhicules en circulation pose des problèmes aussi bien aux pouvoirs publics qu'aux assureurs. Ainsi il est advenu que des victimes ne puissent pas obtenir réparation du préjudice subit tout simplement parce que le responsable n'était pas assuré et était de surcroît insolvable.

<sup>(1)</sup> Monopole de la SONAR en IARD

<sup>(2)</sup> Libéralisation du secteur avec trois (3) sociétés : Africaine, NSAB, FEDAS

<sup>(3)</sup> Données de quatre sociétés : Africaine, NSAB, FEDAS, GAB

Face à la recrudescence de ce type d'accident, les pouvoirs publics ont réagi en rendant obligatoire l'assurance de RC auto. Au Bénin ce fut la loi n° 65-1 du 4 Mars 1965 qui consacra cette obligation. Mais le RC n'est pas la seule garantie de l'Assurance Automobile.

## **2- Eventail des garanties en Assurance Automobile**

Nous exposerons tour à tour ici, la garantie obligatoire et celles qui ne le sont pas.

### **2-1 L'Assurance Automobile obligatoire**

L'obligation d'Assurance en automobile concerne la couverture de la responsabilité civile.

Au titre de cette garantie, l'assureur couvre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile que peut encourir l'assuré, par suite de dommages matériels et corporels causés aux tiers, du fait de la mise en circulation d'un véhicule terrestre à moteur.

Elle trouve son fondement dans les articles 1382 à 1384 du code civil. Cette garantie qui constitue la garantie de base de tout contrat d'assurance auto, incombe à certaines personnes et concerne certains véhicules.

#### **2-1-1 Les personnes soumises à l'obligation (Article 200 du code CIMA)**

L'obligation d'assurance incombe à toute personne physique ou morale, autre que l'Etat au sens du droit interne, dont la responsabilité peut être engagée du fait d'un véhicule terrestre à moteur. Il s'agit d'une obligation générale qui échoit aussi bien au propriétaire qu'au conducteur.

Sont considérés comme assurés au titre de ce contrat :

- le souscripteur dudit contrat
- le propriétaire du véhicule
- toute personne ayant la garde ou la conduite du véhicule assuré
- tout passager du véhicule objet de l'assurance

Cette assurance qui couvre la responsabilité des personnes précitées, est nécessaire pour la mise en circulation d'un véhicule terrestre à moteur.

#### **2-1-2 Les véhicules objet de l'obligation d'assurance**

- Rappelons à cet effet qu'il s'agit non seulement de tout véhicule terrestre à moteur mais également de leur remorque et semi-remarque.

Sont exemptés de cette liste

- les tramways ; les véhicules sur rail ; les véhicules d'Etat
- les motoculteurs, comme les tondeuses à gazon lorsque le conducteur marche.

La garantie de RC est le minimum dans tout contrat d'assurance automobile sans lequel les autres, non obligatoires ne peuvent être souscrites.

## **2-2 Les garanties facultatives**

Les garanties non obligatoires comprennent deux (2) grandes subdivisions :

- assurance de dommages subis par le véhicule
- assurance de garanties annexes

### **2-2-1 Les garanties dommages**

Assurance de chose, les garanties dommages concernent la couverture des dommages subis par le véhicule et découlant des événements suivants :

- accident
- incendie
- vol
- bris de glace

Contrairement à l'assurance de RC, ne sera considéré comme assuré que :

- le souscripteur de la police
- le propriétaire du véhicule

#### **2-2-1-1 Dommages subis par le véhicule à la suite d'un accident**

Nous avons deux (2) types de garanties à savoir :

- la garantie " Dommages tous accidents" encore appelée tierce complète
- la garantie "Tierce collision" encore nommée dommage collision.

##### **2-2-1-1-1 La tierce complète**

*Au titre de cette garantie, l'assureur couvre les dommages subis par le véhicule assuré, les accessoires et pièces de rechange dont le catalogue du constructeur prévoit la livraison en même temps que lui-même, lorsqu'ils proviennent d'une collision avec un véhicule, d'un choc avec un corps fixe ou mobile (un animal, un poteau électrique etc.) ou d'un renversement sans collision préalable<sup>1</sup>.*

---

<sup>1</sup> Z. YIGBEDEK. - L'Assurance Automobile Théorie et Pratique. - Première édition 1997. - P.33

C'est par conséquent une garantie très utile qui permet à un assuré d'obtenir réparation des dégâts matériels subis pour le véhicule assuré, même s'il n'existe pas de tiers responsable.

### **2-2-1-1-2 La "Tierce collision"**

« Elle garantit les dommages subis par le véhicule assuré, les accessoires et pièces de rechange dont le catalogue du constructeur prévoit la livraison en même temps que le véhicule lui-même, lorsque ces dommages résultent d'une collision soit avec un piéton identifié, soit avec un véhicule ou un animal appartenant à une tierce personne identifiée »<sup>(1)</sup>

Notons ici qu'il y a possibilité de contrôle et que les Sociétés d'Assurance disposent du droit d'exercice de recours contre le tiers responsable.

## **2-2-1-2 Les autres garanties dommages**

### **2-2-1-2-1 L'Incendie**

Elle s'applique aux dommages subis par les mêmes biens que ceux visés pour la "tierce complète" et la "tierce collision" mais provenant :

- \* d'un incendie
- \* d'une combustion spontanée
- \* d'une explosion
- \* de la chute de la foudre

### **2-2-1-2-2 Le vol**

En cas de vol ou de tentative de vol du véhicule, la compagnie d'Assurances garantit à l'assuré :

- le remboursement de la valeur vénale du véhicule non retrouvé, ou la réparation des dommages causés au véhicule par le fait du voleur.
- les frais engagés par l'assuré, légitimement ou avec l'assentiment de l'assureur, pour la réparation du véhicule volé.
- le vol des pneus, les accessoires et pièces de rechanges dont le catalogue du constructeur prévoit la livraison en même temps que celui du véhicule mais à la condition :
  - ° qu'ils soient volés en même temps que le véhicule
  - ° ou que ledit vol ait eu lieu dans une remise ou garage, fermé à clé, seulement s'il s'agit d'un vol avec effraction, escalade, usage de fausse clé ou de tentative de vol suivi de violence corporelle.

---

<sup>1</sup> Ibd : P.33

### **2-2-1-2-3 Les bris de glace**

L'Assureur garantit le bris d'origine accidentel, non consécutif à un incendie, causé aux glaces latérales, lunette arrière ou pare-brise.

Précisons que cette garantie devient inutile si l'Assuré a souscrit "la tierce complète" dont le champ d'application est plus vaste.

