

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES DE YAOUNDE

Cycle Supérieur 6ème Promotion 1982 – 1984

SURVEILLANCE DU PORTEFEUILLE AUTOMOBILE

**Mémoire de Fin d'Études
préparé en vue de l'obtention du
DIPLOME D'ÉTUDES SUPÉRIEURES D'ASSURANCES DE L'I.I.A.
de Yaoundé**

présenté par :

Mme GAGERE née BARRY Jacqueline

**Juin 1984
B.P. 1575 – Yaoundé**

Sous la direction de

**M. MEVOA
Assureur & Conseil**

**B.P. 4236 NLONGKAK – YAOUNDE
République du Cameroun**

Remerciements

*Je remercie très sincèrement Monsieur MEVOA
qui a bien voulu me guider dans la préparation de ce travail.*

*Mes remerciements vont aussi à l'ensemble du
personnel de l'IIA qui m'a aidé dans l'élaboration de ce
mémoire.-*

Forme p. 3 -

II INTRODUCTION

Question

Une des caractéristiques des marchés de la Conférence Internationale des Contrôles d'Assurances des Etats Africains (CICA) est la nette prédominance de la branche automobile sur toutes les autres branches.

En effet, le chiffre d'affaires de l'assurance automobile souscrite dans les pays de la CICA a été, et continue d'être, plus important par rapport à toutes les autres branches d'assurance pratiquées dans ces pays.

L'encaissement des primes automobile oscille entre 50 et 75% du montant total des primes émises dans chaque marché. Cela signifie que si cette branche devient déficitaire pour une raison quelconque, les assureurs ne seront en mesure de la compenser que très partiellement par les résultats positifs des autres branches.

L'automobile occupe donc une place importante dans les portefeuilles des compagnies, et ne manque pas de poser de nombreux problèmes ; elle oblige à une grande surveillance de la branche car l'importance qu'elle revêt au niveau de la production se traduit corrélativement par des charges de sinistres de plus en plus lourdes.

La Société Nigérienne d'Assurance et de Réassurance LEYMA qui nous préoccupe, n'a pas pu éviter d'entrer dans une telle conjoncture, héritant d'une situation qui prévalait sur le marché au moment de sa création, le 1er Janvier 1978.

La SNAR-LEYMA a été créée sous la forme d'une société d'économie mixte, par l'Etat Nigérien, avec la collaboration de la Société Tunisienne d'Assurance et de Réassurance (STAR). Son champ d'application couvre à la fois l'assurance directe (toutes branches) et la Réassurance.

Son portefeuille au démarrage a été constitué de deux manières :

* d'une part l'Etat Nigérien a obligé toutes les sociétés d'assurance de la place à céder à la LEYMA :

- 40% des contrats de leur portefeuille souscrits par les sociétés d'économie mixte actionnaires de la société nationale ;

- 20% des contrats de leur portefeuille souscrits par les autres sociétés d'économie mixte.

* d'autre part, la LEYMA a racheté les portefeuilles d'autres sociétés qui avaient manifesté le désir de quitter le marché.

Il s'agissait de procurer à la jeune société des aliments suffisants en vue de lui assurer un encaissement minimum nécessaire.

Si cela a servi à lui constituer une base certaine pour une production immédiate et future, elle était partie avec les problèmes qui y sont liés.

Les difficultés de l'assurance automobile se posent avec d'autant plus d'acuité que la LEYMA occupe une position de leader sur un marché que se répartissent depuis 1983 seulement 4 sociétés : la LEYMA, l'UAP, l'AGF et la PRESERVATRICE FONCIERE.

La LEYMA supporte la plus grande part des charges du marché. C'est la situation de l'ensemble des sociétés de droit national qui ont démarré dans une certaine mesure avec le poids d'un passé dont elles ont pris à leur compte la continuation.

Or l'évolution des affaires automobiles dans les pays membres de la CICA s'accompagne de résultats défavorables.

La situation de cette branche n'a pas cessé de se dégrader au niveau de tous les marchés.

Mais comme la LEYMA, ces sociétés ne sont pas restées inactives face à l'aggravation continuelle de la situation de l'automobile qui influe de plus en plus sur l'ensemble des résultats.

Nous allons donc voir comment se présente à la LEYMA cette situation qui est un grand sujet de réflexion au sein des grandes instances nationales et internationales, et quelles sont les mesures qui ont été envisagées tant au niveau interne qu'au niveau de l'ensemble du marché.

