

**Institut  
International des  
Assurances  
( Yaoundé- Rép. du Cameroun )**

**14<sup>ème</sup> Promotion DESS- A  
1998- 2000**

## **Mémoire De Fin d' Etudes**

**THEME : L'ASSURANCE DES ENGINS A DEUX  
ROUES AU BURKINA FASO**

**Présenté et soutenu par :  
NIGNAN Jean Damascène**

**Pour l'obtention du Diplôme d'Etudes Supérieures  
Spécialisées en Assurance( DESS-A)**

**SOUS LA DIRECTION DE:**

**Mme BADOH Raynatou née YAMEOGO**

**Diplômée de l'IIA( DESA -6ème Promotion)  
Chef du Département Production et Action  
Commerciale de la SONAR**

**OCTOBRE 2000**

## SOMMAIRE

|                                                                                                   |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Introduction Générale</b> ... ..                                                               | <b>1</b>  |
| <b>Première partie :</b> ... ..                                                                   | <b>4</b>  |
| <b>Chapitre I : L'environnement de l'assurance des deux roues</b> ...                             | <b>5</b>  |
| Section1 : Le cadre juridique ... ..                                                              | <b>5</b>  |
| Section2 : Le contexte socioéconomique ... ..                                                     | <b>9</b>  |
| <b>Chapitre II : Les formes de commercialisation sur le marché.</b>                               | <b>13</b> |
| Section1 : Les produits spécifiques multirisques ... ..                                           | <b>13</b> |
| Section2 : Les produits traditionnels ... ..                                                      | <b>20</b> |
| <b>Deuxième partie : Les moyens de développement de l'assurance des<br/>deux roues</b> ... ..     | <b>22</b> |
| <b>Chapitre I : L'application de l'obligation d'assurance</b> ... ..                              | <b>24</b> |
| Section1 : Les obstacles à l'application de l'obligation d'assurance                              | <b>24</b> |
| Section2 : Quelques mesures pouvant favoriser l'effectivité de<br>L'obligation d'assurance ... .. | <b>27</b> |
| Section3 : Les mesures d'accompagnement ... ..                                                    | <b>34</b> |
| <b>Chapitre II : La promotion des produits spécifiques</b> ... ..                                 | <b>36</b> |
| Section1 : Les limites de la forme traditionnelle de<br>Commercialisation ... ..                  | <b>36</b> |
| Section2 : Les Avantages des produits spécifiques ..                                              | <b>37</b> |
| Section3 : Analyse des résultats des produits spécifiques ... ..                                  | <b>39</b> |
| <b>CONCLUSION GENERALE</b> ... ..                                                                 | <b>44</b> |
| <b>BIBLIOGRAPHIE</b> ... ..                                                                       | <b>46</b> |

## **REMERCIEMENTS**

Nous adressons nos sincères remerciements à :

- La Direction Générale de la SONAR qui nous a accepté au sein de son organisation
- Madame Badoh Raynatou, pour sa disponibilité et ses conseils précieux qui nous ont guidé tout au long du stage.
- A l'ensemble du personnel du service « production IRDT » et particulièrement à monsieur Ouédraogo Karim.

### Liste des principales abréviations

- C.CASS** : Cour de Cassation
- CIMA** : Conférence interafricaine des Marchés d'Assurances
- DGTTM** : Direction Générale des Transports Terrestres & Maritimes
- G.A** : Générale des Assurances
- IARDT** : Incendie Accidents Risques Divers Transport
- ISTED** : Institut des Sciences & Techniques de l'Equipement et de l'Environnement
- J.O.HV** : Journal Officiel de la Haute Volta
- LGDJ** : Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence
- SMIG** : Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti
- SONAR** : Société Nationale d'Assurances et de Réassurance
- UAB** : Union des Assurances du Burkina
- ◆
- 4

## **INTRODUCTION GENERALE**

L'assurance des véhicules terrestres à moteur a été pendant longtemps, la branche la plus pratiquée dans les pays de la CIMA. Aujourd'hui encore, elle représente une part importante du portefeuille des compagnies. Pour certaines, cette part excède 50% du chiffre d'affaires. Pourtant, c'est la branche dont la rentabilité est la plus décriée par les assureurs.

Bien qu'il s'agisse d'une discipline relativement jeune en Afrique, l'assurance des véhicules terrestres à moteur a déjà fait l'objet d'écrits de grande qualité au point qu'elle semble ne présenter que très peu d'intérêt sur le plan intellectuel. La diversité et la pertinence de certains ouvrages<sup>1</sup> ou articles<sup>2</sup> de revues spécialisées paraissent avoir totalement vidé la question.

Cependant, de nombreuses raisons incitent à croire que l'expérience mérite d'être tentée en ce qui concerne l'assurance des engins à deux roues dans le contexte du Burkina où le marché de l'assurance est en pleine expansion. Au titre de l'exercice 1999, le chiffre d'affaires réalisé par les compagnies s'élevait à onze milliards sept cent deux millions deux cent quatorze mille deux cent seize (11 702 214 216 ) francs CFA soit une progression de 7% par rapport à l'exercice précédent.

A ce jour, on dénombre sur le marché deux (02) sociétés pratiquant les opérations d'assurances sur la vie et cinq (05 ) compagnies IARDT.

La Société Nationale d'Assurances et de Réassurance (SONAR) qui a été le cadre de notre stage, est la première compagnie d'assurances sur le marché burkinabé.