Il faut souligner que l'on peut avoir un "bouquet" composé de plusieurs de ces garanties.

### **2-2-2 Les garanties annexes.**

Nous étudierons au titre de cette deuxième catégorie de garantie facultative quelques unes à savoir :

- \* la garantie "Défense – recours"
- \* l'individuelle personne transportée
- \* les garanties complémentaires de la responsabilité civile et des dommages.

#### **2-2-2-1 La "Défense Recours"**

"La garantie défense consiste à pourvoir à ses frais, à la défense d'un assuré devant les tribunaux répressifs, s'il est poursuivi à la suite d'une infraction commise aux lois et règlements sur la circulation du fait de la propriété, de la garde ou de l'utilisation du véhicule assuré<sup>(1)</sup>"

Au titre de la "garantie recours", l'Assureur s'engage à exercer à ses frais (dans la limite du montant prévu au contrat) toute intervention amiable ou action judiciaire afin d'obtenir réparation des dommages corporels et/ou matériels subis couverts par le contrat, dans la mesure ou toutefois ces divers dommages résultent d'un accident causé audit véhicule et engageant le R.C d'autrui.

#### **2-2-2-2 L'Individuelle personnes transportées**

Jadis conçu pour combler le trou de garantie de l'Assurance RC auto, l'individuelle personne transportée avec l'avènement du code CIMA, se trouve amputée d'une de ses fonctions à savoir : la couverture de certaines personnes notamment les membres de la famille du propriétaire ou de l'assuré. Désormais cette dernière catégorie de personnes est couverte au titre de la garantie R.C.

Cette garantie a pour objet d'assurer le paiement d'indemnité dont le montant est fixé aux conditions particulières de la police, en cas d'accident corporel de l'Assuré.

---

<sup>(1)</sup> K. AGBODO. - Cours inédit d'Assurance Automobile. MSTA, IIA, 4<sup>ème</sup> Promotion.

Elle couvre également toute personne ayant pris place dans le véhicule en tant que conducteur ou voyageur à titre gratuit, victime d'un accident.

Cette assurance qui appartient à la branche Individuelle – Accident garantit :

- le paiement d'un capital en cas d'incapacité permanente ou de décès soumis du reste au principe forfaitaire.
- le remboursement des frais médicaux et pharmaceutiques jusqu'à concurrence du montant fixé aux conditions particulières, soumis quant à lui au principe indemnitaire.

### **2-2-2-3 Les garanties complémentaires**

Nous examinerons ici :

- la garantie de la responsabilité du conducteur vis-à-vis du propriétaire du véhicule.
- La garantie Recours de Tiers Incendie (RTI).

#### **2-2-2-3-1 La garantie de la responsabilité du conducteur vis-à-vis du propriétaire du véhicule**

Au titre de cette garantie, le propriétaire acquiert la qualité de tiers lorsqu'il est dans son propre véhicule. En effet, en cas d'accident dont la responsabilité incombe au conducteur du véhicule assuré, la société d'assurance s'engage à indemniser au même titre que n'importe quel autre tiers, le propriétaire du véhicule s'il y était transporté au moment de l'accident. C'est donc une garantie complémentaire à la garantie RC obligatoire couvrant ledit véhicule.

#### **2-2-2-3-2 le "Recours de tiers incendie".**

En vertu de la souscription de cette assurance, l'assureur « garantit les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile que l'assuré peut encourir en raison des dommages matériels causés aux tiers par les jets de flammes, explosions, ou incendies non consécutifs à un accident et provenant des véhicules assurés ou des marchandises transportées sur ces véhicules »<sup>(1)</sup>

Conformément à l'article 6 en son alinéa 2, l'assureur est tenu avant la conclusion du contrat de fournir une fiche d'information qui renseigne non seulement sur les garanties et exclusions, mais aussi sur le prix.

Tout comme dans les autres assurances, ce prix qui est la prime payée par le souscripteur du contrat, est déterminé en auto en fonction d'éléments bien précis.

---

<sup>(1)</sup> Z. YIGBEDEK, opt.-cit P.24.

### 3 - Les principales données de la tarification en Auto.

Obligation essentielle dont doit s'acquitter tout souscripteur de contrat, la prime fixée par la compagnie d'Assurances constitue dans sa détermination un exercice pas toujours facile.

En effet, le secteur des assurances est un domaine où l'une des caractéristiques fondamentales est l'inversion du cycle économique. Ainsi l'assureur ne connaît le prix réel de revient d'un produit qu'après en avoir fixé et encaissé le prix de vente. Il importe donc que ce prix de vente qui est la prime soit bien déterminé, afin d'obtenir l'équilibre technique. En automobile, la tarification, s'appuie sur des données spécifiques selon qu'il s'agisse de la garantie de RC obligatoire ou de l'assurance de la garantie "dommage aux véhicules"

#### 3-1 Cas de la garantie RC

L'article 212 du code CIMA, traitant du tarif minimum stipule que "les entreprises d'assurance déterminent librement leurs tarifs en responsabilité civile automobile. Ceux-ci doivent être au moins égaux au tarif minimal approuvé par la commission de contrôle pour chaque état membre".

Le tarif minimal s'appuie principalement sur les critères suivants :

- Zone géographique de circulation.
- Caractéristiques et usage du véhicule

##### 3-1-1 Les catégories de véhicule

Les véhicules suivant leur usage sont classés en dix (10) catégories de tarifs. Ce sont :

Tarif 1 : Promenades et Affaires.

Tarif 2 : Transport pour Propre Compte.

Tarif 3 : Transport Public de Marchandises.

Tarif 4 : Transport Public de Voyageurs.

Tarif 5 : Véhicules motorisés à deux ou trois roues.

Tarif 6 : Véhicules appartenant aux garagistes et vendeurs d'automobile ou qui leurs sont confiés, lorsqu'ils ne peuvent être assurés isolément.

Tarif 7 : Véhicules à usage d'auto-école.

Tarif 8 : Véhicules destinés à la location sans chauffeur.

Tarif 9 : Engins mobiles des chantiers, agencés spécialement pour l'exécution des travaux de chantier.

Tarif 10 : Véhicules de types spéciaux ne rentrant pas dans les catégories de 1 à 9..

Un véhicule peut donc être destiné à plusieurs choses. Pour ce faire, le véhicule circule dans une zone géographique donnée caractérisée par une forte intensité de circulation ou non

### **3-1-2 Les zones géographiques de circulation**

Il ne fait l'ombre d'aucun doute qu'une zone à forte intensité de circulation est le théâtre de beaucoup plus d'accidents de voitures.