X Nous étudierons dans une première partie l'importance de la branche automobile et ses incidences sur le comportement du portefeuille de la société, et dans une seconde partie la politique de surveillance de la branche automobile.

1ère PARTIE : IMPORTANCE DE LA BRANCHE AUTOMOBILE ET SES INCIDENCES SUR LE
COMPORTEMENT DU PORTEFEUILLE DE LA SOCIETE SNAR - LEYMA.-

Actuellement le marché de l'assurance au Niger est dominé par le Risque Automobile dans une proportion d'environ 50% à 60% auxquelles s'ajoutent en proportion réduite les autres Risques tels que le Transport, l'Incendie, les Risques Spéciaux, les Risques Divers, la Vie.

La branche automobile est celle qui pose le plus de problème aux assureurs, car elle accuse un déficit chronique, bien qu'au Niger, les résultats ne soient pas aussi désastreux que ceux des autres marchés de la CICA.

Néanmoins, elle a une forte influence négative sur le comportement de l'ensemble du portefeuille de la société.

Nous allons essayer de démontrer respectivement dans cette partie l'importance de la branche automobile au niveau de la production, puis les incidences des résultats qui en découlent sur l'ensemble du portefeuille.

A/ IMPORTANCE DE LA BRANCHE AUTOMOBILE AU NIVEAU DE LA PRODUCTION

Les branches d'assurance sont d'une inégale importance au niveau de leurs encaissements respectifs, même si la plupart sont pratiquées par la société.

L'encaissement au niveau de la branche automobile demeure le plus important, comme il ressort de la présentation ci-après de la structure du portefeuille.

Pour mieux apprécier l'importance de l'automobile dans le portefeuille de la société, nous allons examiner la structure du portefeuille au niveau des deux principales branches que sont l'automobile et le transport.

Chiffre d'affaires de la société par exercice

- 1980	1.642.402.550 Frs
- 1981	2,134 Milliards
- 1982	2.423.177.285 Frs

Encaissement au niveau de la branche automobile par exercice

- 1980	920.731.932 Frs, soit 56% du chiffre d'affaires		
- 1981	1,1 Milliards, soit 51,55%	"	"
- 1982	1.226.182.056 Frs, soit 50,60%	"	"

Encaissement au niveau de la branche transport par exercice

- 1980	138.599.473 Frs, soit 48% du chiffre d'affaires		
- 1981	370.767.168 Frs, soit 17,40%	"	"
- 1982	301.084.191 Frs, soit 12,69%	"	"

Nous constatons donc que l'encaissement au niveau de la branche automobile est le plus important, et nous allons indiquer les causes de cette inégale répartition de la production entre les branches. Parmi plusieurs explications possibles, on peut citer :

- la méconnaissance par le public de l'utilité des autres branches d'assurance ;

- le fait que les autres secteurs d'activité économique n'ont pas atteint un niveau de développement permettant aux autres catégories d'assurance de se développer pour compenser la branche automobile ;

- une prospection commerciale insuffisante de la part des assureurs.

En réalité, depuis des années, la LEYMA mène une politique pour réduire son portefeuille automobile alors qu'elle n'était pas encore déficitaire, parce qu'elle veut essayer de devancer les événements, compte tenu de l'exemple de certains pays qui ont connu aussi une période de relative accalmie.

Le tableau ci-après qui reprend la structure du portefeuille, laisse apparaître un recul de l'automobile, branche réputée déficitaire.

Cette regression, objectif primordial pour la plupart des sociétés d'assurances, en raison de ses mauvais résultats, montre incontestablement la réussite au niveau de la LEYMA de la politique commerciale mise en place.

BRANCHES	: 1982	%	: 1981	%	: 1980	%
Automobile	: 50,60		: 51,55		: 56,06	
A.R.D.	: 4,98		: 5,10		: 4,97	
Incendie	: 12,54		: 9,10		: 8,72	
Risques spéciaux	: 5,58		: 3,40		: 5,84	
Transport	: 12,43		: 17,40		: 8,45	
Aviation	: 12,69		: 11,95		: 14,38	
Vie	: 0,97		: -		: -	
Multirisques	: 0,12		: 1,15		: 1,32	
Divers et non classés	: 0,09		: 0,17		: 0,26	
	: 100		: 100		: 100	

La prépondérance de la branche automobile sur le plan production et par rapport aux autres branches a une grande influence sur l'ensemble des résultats de la société. La dégradation de cette branche s'explique par l'importance des sinistres.