Créée en 1974, elle est aujourd'hui constituée de deux sociétés distinctes conformément au principe de spécialisation édicté par l'article 326 alinéa 3 du code CIMA : SONAR VIE<sup>3</sup> et SONAR IARDT<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> YIGBEDEK Zacharie, L'Assurance automobile : Théorie & pratique, 1<sup>ère</sup> édition, 1997.

<sup>2</sup> On peut citer notamment l'article de Mme OBLE L. paru dans L'Assureur Africain N°16 sur l'indemnisation des préjudices corporels sous le régime du code CIMA.

<sup>3</sup> Avec un capital social de 500 Millions, elle détient 37% du marché de la vie

<sup>4</sup> Elle vient de porter son capital social à 780 Millions et détient 49% du marché

Le chiffre d'affaires réalisé par le groupe en 1999 est de cinq milliards six cent quatre vingt quinze millions trois cent quarante quatre mille quatre cent sept (5 695 344 407) francs CFA. L'ampleur de son activité et sa longue expérience du marché constituaient pour nous, un cadre idéal pour apprendre les aspects pratiques de l'assurance en général, tout en préparant notre mémoire de fin d'études portant sur « **L'assurance des engins à deux roues au Burkina** ».

L'assurance en tant que moyen de protection des personnes et des biens contre les aléas de la vie, devient de plus en plus incontournable dans une stratégie globale de développement. Selon les résultats d'une enquête publiée par l'ISTED<sup>5</sup> en décembre 1999, le taux de mortalité enregistré dans les pays en développement et imputable à la circulation routière serait cinq à dix fois plus élevé que dans les pays développés, avec un nombre annuel d'environ 700 000 cas de décès dans le monde.

Dans un pays fortement motorisé comme le Burkina, la gestion des conséquences de ces accidents de la circulation routière ne peut être envisagée sans poser le problème de leur financement et partant de l'assurance, puissant moyen de prévoyance sociale.

L'assurance des véhicules terrestres à moteur contribue dans cet ordre d'idées à atténuer les conséquences sociales des accidents. L'automobile qui constitue l'essentiel des encaissements de nos compagnies pourrait mieux se porter si l'assurance des engins à deux roues était développée. Malheureusement, elle reste à ce jour embryonnaire en dépit de l'obligation édictée par le code CIMA et l'importance du parc de ces engins.

C'est dans ce contexte qu'est envisagée l'étude de l'assurance des véhicules terrestres à moteur à deux roues. La spécificité de la matière assurable, l'importance des vélomoteurs et cyclomoteurs dans la vie quotidienne des burkinabé, l'implication de plus en plus grande de ces véhicules dans des accidents mortels ou graves sont autant d'éléments qui résument l'intérêt du sujet. Mais une telle étude pose le problème de sa propre délimitation.

A défaut de pouvoir aborder l'ensemble des interrogations liées à l'assurance des « deux roues », il fallait opérer des choix qui permettent de faire ressortir les difficultés de

<sup>5</sup> Cf. la Lettre de l'Institut des Sciences & Techniques de l'Équipement et de l'Environnement (ISTED), No 16 Pages 1 et suivantes.

cette catégorie d'assurance en s'efforçant de mettre en exergue ses possibilités de développement et les moyens d'y parvenir.

C'est dans ce souci que l'étude est envisagée en deux parties. La première, consacrée à la présentation du marché, permet de faire une sorte d'état de la question. Il importait en effet, avant de présenter les formes de commercialisation pratiquées sur le marché (chapitre II), de fixer les cadres juridiques et socio-économique de l'assurance des engins à deux roues (chapitre I) .

L'analyse de ces questions a l'intérêt de permettre d'identifier et de proposer dans la deuxième partie, des moyens d'action qui consistent essentiellement en l'application effective de l'obligation d'assurance (chapitre I) et en l'amélioration et la promotion de produits adaptés aux engins à deux roues (chapitre II).

## **PREMIERE PARTIE : LE MARCHE DES ENGIN A DEUX ROUES**

Le marché burkinabè de l'assurance est un marché assez jeune. Pour en comprendre les problèmes, notamment ceux liés à l'assurance des engins à deux roues, il semblait indispensable de montrer au préalable les contours juridiques, économiques et sociaux de ce type d'opération. C'est l'objectif de la première partie.

## **CHAPITRE I : PRESENTATION DE L'ENVIRONNEMENT DE L'ASSURANCE DES « DEUX ROUES »**

Il ne s'agit pas dans le présent chapitre d'étudier l'ensemble des éléments qui peuvent constituer l'environnement de l'opération d'assurance de ces engins ; cela nous éloignerait de nos principaux objectifs. Nous nous limiterons à l'étude de l'environnement juridique et socio-économique.

### **SECTION I : LE CADRE JURIDIQUE**

L'assurance des véhicules terrestres à moteur est régie depuis 1995 par les dispositions du code CIMA. Ces dispositions communautaires sont venues remplacer l'ordonnance de 1966 qui était jusque là en vigueur au Burkina.