Aussi ce critère de tarification permettra à l'assureur de moduler la prime en fonction de la fréquence d'accidents observés.

Ainsi la prime sera d'autant plus forte que la zone de circulation du véhicule sera à hauts risques d'accidents.

Précisons que la zone géographique de circulation est celle du domicile habituel du propriétaire du véhicule.

Il est à noter que ce critère n'intervient pas dans la détermination de la prime au Bénin.

Il ne suffit pas de connaître l'usage et la zone de circulation des véhicules, il faut aussi savoir comment se comporte le véhicule.

### **3.1.3 Les caractéristiques du véhicule**

Il s'agit principalement des données suivantes :

- La puissance du véhicule exprimée généralement en nombre de chevaux vapeur.
- La source d'énergie

A ce titre l'on distingue notamment deux (2) catégories de sources d'énergie fonction du type de moteur. Nous pouvons distinguer les moteurs à essence et les moteurs diesel. Ainsi, pour tarifier un risque, c'est-à-dire déterminer le montant de la prime à payer, l'assureur RC automobile s'appuie fondamentalement sur les données suivantes :

- La zone géographique de circulation
- Les caractéristiques du véhicule
- L'usage du véhicule

A ces critères viennent s'ajouter ceux concernant le statut socio - professionnel et les caractéristiques du conducteur habituel. En effet un conducteur dont la profession l'amène à beaucoup voyager est plus exposé au risque d'accident de voiture. Quant aux caractéristiques du conducteur habituels (sexe, âge, situation de famille ancienneté du permis de conduire) ils influent aussi sur la survenance d'un sinistre.

Toutefois pour les garanties "dommages aux véhicules" les données de tarification sont différentes.

### **3-2 Les critères de tarification pour les garanties "dommages au véhicule"**

Nous développerons les critères relatifs à :

- la garantie "dommages tous accidents"
- la garantie "vol"
- la garantie incendie
- la garantie bris de glace

#### **3-2-1 La tierce**

La tarification de ce risque s'appuie essentiellement sur les bases ci-après :

- l'usage du véhicule
- la valeur neuve du véhicule

La prime nette<sup>(1)</sup> pour le risque se calcule de la façon suivante :

Soit V la valeur neuve du véhicule

T le taux de prime, fonction de la catégorie d'usage du véhicule

Pn la prime nette pour ce risque

$$Pn = V \times T$$

Bien qu'il existe une franchise<sup>(2)</sup> obligatoire pour la souscription de ce risque la prime nette ne subit aucune réduction.

#### **3-2-2 Incendie et Vol**

Que ce soit l'incendie ou le vol, le tarif dépend de l'usage du véhicule et de la valeur estimée et déclarée pour la souscription.

La prime nette pour l'un ou pour l'autre de ces risques se calcule de la façon suivante :

Soit V' la valeur estimée et déclarée par le souscripteur

---

<sup>(1)</sup> Prime nette de coût de police et accessoire.

<sup>(2)</sup> franchise : portion du montant des dommages restant à la charge de l'assuré en cas de sinistre

T le taux de prime, fonction de la catégorie d'usage

P' la prime nette

$$P' = V' \times T$$

La valeur du véhicule est donc ici celle estimée et déclarée par l'assuré. De ce fait, il peut arriver qu'au jour du sinistre l'on remarque que la valeur vénale soit supérieure à la valeur assurée. Conséquence immédiate, il y aura application de la règle proportionnelle des capitaux (RPK) pour la détermination de l'indemnité à servir à l'assuré.

De plus, si le véhicule assuré fait l'objet de transformations entraînant l'augmentation de la valeur vénale, sa valeur d'assurance doit être augmentée moyennant surprime du coût de transformations, sous peine d'application de la RPK.

### 3-2-3 Les bris de glaces

La tarification de la garantie "bris de glace" en Auto dépend de la valeur à neuf du véhicule assuré.

Ainsi la prime nette "bris de glace" s'obtient en multipliant cette valeur par le taux de prime.

La tarification, moyen par lequel on détermine la prime à payer par le souscripteur à pour objectif de déterminer le juste prix de la garantie accordée par l'assureur.

Le décompte de la prime totale se fait de la façon suivante en Auto :

Prime nette
+ Accessoires
+ Taxe
<hr/>
= Prime totale

## II - ETUDE DU TARIF R C AUTOMOBILE

L'Assurance Automobile a de tout temps aussi bien au Bénin qu'en Afrique, généré d'importantes primes.

Cela s'explique par le fait qu'il s'agit d'une assurance obligatoire, tout au moins pour ce qui concerne la garantie RC .

Néanmoins cet important chiffre d'affaires réalisé n'indique pas l'obtention de bénéfice pour les compagnies IARD du marché.

La question qu'on pourrait se poser à juste titre, serait de savoir si la tarification, base de l'équilibre technique, est bien faite ; quand bien même l'on sait qu'il s'agit d'une branche mondialement déficitaire.

L'Assurance Automobile a été rendue obligatoire par la loi n° 65-1 du 04 Mars 1965 au Bénin. Il existait alors sur le marché des succursales des compagnies françaises telle que l'UAP (l'Union des Assurances de Paris).

Fait marquant des années 1970, suite à l'ordonnance N° 74-85 en date du 30-12-74, le monopole était accordé à la SONAR Société d'Etat pour les opérations d'Assurance et de Réassurance.

Depuis lors, le tarif automobile a connu des modifications jusqu'à la démonopolisation du secteur des assurances intervenue le 26 Août 1992.

L'analyse du tarif que nous essayerons de faire s'est appesantie essentiellement sur la méthode de recherche documentaire.

Toutefois nous nous sommes trouvés confrontés à quelques difficultés, notamment la non tenue par la quasi totalité des sociétés de l'Etat C10a, relatif à l'article 411 du code CIMA pour l'exercice 1999. Cet Etat nous aurait permis de connaître la sinistralité dans chaque sous catégorie de la garantie de RC, ce qui présenterait l'avantage pour nous d'avoir un regard plus critique sur cette dernière.

Cependant nous examinerons tour à tour dans cette sous partie :

- l'évolution du tarif depuis 1957 jusqu'à nos jours
- les causes de la sous-tarification
- les conditions possibles d'un équilibre technique de la branche auto

### 1- Evolution des tarifs auto

L'histoire de l'évolution des tarifs auto sur le marché béninois des assurances révèle qu'il y a eu trois (03) grands bouleversements depuis la mise en application du tarif auto de 1957.