B/ IMPORTANCE DE LA BRANCHE AUTOMOBILE DANS LES CHARGES DES SINISTRES.

Globalement, les résultats techniques de la société sont restés bénéficiaires. Néanmoins la LEYMA est restée fidèle à ses principes qui sont essentiellement ceux d'honorer ses engagements dans des délais compatibles avec ses possibilités

et les exigences de la clientèle, ceux également de constituer des provisions techniques suffisantes, et enfin ceux d'exercer une vigoureuse surveillance du portefeuille.

Le montant total des sinistres payés au cours de l'exercice 1980 s'élevait à 273.876.871 Francs CFA.

L'accroissement du montant des sinistres payés au cours de l'exercice 1981 par rapport à l'exercice précédent est de 48%. Les provisions pour sinistres à payer en 1982 s'élèvent à 2.245.265.236 Frs contre 1.709.388.879 Frs en 1981, soit une progression de 31,34% seulement, alors qu'au cours de l'exercice précédent, la progression enregistrée était de 119%. Donc, le taux de S/P toutes branches confondues de 66% en 1981 et 46% en 1982 démontre que la gestion technique est équilibrée, mais il masque le comportement de la branche automobile qui accuse des déséquilibres persistants.

La branche automobile ne connaissait pas une situation catastrophique au Niger jusqu'à ces dernières années. Ce phénomène qui faisait du marché nigérien une exception dans un environnement sombre s'expliquait par la combinaison de plusieurs facteurs :

- Faiblesse du parc automobile
- Mais surtout la situation et la réalité socio-économique nigérienne qui entraînent en cas d'accident corporel, l'absence totale de réclamations sur le plan de l'indemnisation corporelle, sinon des réclamations relativement faibles lorsqu'elles existent. La raison en est les convictions religieuses d'une population à plus de 90% islamique, donc fataliste, qui considérait que c'était un sacrilège de monnayer le sang d'une victime.

Mais au fil des années, on a observé une dégradation de la branche eu égard à la largesse des juges et à l'accroissement des réclamations, alors que les primes n'ont fait que très rarement l'objet d'une révision.

Les statistiques disponibles sur les résultats de la branche automobile laissent apparaître que celle-ci accuse des déséquilibres persistants.

Avec un montant de sinistres payés en progression de : 79% (1980), 30% (1981), 30,22% (1982), et celui des sinistres en suspens en progression de 87% (1981), 56% (1982), la branche automobile a enregistré un taux de sinistres par rapport aux primes de 63% en 1980, 79% en 1981, et 87% en 1982.

Le phénomène constitue pour la société un sujet de préoccupation, car elle enregistre une détérioration sensible de ses résultats qui a pour origine entre autres : la majoration du taux horaire de la main d'oeuvre par les garagistes, l'augmentation croissante des prix des pièces détachées et surtout le gonflement des indemnités allouées par les tribunaux aux victimes d'accidents de la circulation. En définitive, le comportement de la branche automobile, dont l'ensemble du portefeuille est fortement tributaire (parce que celle-ci représente : - en 1981 - 70% de l'ensemble des sinistres payés et 68% des sinistres en suspens ; - en 1982 - 72,75% des sinistres payés et 81,44% des sinistres en suspens) devrait connaître une certaine stabilisation en raison de l'augmentation des tarifs R.C. intervenue en 1982, même si les indemnisations fixées par voie judiciaire pour le préjudice corporel connaissent une progression extrêmement inquiétante, aggravant ainsi le coût moyen de sinistres dans cette branche.

La dégradation des résultats dans la branche automobile, bien qu'atténuée par un coût de gestion de l'ordre de 20% très en dessous des normes admises (28%), sans être catastrophique, n'en constitue pas moins un sujet d'inquiétude.

2ème PARTIE : POLITIQUE DE SURVEILLANCE DE LA BRANCHE AUTOMOBILE

A/ LES PROBLEMES DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

L'évolution de la branche automobile a fait apparaître des problèmes qui, s'ils ne trouvent pas de solution immédiate, risquent d'engendrer une situation catastrophique.

Ces problèmes sont nombreux et complexes à la fois. Mais selon leur nature, on peut distinguer d'une part les problèmes liés à l'environnement de l'assurance automobile, d'autre part, ceux qui ont un effet direct et immédiat sur la vie financière de la société.