#### **Paragraphe 1 : Avant l'entrée en vigueur du code CIMA**

La question de l'assurance des véhicules terrestres à moteur s'est posée bien avant l'entrée en vigueur du code CIMA . Elle était réglementée par l'Ordonnance N°58 du 30 décembre 1966 qui instituait une obligation d'assurance de responsabilité civile en matière de circulation des véhicules terrestres à moteur en Haute Volta<sup>6</sup>. L'article 1<sup>er</sup> de cette ordonnance disposait : « Toute personne physique ou morale, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison des dommages corporels ou matériels causés à des tiers par un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou semi remorques, doit, pour faire circuler lesdits véhicules, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité ... »

Un décret de 1967<sup>7</sup> venait préciser l'étendue de l'obligation d'assurance ; son article 16 prévoyait notamment des mesures de contrôle en vue de l'effectivité des prescriptions ci- dessus. Malheureusement, si elles ont été appliquées aux véhicules à quatre roues, il n'en fut pas de même pour les deux roues. Il faut dire cependant que les acteurs du secteur des assurances avaient déjà senti la nécessité de résoudre cette question. En 1985, le Comité des Sociétés d'Assurances adressait un rapport au ministre

<sup>6</sup> Ordonnance N°58/pres/MfC/ du 30/12/1967 J.O.H .V, 2 janvier 1967, Page 4

<sup>7</sup> Décret N°67 -22/PRES/MFC/du 06/12/1967 J.O. H. V, 1967, Page 108.

de tutelle dans lequel était vivement exprimé le bien fondé de l'application de l'obligation d'assurance aux véhicules à deux roues à moteur et la nécessité « d'une large campagne d'information et d'éducation des masses populaires afin qu'elles en saisissent la portée réelle. ».

En 1994, une commission interministérielle était créée<sup>8</sup> afin de réfléchir sur la même question. C'est dire que le problème évoqué dans cette étude n'est pas nouveau en soi. Il s'agit maintenant d'essayer de comprendre pourquoi jusque là, les différentes actions entreprises ont été vouées à l'échec et ce, malgré l'adoption et l'entrée en vigueur du Code des assurances des Etats de la CIMA.

## **Paragraphe 2 : Depuis l'entrée en vigueur du code**

L'analyse du droit positif vise à circonscrire le champ d'application de la nouvelle réglementation et à présenter les fondements de l'obligation d'assurance. Une succincte étude comparée avec le droit français permet de comprendre l'évolution juridique qui la sous-tend.

### **A- Le droit positif**

Le code CIMA est l'annexe II du traité instituant une organisation intégrée de l'industrie des assurances dans les Etats membres. Le titre I du Livre II consacre l'obligation d'assurance pour la circulation des véhicules terrestres à moteur, leurs remorques et semi remorques .

Aux termes de l'article 200 du code : « Toute personne physique ou morale autre que l'Etat au sens du droit interne, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers et résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens et causés par des véhicules terrestres à moteur, ses remorques ou semi remorques, doit, pour faire circuler lesdits véhicules, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité, dans les conditions fixées par le présent code » .

<sup>8</sup> Arrêté conjoint N°94 - 0095/ MEFP/ MED/ MAT/ MJ/ MT/ MCC/ du 06/12/1994

Cette disposition, pour être comprise dans toute son étendue, impose l'examen de la notion de véhicule terrestre à moteur et de ses fondements.

### 1- Notion de véhicule terrestre à moteur

L'obligation d'assurance de l'article 200 s'applique aux « véhicules terrestres à moteur ». La définition de cette expression permet de percevoir que les « deux roues » entrent bien dans le champ d'application de la loi. Trois critères sont généralement retenus pour déterminer les engins répondant à cette définition :

- Le véhicule doit être équipé d'un moteur quels qu'en soient le type et le mode de propulsion (essence, gas-oil, électricité...). Il s'agit en fait de tout engin automoteur, ce qui exclut les bicyclettes ;
- Le véhicule doit comporter un siège pour son conducteur ; on parle alors d'engin autoporteur ;
- Enfin, il doit être destiné à se déplacer sur la terre ferme sans être guidé par des rails.

Les engins circulant sur le territoire national qui répondent aux critères ci-dessus sont de trois types :

- Les cyclomoteurs : ce sont des engins à deux roues dont la cylindrée est inférieure à 50 centimètres cubes ;
- Les vélomoteurs qui sont des cyclomoteurs ayant une cylindrée comprise entre 50 et 125 centimètres cubes ;
- Enfin, les engins dont la puissance est supérieure à 125 centimètres cubes constituent la catégorie des motocyclettes.

### 2- Fondements de l'article 200 du code Cima

En instituant l'obligation d'assurance, la préoccupation première du législateur communautaire est la protection des victimes d'accidents de la circulation routière. Les engins à moteur sont souvent impliqués dans des accidents graves, voire mortels entraînant des préjudices corporels et matériels que leurs auteurs ne peuvent réparer par leurs propres ressources. Cette situation crée ainsi des « cas sociaux », personnes

invalides ou ayants-droit condamnés à la misère du fait de la disparition accidentelle du principal soutien financier de la famille.

Au Burkina, pays fortement motorisé où les normes de sécurité routière ne sont pas toujours respectées, l'assurance obligatoire de la responsabilité civile se justifie d'autant que le faible niveau des revenus expose davantage les victimes à l'insolvabilité des personnes responsables de leur préjudices.