Après avoir rappelé les bases techniques de calcul de la prime, nous mentionnerons lesdits changements intervenus.

## 1-1 Les bases techniques de la prime

Comme nous l'avons déjà souligné, l'assureur d'une façon générale n'est que le gestionnaire de l'ensemble des primes payées par les membres de la mutualité qu'il a constitué. Ainsi en cas de sinistre, il prend de l'argent de cette cagnotte commune des assurés, pour indemniser ceux d'entre eux qui subissent des préjudices dans des conditions préalablement bien définies.

Il importe que le montant de la caisse commune soit suffisant pour pouvoir dédommager toutes les victimes. D'où le problème de la détermination de la prime payée par chaque assuré.

L'assureur s'inspire de deux principales données pour déterminer la prime pure ou technique : le taux de fréquence des sinistres et le coût moyen des sinistres, éléments obtenus à partir des données statistiques.

### 1-1-1 Organisation statistique de la mutualité

Pour cette organisation l'assureur doit disposer d'informations statistiques fiables lui permettant de connaître la fréquence et le coût moyen des sinistres. Ces deux données serviront à dégager la prime due, que doit supporter chaque assuré, nécessaire pour la compensation des risques au sein de la mutualité.

Supposons qu'une mutualité soit constituée d'un nombre  $N$  de risques et qu'au cours d'une période d'assurance, les assurés aient connus  $n$  sinistres qui ont coûté  $M$  à l'assureur. Il s'en suit que la fréquence  $F$  des sinistres est  $F = n/N$  ; et que le coût moyen  $C$  d'un sinistre est :  $C = M/n$  ; si nous notons  $P_m$  la prime pure moyenne,  $P_m = F \times C$ .

Exemple : soient  $N = 30.000$  véhicules

$n = 75$  cas d'accidents

$M = 19.500.000$  FCFA.

$F = 75 / 30.000 = 0,0025$   $c = 19.500.000 / 75 = 260.000$  FCFA.

$P_m = 650$  FCFA.

La fréquence et le coût moyen étant des facteurs objets à de variations, l'élaboration des statistiques doit être une tâche permanente afin de permettre à l'assureur de suivre l'évolution de son portefeuille.

Le risque pris en charge par l'assureur étant un événement aléatoire, il peut arriver que ces prévisions s'écartent en matière de détermination de la fréquence et du coût moyen. Ainsi pour s'en prémunir, il aura souvent à majorer la prime pure moyenne d'un "chargement de sécurité".

### 1-1-2 Les différentes primes

A part la prime pure encore appelée prime de risque ou d'équilibre que nous venons de déterminer, les autres primes qu'ont peut avoir sont :

#### - Prime nette

C'est la prime qui figure sur les tarifs des sociétés. Pour son calcul il faut ajouter à la prime pure les frais d'acquisitions et frais de gestions de contrat d'où la formule :

$$\text{Prime nette} = \text{prime pure} + \text{frais d'acquisition} + \text{frais de gestion}$$

Dans l'hypothèse d'un équilibre parfait, la décomposition théorique d'une prime nette de cent francs se fera ainsi :

Prime pure .....	: 65
Charge d'acquisition .....	: 20
Charge exposée à l'encaissement .....	: 8
Charge courant pendant la durée du contrat	: 7

**Prime nette    100**

#### - Prime Totale

C'est la prime payée par le souscripteur. Elle s'obtient en ajoutant à la prime nette des frais accessoires et taxes. Les frais accessoires sont encore appelés coût de police et sont soit forfaitaires soit variant selon l'importance de la prime nette.

Pour les nouveaux tarifs automobiles en vigueur au Bénin, le coût de police est fixé à 1.000 F CFA pour les avenants, et varie selon les compagnies, pour le contrat.

Ainsi à l'Africaine des Assurances, il est de 5.000 F CFA tandis qu'à la FEDAS il demeure à 4.500 F FCA. Le taux de taxe pour la branche automobile est actuellement de 10% et se calcule sur la prime nette augmentée des frais accessoires

Par conséquent on a en automobile :

$$\text{Prime totale} = \text{Prime nette} + \text{Accessoires} + 10 \% (\text{Prime nette} + \text{Accessoires})$$

### 1-2 Les changements intervenus

#### 1-2-1 Les années 1988 et 1989

La SONAR bien qu'étant sur un marché de monopole n'a pas pu modifier les tarifs de 1957, pendant trois (03) décennies ; les données statistiques ayant néanmoins évolué en

hausse au cours de ces 30 ans. Alors que toutes les tentatives d'augmentations jusque-là avaient été vaines, elle obtiendra en 1988 le relèvement du taux de prime de 60 %, toutefois étalé sur deux années (1988 et 1989) à raison de 30 % par année.

### **1-2-2 L'année de la dévaluation**

Le 11 Janvier 1994 sous la pression des institutions de Breton Wood le Franc CFA a été dévalué par rapport au franc Français.

Cette situation a eu une répercussion néfaste sur la vie des activités des entreprises en général et dans les compagnies d'Assurances en particulier.

En effet, une étude de l'ex Direction Générale de la SONAR a démontré qu'après la dévaluation, les biens d'équipement et de consommation ont vu leurs coûts grimper de 15 % à 80 % au moins.

En Assurance Automobile, la grande partie des prestations offertes par l'Assureur prend en compte :

- la réparation des dommages matériels subis par la victime alors que ces biens sont importés.
- le remboursement des frais de traitement ou d'hospitalisation, alors que les produits pharmaceutiques sont également importés.

Conséquence inéluctable, les charges de sinistres se sont accrues. C'est pour cette raison que la direction de l'ex-SONAR avait négocié et obtenu un relèvement tarifaire de 35% applicable en deux (02) phases, 20 % puis 15 %.

### **1-2-3 Le relèvement tarifaire de Juillet 2000**

Nous avons mentionné dans les développements précédents que dans l'hypothèse d'un équilibre parfait, le taux de prime pure encore appelé taux de S/P doit être de l'ordre de 65 % de la prime nette ou prime commerciale.

En outre, si les résultats techniques s'en éloignent trop, il importe de procéder au réajustement nécessaire pour tendre vers la normale. Tel fut le cas diligenté par l'Association des Sociétés d'Assurances du Bénin (ASA Bénin) en Juillet 2000, suite aux mauvais résultats techniques de 1999 réalisés par les différentes compagnies évoluant désormais sur ce marché de concurrence. Les tarifs minima imposés à tous les acteurs du marché compte tenu de la sinistralité dans chaque catégorie découlent par suite des taux d'augmentation ci-après :

Tarif 1 : 25 %

Tarif 2 : 20 %

Tarif 3 : 50 %

Tarif 4 : 50 %

Mais quels sont les causes de cette sous tarification ?