1°) Les Problèmes liés à l'Environnement

Progrès oblige, l'évolution des mentalités a entraîné un accroissement considérable des réclamations.

L'idée de fatalisme tend à disparaître des mœurs, car les victimes demandent de plus en plus la réparation des préjudices corporels qu'elles subissent et font même de cette pratique une source d'enrichissement.

En outre, la progression du nombre des véhicules est beaucoup plus forte que le rythme de construction et d'amélioration des routes.

Il faut noter que l'âge des véhicules demeure un problème certain. En effet, les assureurs accordent leurs garanties à des véhicules qu'ils ne voient souvent pas et de ce fait ne peuvent pas se faire une idée exacte du risque couvert. La non exigence de la visite technique pour les véhicules de tourisme et les conditions d'octroi du permis de conduire sont également à l'origine de nombreux accidents.

.../...

2°) Les Problèmes qui ont un Effet direct et immédiat sur la Vie financière de la Société.

Ces problèmes intéressent essentiellement les domaines ci-après :

- Le gel du tarif de 1967 à 1978 et de 1978 à 1982 a joué un rôle important dans le déficit enregistré par la branche automobile. En effet, les primes sont modiques et ne peuvent couvrir les engagements des assureurs, alors que les autorités les trouvent au-dessus du pouvoir d'achat des assurables et tentent de freiner leur évolution.

- Le développement du parc automobile et l'intensification du trafic routier tant entre les différentes localités du Niger, que du Niger en direction des pays frontaliers.

- Le nombre et la gravité des accidents qui ne font que croître de jour en jour.

Aux divers problèmes précités, est venue s'ajouter la hausse du prix du pétrole avec comme conséquence, la flambée des prix des produits manufacturés.

Le Niger, pays enclavé, a vu le prix des véhicules qu'il importe passer du simple au triple et même dans certains cas au quintuple.

Un autre handicap est le nombre sans cesse croissant des affaires qui passent devant les tribunaux. L'inconvénient ici réside dans la lenteur de la procédure de règlement des sinistres, ce qui crée un mécontentement parmi les assurés et une aggravation du coût des sinistres pour les assureurs.

Pour les sinistres matériels, les experts et les grands garagistes qui ont le monopole du secteur des travaux de réparations, posent de sérieux problèmes aux assureurs, par le coût élevé des services rendus.

...11.-

Dans ce contexte, quelles sont les mesures prises pour atténuer le déficit de la branche automobile au niveau de la LEYMA, et celles prises en collaboration ou avec l'appui des pouvoirs publics et de la profession ?

B/ LES MESURES DESTINEES AU REDRESSEMENT DE LA BRANCHE
AUTOMOBILE

Afin de remédier à ces problèmes, diverses mesures sont préconisées au niveau interne et elles sont accompagnées par des mesures au niveau des Pouvoirs Publics et de la profession.

1°) Les Mesures d'ordre technique et commercial
prises au niveau interne

La LEYMA a pour objectif le maintien de la qualité du portefeuille, et cela est possible grâce à la présence et au dévouement d'un personnel qualifié et rompu à la pratique du marketing.

De tels atouts sont le gage d'un dynamisme permettant d'étendre les risques couverts tout en équilibrant l'ensemble du portefeuille. Nous pouvons annoncer qu'un certain nombre de mesures de sauvegarde ont été prises par la société, il s'agit :

- * De la résiliation des contrats fortement déficitaires, une tarification très stricte notamment par la suppression de réduction quelle qu'elle soit, concernant les catégories de véhicules tels que les TPV (Transport Public de Voyageurs), une généralisation du paiement des primes au comptant.

- * De l'envoi des lettres de surveillance du portefeuille aux sociétés disposant d'une flotte importante ayant enregistré un minimum de 3 sinistres.

.../...

Des mesures incitatives à l'égard des intermédiaires ont été prises par l'augmentation des commissions des autres branches, ce qui encourage ces derniers à souscrire des bons risques ; ainsi les recettes qui augmentent dans les autres branches contribuent à couvrir, ou tout au moins à amoindrir la portée du déficit de l'automobile.

Pour accroître l'effort de diversification de son portefeuille, la LEYMA a lancé la branche Vie en 1982.

Des mesures sont envisagées dans le sens du renforcement des autres branches. Ainsi, l'individuelle accident et l'assurance vie peuvent être facilement vulgarisées parce qu'étant à la portée de tous les portefeuilles.

D'autre part, il serait intéressant d'assortir la branche automobile d'un certain nombre de garanties obligatoires, mais cette mesure a des limites sur le plan réglementaire.