Au delà de l'obligation d'assurance, le code crée, en adoptant le principe de la barémisation, un véritable système d'indemnisation des préjudices corporels qui limite les chefs de préjudices indemnifiables tout en augmentant le nombre de personnes susceptibles d'en bénéficier. Cette institution qui obéit au principe de l'indemnisation automatique, en dehors des règles traditionnelles de responsabilité civile permet aux victimes de dommages corporels d'être indemnisées sans que l'assureur puisse exciper de leur faute pour refuser de les indemniser. La nouvelle réglementation a l'intérêt d'imposer une transaction préalable qui évite les contentieux longs, coûteux et souvent inutiles.

#### **B - Analyse comparée avec le droit français**

Tous les analystes s'accordent sur le fait que le code CIMA est largement inspiré de la législation française. En France, le droit positif de l'assurance des véhicules terrestres à moteur découle d'une longue évolution du droit de la responsabilité civile et de l'indemnisation des victimes des accidents de la circulation routière.

C'est la Loi du 27 février 1958, Complétée par son décret d'application du 2 janvier 1959 qui a institué une obligation de responsabilité civile pour la circulation des véhicules terrestres à moteur. Ces différentes dispositions ont été intégrées au code des assurances français (Titre I du Livre II, article L 211-1).

La jurisprudence française appliquait jusqu'alors aux accidents de la circulation routière, le droit commun des articles 1382 et suivants du code civil. La multiplication des accidents a révélé les limites des dispositions du droit commun et la nécessité d'une réforme de leur régime juridique.

L'évolution du droit de la responsabilité civile fut annoncée en jurisprudence par le célèbre Arrêt Desmares<sup>9</sup> qui retient la seule force majeure comme cause d'exonération de responsabilité à l'égard de la victime . Controversée en doctrine, cette jurisprudence sera abandonnée avec l'adoption de la Loi du 5 juillet 1985 dite « Loi Badinter » qui instaure le principe de l'indemnisation automatique des victimes d'accidents de la circulation sans qu'il ne soit besoin de rechercher leur faute.

En faisant économie des querelles doctrinales et des atermoiements de la jurisprudence qui s'en sont suivis, on peut simplement retenir que c'est dans cet esprit que s'inscrit la réglementation en vigueur dans les Etats membres de la CIMA.

## **SECTION II : LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE**

On trouve dans le contexte économique et social, les raisons de l'intérêt à développer l'assurance des « deux roues ». Le nombre de plus en plus croissant de ces engins et la multiplicité<sup>7</sup> des accidents les impliquant créent un véritable marché potentiel que les assureurs se doivent de conquérir (section I). En dépit de cela, cette catégorie d'assurance reste embryonnaire (section II) .

### **Paragraphe 1 : Le marché potentiel**

#### **A- L'importance de la matière assurable**

Au Burkina, l'engin à deux roues est le moyen de transport le plus utilisé. Dans certains milieux ,il constitue même un phénomène de mode. La mobylette est un outil de liberté tel que pour les jeunes, en posséder est un signe d'émancipation, de maturité et donc de reconnaissance sociale. Tout porte à croire que le nombre de ces engins est destiné à croître avec l'urbanisation de plus en plus poussée des villes comme Ouagadougou et Bobo Dioulasso. En 1992, une enquête<sup>10</sup> portant sur 753 ménages, a révélé que 60 ,1% des véhicules utilisés au Burkina sont des engins à moteur à deux roues, entrant par conséquent dans le champ d'application de l'article 200 du code CIMA.

<sup>9</sup> C.Cas 2<sup>ème</sup> chambre civile, 21 juillet 1982, Dalloz, 1982, II, P.449

<sup>10</sup> Bamas Maximilien , deux roues & transport collectif à Ouagadougou : recherche d'une articulation, thèse de doctorat, Bordeaux, 1993

La même enquête enseigne que la moyenne par ménage du nombre d'engins à deux roues à moteur est de 1,53.

Le parc des deux roues circulant sur le territoire national est ainsi évalué à environ 300 395 engins , ce volume étant obtenu en appliquant au nombre des ménages estimé à 200 258<sup>11</sup>, la moyenne ci-dessus. N'est-ce pas un potentiel inestimable pour les compagnies du marché ?

### ***B - Multiplicité des accidents impliquant les deux roues***

Ce problème n'est pas propre au Burkina. L'ensemble du continent africain est concerné par une urbanisation croissante et mal contrôlée. Le trafic routier est de plus en plus dense et désordonné, ce qui accroît le nombre et la gravité des accidents de la circulation notamment dans les zones urbaines. En 1997, 3017 accidents ont été enregistrés sur les voies urbaines de Ouagadougou. En 1999, ce nombre est passé à 4188 et à la date du 30 juin 2000, 2423 accidents étaient déjà enregistrés dans la capitale politique et 954 à Bobo Dioulasso comme le montre les statistiques ci-après :

#### Statistiques des accidents de la circulation routière dans les villes de Ouagadougou et Bobo

(période allant du 01/ 01 au 30/06 2000)

|              | Janvier | Février | Mars | Avril | Mai | Juin | Nombre total |
|--------------|---------|---------|------|-------|-----|------|--------------|
| <b>Ouaga</b> | 400     | 416     | 435  | 384   | 366 | 422  | 2423         |
| <b>Bobo</b>  | 164     | 136     | 199  | 159   | 155 | 141  | 954          |

*Source : Etat Major de la Brigade Nationale des Sapeurs Pompiers*

Selon une observation faite<sup>12</sup> sur une quinzaine d'années, le nombre d'accidents s'est accru de 20% à Ouagadougou et 26% sur l'ensemble du territoire.