## 2- Les causes de la sous-tarification

On parle de sous-tarification lorsque le tarif appliqué est en dessous de ce qu'il devrait être. Le ratio S/P de sinistre à prime peut augmenter dans deux cas de figure :

- soit S subit un accroissement alors que P est constante
- soit S est constant alors que P a diminué

Pendant longtemps le marché des assurances est resté un marché de monopole.

En Mars 1998 disparaissait la SONAR qui avait toujours un monopole de fait pour les opérations IARD, et naissait L'AFRICAINNE à qui le portefeuille des contrats en cours avait été transféré. Quelques mois plus tard deux (02) autres compagnies obtenaient leur agrément.

Ainsi en Janvier 1999, il existait au Bénin trois (03) compagnies d'assurances de dommages. Avant la fin de l'année cette famille s'est trouvée agrandie d'un nouveau membre, à savoir la GAB. Effet immédiat, les uns afin de se constituer un portefeuille, les autres dans le souci de ne pas perdre leurs clients, donc de les fidéliser, procédèrent tous à de la sous-tarification. Nous avons pu noter au cours de notre stage des contrats d'Assurances Automobile comportant :

- des réductions allant jusqu'à 50 % (mono véhicule)
- l'application systématique d'une réduction de 10 % comme Bonus pour Non Sinistre (BNS).

La deuxième raison de l'insuffisance du tarif découle de l'accroissement des charges de sinistres. A titre d'exemple L'AFRICAINNE a vu ses charges de sinistres passer de 3.565.446.341 Francs CFA en 1998 à 4.332.515.455 Francs CFA en 1999 soit une augmentation de 21 %

Les deux raisons que nous venons d'évoquer ont conduit à la situation exposée dans le tableau suivant.

**ETAT C10A EXTRAIT AUTO**  
(RC+AUTRES RISQUES)

	Africaine des Assurances (*)		FEDAS		Autres risques (**)		NSAB (**)	
	RC	Autres risques	RC	Autres risques	RC	Autres risques	RC	Autres risques
1-Primes émises nettes	3.518.661.849	0	240.027.912		1.502.443.776			
2-Provision de prime à l'ouverture	1.266.249.703							
3-Provision de prime au 31/12/99	1.590.686.640		149.596.119	21.262.258	1.148.851.634			
4-Primes acquises (1+2) - (3)	3.194.224.912	0	149.596.11	21.262.258	1.148.851.634			
5-Règlement effectués	1.374.557.288	0	15.409.304	186.612	229.542.895			
6-Sinistre à payer au 31/12/99	4.554.185.396	0	93.570.750	73.500	794.274.054			
7-Sinistre à payer à l'ouverture	2.512.103.000	0						
8-Recours encaissés	43.948.063	0						
9-Charges de sinistres (5+6) - (7+8)	3.372.691.621	0	108.980.054	260.112	1.023.816.949			
10-Commissions	152.596.000	0	16.171.702	2.119.388	135.868.143			
11-Frais généraux	977.309.100	0	159.606.247	20.923.384	402.323.738			
12-Solde brut de l'exercice 4- (9+10+11)	-1.308.371.809	0	- 135.161.884	-2.040.626	-413.157.197			
13-S/P (9/4) (en %)	105,59	0	72.84	0,122	89,			
14-Taux de commission (en %) (10/4)	4,34	0	10,81	9,96	9,04			
15-Taux de Frais généraux (en %) (11/4)	30,6		106,69	98,4	35			
16-Taux de Solde (en %) (12/4)	-40,26		- 90,35	-9,59	-36			

\* Exercice comptable de 1999

\*\* Période allant du 01/07/98 au 31/12/99

Le taux globale de S/P du marché est donc de S/P = 99,8% très loin du S/P théorique qui est de 65 %. Comment faire donc pour rétablir l'équilibre technique

### 3 - Les conditions possibles d'un équilibre technique de la branche auto

Bien qu'il s'agisse d'un phénomène inhérent à tout nouveau marché de concurrence, cette sous-tarifcation peut être corrigée en menant des actions sur deux plans : celui de la prime et celui des sinistres.

#### 3-1 Actions sur la prime

Pour rétablir l'équilibre technique rompu, il importe :

\* de procéder au relèvement tarifaire.

Dans ce sens nous apprécions le travail fait par l'ASA-Bénin, même s'il subsiste quelques petites erreurs.

\* d'éviter l'application anarchique de la clause de BNS et de suivre les dispositions prévues en la matière.

Exemple : Si à l'expiration d'une durée annuelle d'une police mono véhicule, aucune déclaration de sinistre engageant la RC n'est faite et qu'aucune suspension due à l'immobilisation du véhicule n'intervient on aura :

10 % de réduction<sup>(\*)</sup> lors du premier renouvellement sans sinistre.

15 % de réduction(\*) lors de second renouvellement sans sinistre.

20 % de réduction(\*) lors du 3ème.

Soulignons dans ce cas que la réduction par application de la clause de BNS ne peut excéder 20 % et qu'en cas de sinistre, le souscripteur perd tout avantage à la prochaine échéance.

\* que pour toutes les compagnies, l'application de la clause malus devienne une réalité. La clause malus prévoit qu'en cas de sinistre impliquant la responsabilité de l'assuré, les primes de renouvellement dues par ce dernier au titre de la garantie RC et de la garantie dommage si cette garantie est souscrite, sont déterminées sur la base du tarif de référence et majorées dans des conditions bien définies.

Toutes ces mesures relatives à la prime permettront, à ne point en douter, aux principaux acteurs du marché de fixer une juste contrepartie payée par l'assuré. Cependant toutes ces actions seraient inutiles si les charges des sinistres n'étaient pas canalisées.

#### 3 - 2 Actions sur les sinistres

• Il vaut mieux prévenir que guérir; a-t-on coutume de dire.

La prévention doit être encouragée, et cela, beaucoup plus aujourd'hui qu'hier.

La prévention est un moyen visant à diminuer ou même à annuler la probabilité de réalisation d'un risque.

---

(\*) Réduction par rapport à la prime annuelle de la 1ère année.

Elle consistera en Assurance Automobile à veiller :

- \* à la mise en place des panneaux de signalisation
- \* au respect de la visite technique

\* à faire des contrôles inopinés sur nos routes afin, de procéder à des alco-test, de vérifier la conformité des permis etc. Aujourd'hui la prévention est d'autant plus importante que les nouvelles dispositions du code CIMA prévoient la réparation systématique des dommages corporels subis par toute victime non conductrice, sauf si cette dernière a recherché intentionnellement les dommages. Même si dans certains cas l'assureur dispose d'une action récursoire contre l'assuré, après avoir réglé la victime, il est mieux de ne pas en arriver là car souvent les assurés sont insolvable.