2°) Les Mesures prises en collaboration ou avec l'Appui des Pouvoirs Publics et de la Profession

Si l'on considère que l'automobile n'est pas un mal obligatoire et nécessaire, un fléau qui doit tuer chaque année davantage, il devient évident que des solutions doivent plutôt être recherchées vers une réduction des sinistres, une responsabilité et une éducation des automobilistes.

a) Certaines mesures dépendent plus des pouvoirs publics que des assureurs.-

Le 1er septembre 1978, l'autorité de tutelle a accepté la majoration de 25% du tarif Responsabilité Civile "automobile". Pour donner toute sa signification à la mesure, le relèvement du tarif a été suivi d'un abaissement du taux de commissions servies aux intermédiaires (agents, courtiers).

En avril 1982, une majoration de 50% du tarif Responsabilité civile "automobile" a été acceptée.

Malgré tout, il apparaît nécessaire de procéder à une augmentation régulière du tarif afin qu'il suive l'évolution générale du coût de la vie, de façon à équilibrer le portefeuille automobile.

Dans la tarification, on devrait tenir compte d'un ensemble d'éléments qui peuvent influencer la sinistralité de chaque police, tels que la puissance réelle des véhicules, leur valeur, leur âge, leur usage, la zone géographique où ils seront destinés à circuler, l'âge de l'assuré et l'ancienneté de son permis de conduire.

En tenant compte de tous ces éléments, on personnalise l'assurance et on la rend plus acceptable à la clientèle, car chacun paie selon le degré de son propre risque.

Il serait également souhaitable de prévoir une réduction plus importante du commissionnement de l'assurance R.C., étant donné le caractère obligatoire de celle-ci et ses résultats qui demeurent médiocres.

D'autres mesures de redressement devraient être prises, tel que l'établissement du système bonus malus afin de favoriser les bons et pénaliser les mauvais conducteurs. En effet, à l'heure actuelle, les tarifs appliqués prévoient une clause de bonus applicable aux assurés qui n'ont pas enregistré de sinistre durant la période d'assurance.

Par contre les tarifs ne prévoient pas de clause de malus. Or autant il est nécessaire d'encourager les bons conducteurs en leur accordant des faveurs méritées, autant il est important de faire pression sur les mauvais assurés afin de les inciter à plus de prudence et d'attention. Pour ce faire, il faudrait aménager un malus suffisamment énergique pour exercer un effet dissuasif sur les mauvais conducteurs d'une part,

et pour compenser globalement la minoration du tarif accordé par la clause du bonus, d'autre part.

Nous n'oublions pas de noter cette action importante menée au Niger qui est la création d'une école de formation spécialisée des chauffeurs de poids lourds.

Il existe également une commission de retrait de permis de conduire des mauvais conducteurs, mais il serait nécessaire de rendre possible le contrôle alcootest.

En tout état de cause, il semblerait qu'un nouveau code de la route qui viserait à renforcer la sécurité sur la route soit à l'étude. Ce nouveau code prévoirait entre autres choses, l'extension de la visite technique à l'ensemble des véhicules, l'exigence de permis A1 pour les engins de faible cylindre (inférieur à 50 cc), l'institution de l'alcootest, l'immobilisation et la mise en fourrière des véhicules pour certaines infractions.

Il faut espérer également que le bitumage progressif des routes reliant les principaux centres du pays viendra réduire sensiblement la fréquence des accidents.

b) Les mesures prises en collaboration avec la profession.-

La LEYMA compte, en collaboration avec les autres assureurs, relancer une campagne destinée d'une part à mieux faire connaître les différentes garanties offertes à la clientèle, et d'autre part à sensibiliser le public pour prévenir certaines catastrophes, notamment en matière de circulation routière.

- Il s'agit en effet de la prévention routière qui se préoccupe moins de prévenir sur le terrain des accidents de la circulation, ce qui est du ressort de la Gendarmerie et de la Police, mais qui s'est assignée une tâche éducatrice dont les effets ne pourront être réellement appréciés qu'à long terme.

Ainsi l'assurance doit développer le goût de la sécurité chez sa clientèle.

La prévention routière implique également des campagnes suivies de sensibilisation :

- dans les mass-médias
- à l'école (dès l'école primaire : enseignement du code de la route)
- ainsi qu'une présence active des forces de police et de gendarmerie pour, non seulement reprimer, mais aussi conseiller les usagers.