En raison des difficultés de collecte des données, ces chiffres sont probablement en deçà de la réalité ; plusieurs cas d'accidents ne sont pas recensés et traités car, les

<sup>11</sup> Coulibaly Siaka, Diagnostic commercial d'un produit d'assurance : Char Assur de FONCIAS, mémoire de maîtrise , Université de Oagadougou, 1999.

<sup>12</sup> Observation faite par la DGTMM dans le cadre de l'Etude d'amélioration des conditions de déplacement dans l'agglomération de Ouagadougou

constats étant payants (1500 à 3000FCFA par partie), les protagonistes optent pour le règlement amiable. Et même lorsqu'elle est sollicitée, la police ne dispose pas de moyens suffisants pour accéder à toutes les demandes de constat. Les statistiques et indicateurs relatifs aux accidents doivent être analysés en les aggravant car il est certain qu'elles ne donnent qu'une vision partielle de la situation réelle. Les informations disponibles ont par contre le mérite de dégager certaines tendances que résume le tableau ci-dessous :

| <b>Types d'engins impliqués dans l'accident</b> | <b>Pourcentage</b> |
|-------------------------------------------------|--------------------|
| <b>Voitures contre deux roues</b>               | 36%                |
| <b>Deux roues contre deux roues</b>             | 26%                |
| <b>Deux roues ou voitures contre piétons</b>    | 11%                |

*Source : DGTMM / Analyse portant sur la période de 1980 à 1998*

Comme on peut le constater, les engins à deux roues sont fortement impliqués dans les accidents de la circulation routière. Au total, ils sont concernés par 73% des accidents. Selon les mêmes sources et sur la même période, les accidents entre les deux roues ont augmenté de 100% et ceux concernant les deux roues contre des véhicules à quatre roues, de 70% ; les premiers types d'accidents augmentent donc plus vite que les seconds. Cette situation pourrait s'expliquer par la création de pistes cyclables latérales qui ont réduit les zones de conflits entre les deux roues et les voitures et augmenté à l'inverse, les conflits entre engins à deux roues.

La croissance du taux d'implication de ces derniers dans les accidents et leurs conséquences dramatiques<sup>13</sup> illustrent l'accroissement du besoin de sécurité financière que l'assurance seule peut fournir.

Autant d'éléments qui constituent de véritables gisements pour l'assurance de ces types de véhicules. Mais la part actuelle de cette catégorie dans le chiffre d'affaires des

<sup>13</sup> Le taux de décès par accident est passé de 15% en 1995 à 26% en 1997 tandis que celui de blessés graves est passé de 67% à 86%.

compagnies contraste avec le potentiel existant. L'assurance des engins à deux roues reste en effet une catégorie embryonnaire et méconnue.

## **Paragraphe2 : Situation actuelle de l'assurance des engins à deux roues**

En dépit de l'existence de facteurs favorables à son développement, l'assurance des deux roues n'occupe pas une place importante dans les activités des compagnies du marché. Tant s'en faut. Même au sein des sociétés d'assurances, à l'exception de quelques unes, le risque deux roues est perçu comme une affaire de seconde zone. Souvent, sa forte sinistralité occulte l'importance du potentiel existant qui ne demande qu'à être exploité pour peu que l'on veuille sortir des sentiers battus.

Pendant que le chiffre d'affaires de l'automobile connaît une hausse importante avec l'accroissement du parc des véhicules à moteur à quatre roues, celui des «deux roues» stagne malgré le nombre grandissant de ces engins. Sa part dans les résultats de la SONAR est d'environ 0,50%.

La contribution de la branche au chiffre d'affaires du marché est quasi insignifiante. En 1999, elle était d'environ soixante cinq (65) millions de francs cfa pour un chiffre global de onze Milliards sept cent deux millions deux cent quatorze mille deux cent seize (11 702 214 216 ) francs CFA réalisé par les différentes compagnies du marché.

La situation actuelle de l'assurance des deux roues est imputable à plusieurs causes qui ont entravé son essor. Entre autres, on peut relever le non respect de l'obligation d'assurance qui découle de l'ignorance même de l'obligation par la plupart des personnes qui y sont assujetties et l'absence totale de contrôle d'effectivité. Cette catégorie demeure à ce jour peu connue du grand public . Enfin, et cela est tout aussi important, le faible niveau des revenus et l'absence jusqu'à une date récente de produits étudiés et adaptés à ces engins n'ont pas favorisé son envol . Toutefois, avec le lancement des contrats SEROM <sup>14</sup> et CHAR ASSUR, des horizons meilleurs s'offrent à la catégorie.

<sup>14</sup> Sécurité Routière Mobylette

## CHAPITRE II : LES FORMES DE COMMERCIALISATION SUR LE MARCHE

Avant 1997, on ne trouvait sur le marché burkinabé, aucun produit d'assurance propre aux véhicules terrestres à moteur à deux roues. Il n'en est plus ainsi. Des produits spécifiques à forme multirisque sont désormais proposés au public (section 1) à côté des «produits» traditionnels suivant la demande de la clientèle ( section 2).

### **SECTION I : LES PRODUITS SPECIFIQUES MULTIRISQUES**

Les contrats « SEROM » de l'UAB et « Char Assur » de FONCIAS ont été mis sur le marché en 1997. Leur lancement constituait une véritable innovation qui fut saluée par les acteurs du secteur des assurances comme le déclic de la branche des deux roues. Même si ces deux produits semblaient répondre aux mêmes préoccupations, chacun présente des particularités notamment en ce qui concerne les garanties proposées .