En outre, il est à craindre une augmentation des cas d'accident due à la mise en service de l'autoroute Cotonou / Porto-Novo<sup>1</sup> ; cette voie étant bien faite, en absence de contrôle, les excès de vitesse et l'imprudence des conducteurs conduiront à cette augmentation.

Nous pensons donc qu'une campagne de sensibilisation doit être menée dans ce sens et que les assureurs doivent œuvrer pour la mise en place d'un radar de contrôle de vitesse.

Proposons que des sanctions soient prévues en cas de non respect. Exemple de sanction : amende allant de 10.000 à 50.000 Francs CFA.

- \* L'action sur les sinistres passe aussi par la surveillance des cas de fraude.

Nous suggérons dans cette optique, la création d'un service d'inspection sinistres dans chaque compagnie, animé par des cadres compétents et expérimentés dont le rôle primordial consisterait à vérifier la véracité des faits en cas d'accident.

\* Il faut également procéder à une bonne évaluation des sinistres pour éviter de payer des indemnités au delà de ce qui aurait du être servie.

Nous espérons qu'avec ces différentes actions l'équilibre technique pourra être rétabli.

D'ailleurs cette guerre tarifaire, décriée par les commissaires contrôleurs lors de leur passage à Cotonou en janvier 2000, est tout aussi suicidaire qu'un défaut de souscription de contrats.

Les différents intervenants l'ont si bien compris que des efforts d'entente tarifaire commencent par se faire.

Cette sous-tarification qui n'est pas seulement l'apanage de l'Assurance Automobile, pourrait aussi trouver des sources de correction grâce à la co-assurance dans des branches comme l'Incendie et le Transport. Il faut noter que cette co-assurance commence par voir le jour, même si par endroit il subsiste quelques méfiances.

---

<sup>1</sup> La route inter-Etat la plus importante du Bénin, entre la capitale politique et la capitale économique.

## CONCLUSION

Ainsi se présente la physionomie générale du marché béninois des Assurances.

"L'abondance du bien ne nuit pas" a-t-on coutume de dire ! La panoplie des compagnies d'assurances opérant au Bénin a l'avantage de permettre désormais aux souscripteurs et Assurés d'user de leur liberté de choix pour couvrir les risques auxquels ils sont exposés.

Comme tout marché naissant, il a connu quelques difficultés. Après le secteur Vie, c'est actuellement le tour des branches Incendie, Accident et Risques Divers d'affronter les mêmes obstacles.

Notons toutefois que des efforts sont faits chaque jour pour corriger le tir. C'est dans ce cadre qu'est née l'Association des Sociétés d'Assurances du Bénin (ASA Bénin), creuset dans lequel se retrouvent les assureurs pour rechercher des solutions aux problèmes du marché. Ainsi face à la problématique de la sous-tarification, née de la phobie de la concurrence, l'ASA-Bénin a pu obtenir le relèvement tarifaire en Assurance Auto. D'autres actions visant à rétablir l'équilibre technique de la branche Automobile doivent être entreprises au niveau des compagnies d'Assurances.

Le marché béninois des assurances reste tout de même un marché très porteur.

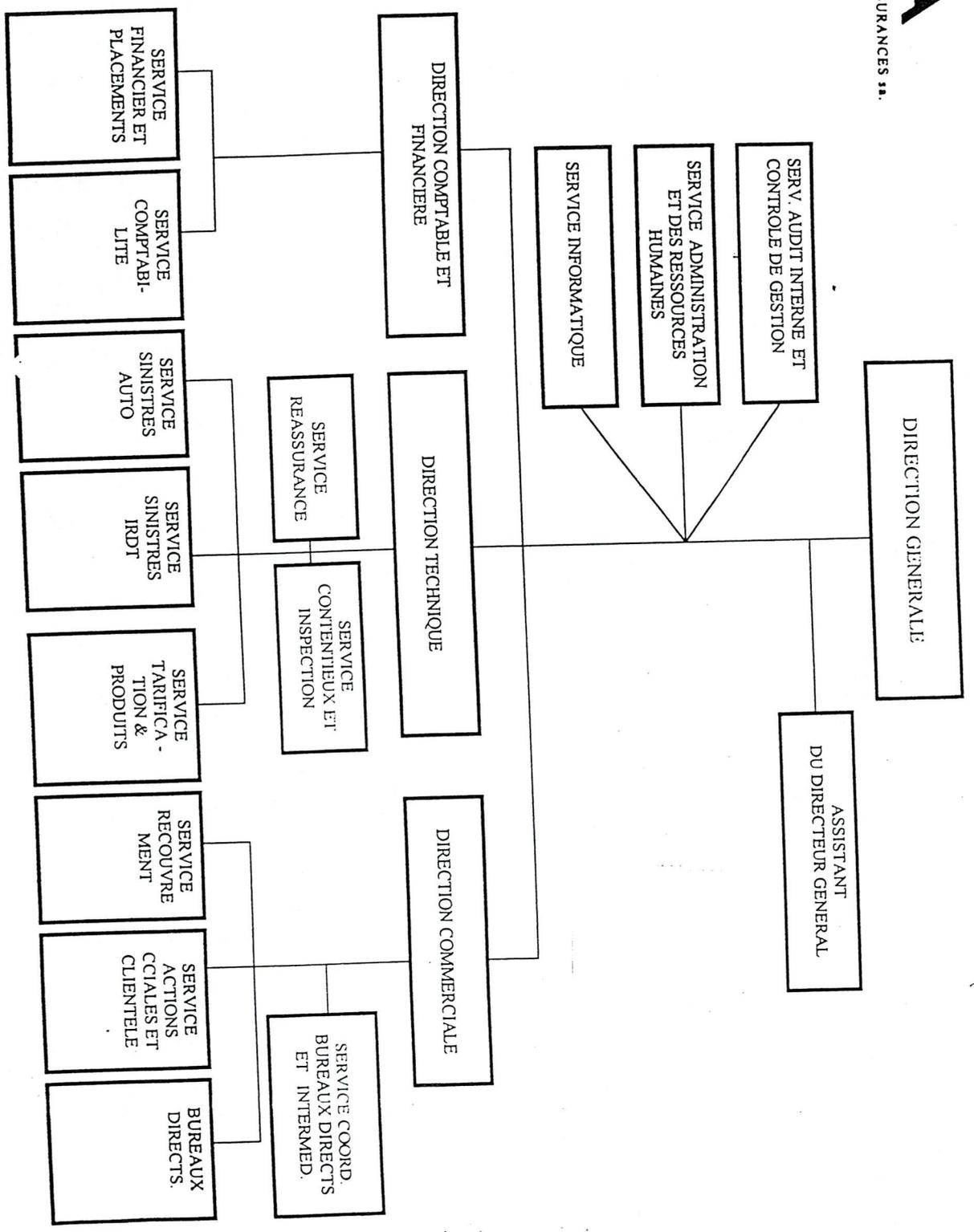
- Dans le secteur Vie le chiffre d'affaires global en 1999 du marché est d'environ 2.000.000.000 (deux milliard). Pour une prime moyenne de 120.000 Francs CFA payée par chaque assuré il s'en suit que seulement dix sept mille personnes environ sont assurées aujourd'hui. La population active du Bénin étant de deux million cinq cent mille (2.500.000) environ, seulement 0,68% de cette population a un contrat d'assurance Vie ; le terrain dans ce secteur est donc vierge.
- Dans le secteur Non Vie, très peu de grandes entreprises sont assurées contre les risques industriels ; des potentialités existent donc. Il faudra continuer à ce niveau, le travail de sensibilisation. D'ailleurs les Chefs d'entreprises sont de plus en plus sensibles, face aux nombreux cas d'accidents entraînant pour eux de lourdes pertes. Nous citerons l'exemple de la destruction des installations de Radio Wéké, une radio privée du Bénin, consécutive à la chute de la foudre.