- dans le même sens, et pour accélérer le règlement des dossiers sinistres, il a été créé une commission d'arbitrage qui regroupe les représentants des compagnies ayant qualité pour débattre et juger en matière de sinistre automobile. Cette commission se réunit une fois par mois pour trancher sur les dossiers où les compagnies n'ont pas pu s'entendre. Mais, ne sont soumis à arbitrage que les sinistres n'ayant entraîné ni dommage corporel, ni instance judiciaire, et pour autant que les assureurs en cause aient épuisé toute possibilité d'une entente amiable.

La sentence arbitrale s'oppose aux compagnies et elle est sans recours.

La création de la commission d'arbitrage est un pas vers la célérité dans le règlement des sinistres et peut contribuer à la compression des frais judiciaires en même temps qu'elle défend l'image de la profession au plan du règlement des sinistres.

(I) CONCLUSION GENERALE

En introduisant notre étude, nous nous sommes donnés pour but d'examiner l'importance de la branche automobile, ses incidences sur le comportement du portefeuille de la SNAR-LEYMA, et la politique de surveillance de la branche automobile.

A l'issue de cette analyse, il y a lieu de constater que le marché nigérien d'assurance porte encore la marque d'un marché qui a subi pendant longtemps la main mise des intérêts étrangers.

De ce fait, les premiers plans de développement élaborés au lendemain de l'indépendance ne contiennent aucune mention s'agissant des questions d'assurance.

Depuis lors, des modifications fondamentales sont intervenues dans la structure, la constitution et l'organisation juridique de ce marché. Des efforts louables ont été faits pour "nigériser" le secteur des assurances, notamment la création d'une Société Nationale d'Assurance et de Réassurance : la LEYMA.

Cinq années seulement pour que la LEYMA se hisse au rang des toutes premières sociétés du Niger, en importance et en résultats.

Les raisons de cette flatteuse notoriété sont le fruit d'une mobilisation professionnelle permanente et d'une constante disponibilité de la part du personnel. Ces efforts ont permis d'atteindre dans tous les domaines techniques les objectifs fixés.

Le déficit chronique de la branche automobile risque d'obliger nos sociétés, pour la plupart jeunes, à mettre prématurément la clé sous le paillason, et cette issue serait fatale pour nos économies.

En effet, les multiples mutations que connaît actuellement le Niger sont génératrices de risques aussi bien pour l'Etat que pour les particuliers.

Le rôle fondamental de l'assurance est de conférer aux assurés la sécurité. En donnant cette sécurité aux assurés, donc aux forces productrices de l'Etat, l'assurance renforce l'économie nationale car elle devient un facteur de production, de conservation des forces productrices, en ce sens qu'elle permet de les reconstituer aisément et rapidement. Par ailleurs, par l'accumulation des primes au sein des entreprises d'assurance, l'assurance permet la reconstitution des capitaux importants.

Il importe donc que dans chacun de nos pays, on fasse preuve d'imagination, d'organisation et de méthode pour découvrir des solutions permettant la mise en place d'une assurance automobile équilibrée, à l'intérieur d'un marché d'assurance solide et dynamique.

Le principal constat que l'on fait est la transposition pure et simple des règles d'assurance dans nos pays alors qu'elles ont été élaborées pour une société donnée.

Le système perd toute son essence si l'on sait qu'il est amputé d'une partie des structures nécessaires à la bonne marche de la branche automobile.

Aussi, les organes complémentaires de l'assurance automobile tels que le Bureau Central de Tarification, le Fonds de Garantie Automobile, le système malus font défaut.

La réglementation de l'industrie des assurances mérite d'être complétée, car cela conduira le Niger à créer et à développer son marché national d'assurance. Et pour développer le secteur des assurances, on n'échappera pas aux impératifs d'efficacité et par conséquent, à une coopération inter-africaine.

Le système de carte verte dont on attend qu'il donne une impulsion décisive à l'accroissement des échanges inter-africaines, risque de subir un échec retentissant, si nous n'arrivons pas à faire de nos sociétés d'assurances, et notamment de celles qui opèrent dans l'automobile, des sociétés solides, saines et prospères.