#### **Paragraphe 1 : Le contrat SEROM de l'UAB**

C'est le premier contrat à être commercialisé sur le marché. Après une forte campagne médiatique, son lancement effectif a eu lieu le 28 août 1997. C'est un contrat à forme multirisque qui offre des combinaisons diverses pour adapter les garanties aux besoins et possibilités des clients.

#### ***A - L'Etendue des garanties***

##### ***1 - Les garanties du contrat d'assurance sécurité routière mobylette***

##### ***a - La garantie responsabilité civile***

C'est la garantie de responsabilité civile classique couvrant les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile de l'assuré en raison des dommages corporels et matériels causés aux tiers résultant :

- D'accidents, d'incendie explosion causés par l'engin à deux roues, les accessoires et produits servant à son utilisation, les objets et substances qu'il transporte ;

- De la chute de ces objets, substances et produits .

### ***b - La garantie assistance financière***

Il s'agit d'une garantie «dommages». Elle permet à l'assuré d'avoir une couverture pour les dommages subis par l'engin assuré dans la limite du maximum par année d'assurance, la garantie pouvant être reconstituée en cas d'épuisement avant l'échéance de la police, moyennant une surprime. Cette prime de reconstitution est forfaitaire et ne tient compte d'aucun prorata. Mais le contrat ne prévoit que deux reconstitutions. Il va sans dire que l'assuré qui ne reconstitue pas sa garantie reste son propre assureur pour les dommages couverts au titre de cette garantie uniquement, les autres garanties produisant pleinement leurs effets.

### ***c - La garantie caution hospitalière***

Elle comporte deux volets : l'assistance en information et les soins d'urgence.

- En cas d'accident garanti, l'assureur, à condition d'avoir été informé, s'engage à se porter caution de l'assuré afin que celui-ci puisse bénéficier des soins d'urgence, en prenant directement en charge les frais de premiers soins dans la limite contractuellement prévue.
- Sous la même condition, l'assureur s'engage à tenir informé par appel téléphonique, un représentant désigné de l'assuré, dès l'admission de ce dernier dans un hôpital national par suite d'un accident garanti.

La caution hospitalière est sans conteste la plus grande innovation de ce contrat mais au contact de la réalité, son application s'est heurtée à des difficultés qui n'avaient pas été envisagées par les promoteurs<sup>15</sup> .

### ***d - La garantie individuelle accidents circulation routière***

---

<sup>15</sup> Ces difficultés seront abordées dans l'analyse critique du produit (Chapitre II, 2<sup>ème</sup> partie).

Elle a pour objet le paiement de prestations par l'assureur en cas d'accident subi par l'assuré lorsqu'il a pris place dans le véhicule en tant que conducteur ou passager ou bien lorsqu'il y monte, en descend ou participe bénévolement à sa mise en marche, sa réparation en cours de route. Elle permet ainsi :

- Le versement d'un capital au bénéficiaire en cas de décès survenant immédiatement ou dans les douze mois qui suivent l'accident ;
- Le versement du capital indiqué aux conditions particulières en cas d'infirmité permanente totale.
- En cas d'infirmité permanente partielle, l'assuré reçoit le capital modulé par le taux d'incapacité du barème prévu par le code CIMA.
- La prise en charge (remboursement) des frais médicaux, chirurgicaux et pharmaceutiques jusqu'à concurrence du montant maximum indiqué dans les conditions particulières.

Si ce contrat offre des prestations multiples, comme tout contrat d'assurance, il prévoit des exclusions permettant à la fois de moraliser le risque et d'éviter la prise en charge des sinistres qui pourraient déséquilibrer le portefeuille.

## 2- Les exclusions

Les exclusions du contrat SEROM ne sont pas fondamentalement différentes de celles que l'on trouve dans les conditions générales des polices automobile et liées à chaque type de garantie : dommages causés au conducteur ou aux préposés de l'assuré, accidents survenus alors que l'assuré était en état d'ivresse, etc.

D'autres exclusions peuvent cependant être considérées comme propres à ce produit ou à certaines garanties. En est-il ainsi de l'évacuation sanitaire en ce qui concerne la caution hospitalière. L'article 13 des conditions générales précise en effet que : «Les cas d'évacuation sanitaire ne constituent pas des soins d'urgence et par conséquent ne sont pas pris en charge».

Est également exclue, la transmission d'informations régulières sur l'évolution de l'état de santé de l'assuré. Dès l'instant où l'assureur informe le représentant désigné de la survenance de l'accident, son « assistance en information » prend fin.

Le vol constitue une exclusion absolue car ce risque est difficile à maîtriser, la fréquence étant trop élevée.

Le contrat SEROM offre quatre options qui constituent des combinaisons plus ou moins larges. En fonction de l'option choisie, la prime varie de 12 000 francs CFA à 32 000 francs CFA. Il s'agit d'une tarification forfaitaire basée sur la puissance fiscale de l'engin et le montant des capitaux assurés.

### **B- Aperçu général des résultats du produit**

Depuis son lancement, le produit SEROM n'a pas connu l'envol escompté par ses promoteurs. Au regard des frais de conception, de lancement et de promotion du produit, on est tenté de dire a priori qu'il s'agit d'un échec financier. Les émissions du contrats sont en effet peu importantes. Les tableaux ci-dessous présentent la production générale et l'état des sinistres de 1997 à Avril 2000 (**source: service production auto de l'UAB**).