A l'état actuel des choses, il nous semble que le nombre de compagnies est suffisant en IARD, l'agrément pouvant encore être accordé à au plus une société Vie.

Ce stage de cinq mois nous a paru trop court étant donné notre soif de nous familiariser avec les ficelles essentielles de notre métier.

Toutefois il nous a permis d'appréhender les contraintes liées à la vie d'un professionnel des Assurances, et d'envisager avec un brin d'objectivité, les aléas de la profession .

ANNEXES





Service Automobile - Cellule Sinistres  
Place du Souvenir (ex-Place des Martyrs)  
01 BP 3128 COTONOU  
Tél. : 30 19 80 FAX : 30 14 06

## Pièces à fournir pour le règlement de votre dossier d'accident de la circulation

Madame, Monsieur,

Afin d'accélérer le règlement de votre sinistre, nous vous remercions de nous fournir les pièces dont la liste suit (uniquement celles précédées d'une croix).

Nous ferons diligence pour vous régler dès que vous nous aurez remis votre dossier complet ou la dernière pièce justificative de la réclamation.

Nous restons à votre entière disposition pour tout renseignement complémentaire.

Le Service Automobile

### Pour la déclaration de votre accident

Quels que soient les dommages que vous avez causés ou subis (matériels et/ou corporels), vous devez nous déclarer votre sinistre dans les cinq jours ouvrés (48 heures en cas de vol) et nous fournir les pièces suivantes :

- Votre livret de bord
- Votre permis de conduire
- Votre droit taxi (T4) pour les professionnels
- Les coordonnées des victimes avec description si possible des dommages subis par elles.

### Pour votre demande de règlement

#### En cas de dommages matériels :

- Le devis de vos réparations
- Le procès verbal de constat d'accident (s'il a été établi)

#### En cas de dommages corporels :

■ Si la victime est blessée, possibilité d'obtention d'un bon de prise en charge et/ou d'une provision sur demande.

##### Première possibilité : une demande de bon de prise en charge (uniquement en cas de blessures graves)

- Fiche de renseignement de la police ou fiche message-radio de la gendarmerie.
- Certificat médical initial

##### Deuxième possibilité : une demande de provision (en cas de blessures graves)

- Fiche de renseignement de la police ou fiche message-radio de la gendarmerie.
- Certificat médical initial
- Ordonnances médicales et factures d'achat des médicaments avec reçus de caisse de la pharmacie
- Demande écrite de provision de la victime ou de son conseil ou encore du tuteur légal, avec précision de l'adresse exacte où les correspondances doivent être envoyées.

##### Le règlement définitif : la demande d'indemnisation

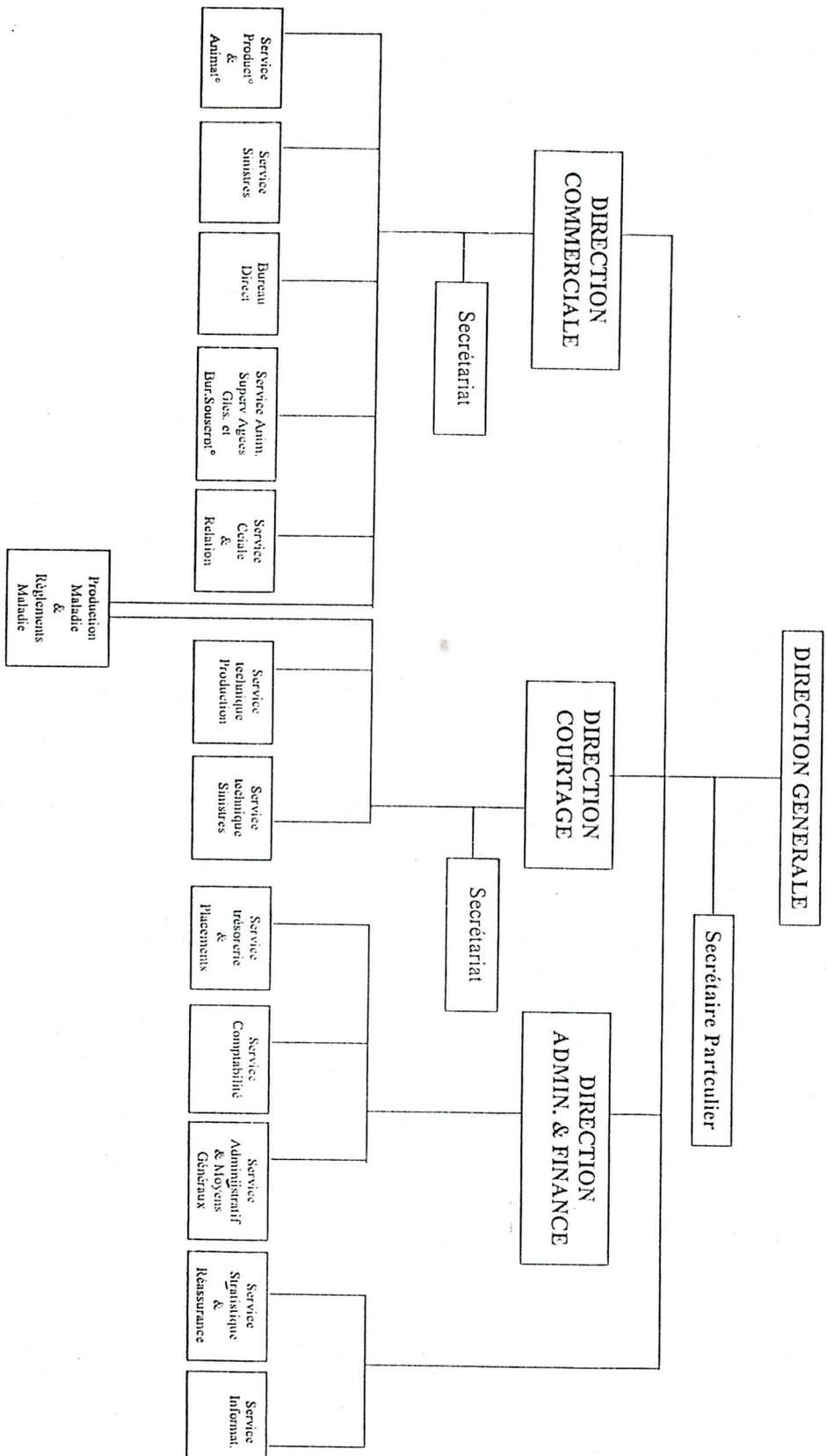
- Procès verbal de constat d'accident (si possible)
- Certificat médical initial
- Certificat médical de consolidation
- Ordonnances médicales et factures d'achat des médicaments avec reçus de caisse de la pharmacie
- La fiche de paie pour les personnes salariées. Pour les non salariés disposant de revenus, les déclarations fiscales des deux dernières années
- Une demande indiquant l'adresse où les correspondances doivent être envoyées