B I B L I O G R A P H I E

- Travaux préparatoires au plan quinquennal 1979-1983
- Rapport annuel présenté au Conseil d'Administration
par le Directeur Général de la "LEYMA"
- Revues IIA n°s 3 et 4
- Principaux textes en vigueur sur le contrôle des
assurances du Niger
- Marché d'Assurance Sénégalais)
 Marché d'Assurance Voltaïque) Revue IIA
 Marché d'Assurance Tchadien)
- Les entreprises d'Assurances Tome II -
 André BESSON
- L'Assurance Collection de l'Ecole Nationale
 d'Assurance
- Approche des structures de communication et de
 distribution de l'AMACAM et Impact sur la Politique
 commerciale et la gestion des sinistres - Mémoire
 présenté par M. ALAKA Charles - 4e promotion C.S.IIA

Tarif applicable jusqu'au 31.08.78

RC

DR RT 1

[illegible]

Tarifs applicables du 01/09/78 au 28/02/82 RC, RT1 et DR

Puissance fiscale	Tarif 1	Tarif 2	Tarif 3	Tarif 4
Jusqu'au 2 cv	14.750	19.500	28.500	32.750
3 à 6 cv	17.750	23.375	34.375	39.375
7 à 10 cv	20.250	27.500	40.375	46.500
11 à 14 cv	26.375	40.500	58.700	67.500
15 à 23 cv	35.250	53.125	78.125	90.000
24 cv et plus	43.125	63.125	92.750	106.875
	6.250	6.250	8.750	8.750
	2.500	5.000	5.000	5.000
TOTAL				

RC

RT1
DR
DR

Tarif RC, RT1 et DR applicable à compter du 01.03.82

Puissance fiscale	Tarif 1	Tarif 2	Tarif 3	Tarif 4
Jusqu'à 2 cv	22.125	22.950	42.750	49.125
3 à 6 cv	26.625	35.075	51.375	59.075
7 à 10 cv	30.375	41.250	60.565	69.750
11 à 14 cv	39.565	60.750	87.750	101.250
15 à 23 cv	52.875	79.690	117.190	135.000
24 cv et plus	64.690	94.690	139.125	160.315

RC

RT1

DR

9.375	9.375	12.565	12.565
3.750	7.500	7.500	7.500

Niamey, le 28 Août 1981

-1-1-1-

TARIFS DES HONORAIRES POUR LES EXPERTISES AUTOMOBILES
EFFECTUEES DANS UN RAYON ALLER ET RETOUR DE 10 Kms DE :

NIAMEY./

	Jusqu'à	100.000	20.000
	100.000 à	200.000	20 %
Au dessus de	200.000.... à	300.000	10 %
Au dessus de	300.000.... à	600.000	8 %
Au dessus de	600.000.... à	1.000.000	5 %
Au dessus de	1.000.000.. à	2.000.000 ou dessus	4 %

Vacation Journalière..... 25.000

Indemnité Kilométrique..... 180 frs

DERNIER TARIF DATE DU 1er AOUT 1970

Procès-verbal de Douane..... 10.000 à Domicile
Et..... 12.000 avec déplacement.

Marque : PEUGEOT

N° Minéralogique 4063 NY2

Etat entretien BON

Type : 505

N° de Série : 1.075.364

Valeur neuve : 4.700.000

Carrosserie : BERLINE

Kilométrage : 15.231

Valeur vénale : 3.760.000

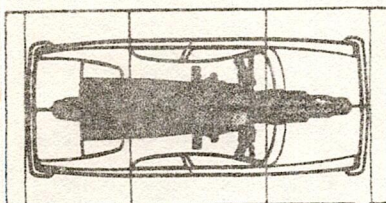
C.U. ou Nbre de places : 5

Mise en circulation : 1980

Dépréciation : 20 %

CHOC : DE FACE AV DROIT.-

EVALUATION DE LA REMISE EN ETAT



Nb Hres	Code M O	Taux Horaire	MONTANT	FOURNITURES
04	MECA	1600	6.400	Aile AV D 26.650
40	TOLE	1600	64.000	Pare-chocs AV 48.220
16	PEIN	1600	25.600	Calandre 9.650
1,5	ELEC	1600	2.400	Capot 63.075
				Ventilateur 2.825
				Tôle inf. AV. 10.155
				Armature AV. 21.295
				Ferrure AV D 3.065
				Enjoliveur D 13.565
				Cde. Regl. phare 16.270
				Baguette AV D 1.995
				Phare droit 26.620
				Feu AV D 7.135
				3 Lampes 4.130
				Peinture 8.670
				Accessoires 25.815
Taxe M.O. 14.700			98.400	414.730

DESCRIPTION DOMMAGE

Aile AV D écrasée
Capot écrasé
Bas volet écrasé
Calandre cassée
Pare-chocs AV écrasé
Feu AV D cassé
Phare droit cassé
Platine phare plié
Armature AV pliée
Passage roue plié
Longeron AV D plié
Ventilateur cassé

N.B. Le pneu est abîmé pendant le remorquage et non pendant l'accident.