Tableau A : Production générale du contrat SEROM de 1997 à Avril 2000

| VILLES                | Nombre de<br>polices | Chiffre d'affaires<br>Hors taxes (FCFA) |
|-----------------------|----------------------|-----------------------------------------|
| <b>Ouagadougou</b>    | 1311                 | 19 311 251                              |
| <b>Bobo-dioulasso</b> | 400                  | 7 109 626                               |
| <b>Koudougou</b>      | 04                   | 52 546                                  |
| <b>TOTAL</b>          | <b>1715</b>          | <b>26 473 423</b>                       |

Tableau B : Etat global des sinistres de 1997 à avril 2000

| VILLES         | MONTANT (FCFA) |
|----------------|----------------|
| OUAGADOUGOU    | 6 505 449      |
| BOBO-DIOULASSO | 2 145 084      |
| TOTAL          | 8 650 533      |

Le produit, en dépit du panier de garanties qu'il offre à des prix relativement accessibles, n'a pas connu l'engouement auquel l'on aurait pu s'attendre. Cela ne signifie pas que le produit est en soi de mauvaise qualité; bien au contraire. Il faut dire que les difficultés de gestion qu'a connu la société et qui ont conduit à sa mise sous administration provisoire, ont freiné l'élan des promoteurs du produit et déteint négativement sur l'image de la compagnie. De sorte, le produit est, à l'image de compagnie, en veilleuse jusqu'à sa sortie de l'administration provisoire. Le contrat SEROM a, semble-t-il, résisté à toutes ces difficultés et continue d'être commercialisé. La stratégie commerciale doit désormais tenir compte d'une concurrence forte constituée par le contrat CHAR ASSUR lancé par FONCIAS le 01 Septembre 1997.

## **Paragraphe 2 : Le contrat CHAR ASSUR de FONCIAS**

A l'instar du précédent, le contrat CHAR ASSUR est un produit « package » qui offre en plus de la garantie obligatoire, quelques garanties facultatives.

### **A - Les garanties du contrat**

#### **1- La garantie responsabilité civile**

Conformément aux dispositions de l'article 200 du Code, elle s'applique aux conséquences pécuniaires de la responsabilité civile que l'assuré peut encourir en raison

des dommages causés aux tiers résultant de la mise en circulation de l'engin assuré aussi bien en cas d'accident , d'incendie, d'explosion, etc.

## 2- *La garantie défense –recours ou assistance judiciaire*

L'assureur ( FONCIAS ) s'engage :

- D'une part, à assurer la défense de l'assuré lorsqu'il fait l'objet de poursuites pénales résultant de la mise en circulation de l'engin assuré afin de lui éviter ou limiter les condamnations qui peuvent s'en suivre.
- D'autre part, à pourvoir à ses frais, à toute réclamation amiable ou judiciaire pour obtenir la réparation des dommages corporels ou matériels causés à l'assuré à l'occasion d'un accident impliquant le véhicule assuré.

## 3 - *La garantie «Dommages au véhicule »*

Elle comporte deux variantes :

### \* *La garantie dommages au véhicule par accident*

Elle couvre les dommages subis par le véhicule assuré et résultant d'une collision avec un véhicule, un piéton , un cavalier ou un animal.

Pour que la garantie puisse jouer, le piéton, le cavalier, le propriétaire du véhicule ou de l'animal doivent **être identifiés à l'exclusion de** l'assuré, son conjoint, concubin, ses descendants ou ascendants.

### \* *La garantie dommages au véhicule par incendie explosion*

Sont couverts au titre de cette garantie, les dommages résultant de l'incendie, l'explosion, la combustion spontanée ou la chute de la foudre.

## 4- *La garantie protection circulation*

Elle garantit le paiement des prestations prévues aux conditions particulières en cas de dommages corporels résultant d'un accident subi par toute personne transportée à titre gratuit avec l'autorisation du souscripteur. Ces personnes sont couvertes aussi bien

lorsqu'elles ont pris place sur l'engin assuré en tant que conducteur ou passager ou lorsqu'elles y montent, descendent ou participent à sa mise en marche ou sa réparation.

Le contrat CHAR ASSUR propose plusieurs agencements de ces différentes garanties, la responsabilité civile constituant la garantie de base. Quatre formules sont possibles et à chaque formule correspond un tarif. On distingue les formules suivantes :

- Formule1 :
  - . Responsabilité civile
  - . Recours judiciaire
- Formule2 :
  - . Responsabilité civile
  - . Recours judiciaire
  - . Personne transportée
- Formule 3 :
  - . Responsabilité civile
  - . Recours judiciaire
  - . Dommages à l'engin
- Formule 4 :
  - . Responsabilité civile
  - . Recours judiciaire
  - . Personne transportée
  - . Dommages à l'engin

Les tarifs sont basés sur le tarif obligatoire avec des ajustements en fonction de la cylindrée et de la valeur de l'engin. De façon globale, les primes varient de 9000 francs CFA à 90 000 francs CFA. Cela dépend de la cylindrée et surtout de la formule choisie.

## **B- Aperçu général des résultats du produit**

Les tableaux ci-après donnent une idée générale des résultats du produit qui seront analysés dans la deuxième partie.