##### ■ Si la victime est décédée

- Acte de décès
- Certificat de cause de décès s'il y a lieu
- Procès verbal de conseil de famille homologué (ou jugement d'hérédité non frappé d'appel)
- Actes de naissance des enfants, conjoint, conjointe, frères et soeurs, père et mère.
- Procès verbal de constat d'accident (si possible)
- Certificat de vie de tous les ayants-droit
- Fiche de paie ou déclarations fiscales du de cujus
- Les pièces justificatives des frais funéraires
- Demande indiquant l'adresse où les correspondances doivent être envoyées.

**ATTENTION : n'oubliez pas de réclamer à votre pharmacien, les factures et reçus de caisse de vos achats**

# NSAB - IARD



# BIBLIOGRAPHIE

1. Z. YIGBEDEK, Assurance Automobile. Théorie et Pratique, Première Edition, 1997.
2. Y. LAMBERT – FAIVRE, Droit des Assurances, Coll. Précis Dalloz, 4<sup>ème</sup> édition, 1982.
3. J. LANDEL et J. PECHINOT, Assurance Automobile (Pratique de la souscription et du règlement des sinistres), Coll. L'ARGUS, 1987.
4. J. LANDEL et M. CHARRE SERVEAU, Lexique juridique et pratique des termes d'Assurance, l'Argus, Paris 9<sup>e</sup>, 1992.
5. J. YEATMAN, Manuel International de l'Assurance, Ed. Economica, 1998.
6. Code des Assurances des Etats Membres de la CIMA, Paris, L'ARGUS 1996.
7. K. AGBODO.- Assurance Automobile, cours inédits, MSTA, I.I.A., 4<sup>ème</sup> promotion.
8. P. ATAKLA.- Contrat d'Assurance, cours inédits, DT-A, CPFA BENIN 10<sup>ème</sup> promotion.

# TABLE DES MATIERES

DEDICACE .....	i
REMERCIEMENTS.....	ii
LISTE DES ABREVIATIONS.....	iii
INTRODUCTION .....	1
PREMIERE PARTIE : PRESENTATION DU MARCHE BENINOIS DES ASSURANCES.	2
I - PRESENTATION DE L'AFRICAIN DES ASSURANCES.....	4
1- Organisation générale et actionariat .....	4
1-1 Organisation générale .....	4
1-2 Actionariat.....	5
2- Les canaux de distribution .....	5
2-1 Les Bureaux Directs (BD).....	6
2-2 Les Agences Générales .....	6
2-3 Les courtiers.....	7
3- Les structures de règlement de sinistres.....	7
3-1 Présentation .....	8
3-2 Fonctionnement des structures de règlement .....	8
3-2-1 Procédure de règlement de sinistres .....	9
3-2-2 Particularité du Service Sinistre Automobile.....	9
II - LES AUTRES COMPAGNIES D'ASSURANCES .....	11
1- Les compagnies IARD.....	11
1-1 La Nouvelle Société d'Assurances du Bénin (NSAB).....	11
1-2 La Fédérale d'Assurances (FEDAS).....	12
2- Les compagnies d'Assurances - Vie.....	13
2-1 L'Union Béninoise d'Assurances - Vie (UBA-Vie).....	14
2-2 Assurances et Réassurances du Golfe de Guinée (ARGG).....	14
3 - Remarques et Suggestions .....	15
DEUXIEME PARTIE : LA SOUS-TARIFICATION SUR LE MARCHE BENINOIS :	
CAS DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE.....	17
I - L'ASSURANCE AUTOMOBILE .....	19
1-Importance et potentialités du risque auto au Bénin.....	19
1-1 Le chiffre d'affaires.....	19
1-2 Potentialités .....	20
2- Eventail des garanties en Assurance Automobile .....	21
2-1 L'Assurance Automobile obligatoire .....	21
2-2 Les garanties facultatives .....	22
3 - Les principales données de la tarification en Auto.....	26
3-1 Cas de la garantie RC.....	26
3-2 Les critères de tarifications pour les garanties "dommages au véhicule".....	28
II - ETUDE DU TARIF R C AUTOMOBILE.....	30
1- Evolution des tarifs auto .....	30
1-1 Les bases techniques de la prime.....	31
1-2 Les changements intervenus.....	32
2- Les causes de la sous-tarification .....	34
3 - Les conditions possibles d'un équilibre technique de la branche auto.....	36
3-1 Actions sur la prime .....	36
3-2 Actions sur les sinistres .....	36
CONCLUSION.....	38
ANNEXES .....	39
BIBLIOGRAPHIE .....	

EXTRA STRONG

TA 3 E 6

EXTRA