DUREE TRAVAUX
DE JOURS.-

TOTAL: 572.830 frs.CFA.-
CINQ CENT SOIXANTE DOUZE MILLE HUIT
CENT TRENTE frs.CFA.-

Niamey, le 12 MARS 1981.

Marque **PEUGEOT**

Type **505 SR**

Carrosserie **VP**

C.U. ou Nbre de places **5**

N° Minéralogique **7681 NY2**

N° de Série **1202168**

Kilométrage **36308**

Mise en circulation **1981**

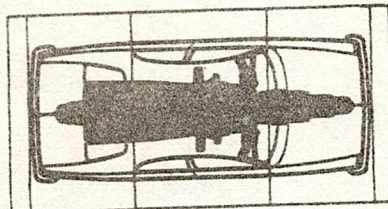
Etat entretien **BON**

Valeur neuve **6.000.000**

Valeur vénale **2.400.000**

Dépréciation **60 %**

CHOC TIERS AVG



EVALUATION DE LA REMISE EN ETAT

Nb Hres	Code M O	Taux Horaire	MONTANT	FOURNITURES	
6	TOLE	2300	13.800	1 Aile AVD	58.686
1	ELEC	2300	2.300 x	Protec. "	4.870
6	PEIN	2300	13.800	Pare choc AV	68.775
	M C		2.990	Phare AVD	45.230
				Enjol.ph D	18.275
				2 Supports	2.170
				1 Kg peint.	9.140
				1 L diluant	1.665
Taxe M.O. 5.801			38.691	208.70	

DESCRIPTION DOMMAGE

Pare choc AV déchiré
Plaque AV def
Aile AV def
Phare D brisé
Enjol. de ph D cassé

TOTAL: **247.396 F CFA**

DUREE TRAVAUX

4 Jours

**DEUX CENT QUARANTE SEPT MILLE
TROIS CENT QUATRE VINGT SEIZE FRC**

Niamey, le 28 DECEMBRE 1983

Réparateur,

Marque **PEUGEOT**

Type **505**

Carrosserie **VP**

C.U. ou Nbre de places **5**

N° Minéralogique **3688 ITNY**

N° de Série **1114214**

Kilométrage **36080**

Mise en circulation **1980**

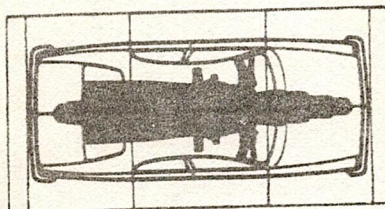
Etat entretien **BON**

Valeur neuve **3.543.000**

Valeur vénale **1.771.500**

Dépréciation **50 %**

CHOC TIERS ARG



AR

AV

EVALUATION DE LA REMISE EN ETAT

Nb Hres	Code M O	Taux Horaire	MONTANT	FOURNITURES	
8	TOLE	2000	16.000 x	Pare choc AV	62.650
4	PEIN	2000	8.000	Feu ARD	17.925
1	ELEC	2000	2.000	1 Kg peint.	6.740
				1 L diluant	1.750
				4 lampes	1.245
	TPS	17,647%	4.588		

DESCRIPTION DOMMAGE

Pare choc AR fendu
Feu ARD brisé
Aile ARD def.

Taxe M.O

30.588

90.310

DUREE TRAVAUX

3 Jours

TOTAL: 120.898 F CFA

CENT VINGT MILLE HUIT CENT QUATRE
VIANT DIX HUIT FRCS.

Niamey, le 30 DECEMBRE 1982

TABLE des MATIERES

	Pages
Introduction	1
1ère Partie : Importance de la branche automobile et ses incidences sur le comportement du portefeuille de la société SNAR-LEYMA	4
A/ Importance de la branche automobile au niveau de la production	4
B/ Importance de la branche automobile dans les charges des sinistres	6
2ème Partie : Politique de surveillance de la branche automobile	9
A/ Les problèmes de l'assurance automobile..	9
B/ Les mesures destinées au redressement de la branche automobile	11
Conclusion	
Générale :	16
Bibliographie:	19