Tableau A : Etat global de la production au 30/11/99

| Villes         | Nombre de polices | Chiffre d'affaires<br>Hors taxes (FCFA) |
|----------------|-------------------|-----------------------------------------|
| Ouagadougou    | 866               | 55 173 175                              |
| Bobo Dioulasso | 125               | 5 823 395                               |
| <b>TOTAL</b>   | <b>991</b>        | <b>60 996 570</b>                       |

*Source : Service production automobile de la FONCIAS*

Tableau B : Etat global des sinistres au 31/11/99

|                               |                  |
|-------------------------------|------------------|
| <b>Sinistres payés (FCFA)</b> | 4 840 778        |
| <b>P S A P</b>                | 4 08 307         |
| <b>TOTAL</b>                  | <b>8 849 085</b> |

*Source : Service sinistres automobile /FONCIAS*

## SECTION II : « LES PRODUITS » TRADITIONNELS

Cette forme de commercialisation jadis utilisée par toutes les compagnies du marché, n'est pas totalement abandonnée ; elle est encore pratiquée par la SONAR, la Générale des Assurances (G.A) et COLINA ASSURANCES.

Elle consiste à n'accorder la couverture des risques « deux roues » que si le client en fait expressément la demande. Il n'y a donc pas de produit spécifique à l'image de SEROM ou CHAR ASSUR, mais une garantie circonstancielle en fonction du risque proposé. Stricto sensu, on ne peut donc parler de produit.

Dans cette forme de commercialisation, aucune distinction n'est faite entre les véhicules à deux roues et à quatre roues, tous les contrats étant gérés dans le cadre global de la branche automobile. Cela a pour conséquence, l'absence d'une politique commerciale conquérante pour le marché des deux roues. Dans ces conditions, la plupart des

personnes qui sollicitent la couverture de leurs risques est constituée par des expatriés, occidentaux surtout, dont la culture de l'assurance est plus développée.

Les contrats de ce type, sont rarement des polices mono véhicule. Les engins à deux roues sont généralement compris dans des flottes composées en majorité de véhicules à quatre roues.

La garantie la plus souscrite en plus de la responsabilité civile, est l'Individuelle personne transportée. Par contre la garantie dommages au véhicule n'est que rarement sollicitée et les compagnies n'y sont que peu favorables.

Les règles tarifaires appliquées ne diffèrent pas de celles utilisées en automobile.

**DEUXIEME PARTIE : LES MOYENS DE DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE DES  
DEUX ROUES**

La présentation du marché à travers l'analyse du cadre juridique dans lequel s'exerce l'opération d'assurance des engins à deux roues et de ses aspects socio-économiques permet d'envisager les moyens d'action pour lever les différents freins relevés.

La démarche a été guidée par le souci de demeurer dans le champ du thème traité tout en veillant à ne pas occulter certaines questions externes à l'assurance mais qui influencent son fonctionnement.

La méthodologie a ainsi consisté à recueillir et analyser les informations documentaires existantes, à les compléter par des interviews et entretiens puis, à procéder à l'évaluation des actions déjà entreprises ; cette démarche nous conduit aux propositions en vue d'initier ou de réorienter les actions en faveur du développement de l'assurance des deux roues.

Comme nous l'avons souligné dans la première partie, le développement de cette catégorie a été entravé par l'inobservation de l'obligation d'assurance et l'absence de produits tenant compte de la spécificité de la matière assurable. On ne peut prétendre résoudre un problème sans agir sur les causes qui l'ont engendré. Il s'agira d'abord de rechercher les moyens visant à faciliter l'effectivité de l'obligation d'assurance; dans la situation actuelle, en espérant une décision d'autorité dans ce sens, la commercialisation de produits étudiés et adaptés à la spécificité des deux roues, nous semble être une alternative sérieuse.

## CHAPITRE I : L'APPLICATION DE L' OBLIGATION D'ASSURANCE

L'assurance, même lorsqu'elle n'est pas obligatoire, répond à un besoin réel : la sécurité . L'assurance automobile obligatoire vise à protéger aussi bien les personnes qui mettent un véhicule terrestre à moteur en circulation que les victimes éventuelles. Mais qu'est ce qu' une assurance obligatoire ?

L'assurance obligatoire est l'opération d'assurance dans laquelle le risque peut être pris en charge par une société d'assurance soumise au contrôle de l'Etat et dont la souscription est directement imposée par un texte de portée générale.<sup>16</sup>

Instituée depuis 1966 puis actualisée par l'article 200 du code CIMA, l'obligation d'assurance des véhicules terrestres à moteur n'a jamais été appliquée aux engins à deux roues en raison des obstacles qui entravent son application effective. Aujourd'hui, la nécessité de son effectivité n'est plus mise en cause. Il faut dès lors mettre en œuvre les mesures en vue de la favoriser et de mieux la faire accepter par les assurables .

### **SECTION I : LES OBSTACLES A L'APPLICATION DE L'OBLIGATION D'ASSURANCE AUX ENGINS A DEUX ROUES**

Les problèmes abordés dans cette section ne constituent certainement pas les seuls obstacles à l'effectivité de l'obligation d'assurance. Mais ils sont certainement les plus significatifs. La garantie de l' assureur est généralement subordonnée à la possession d'un permis de conduire que la plupart des conducteurs de motocyclettes et vélomoteurs ne possède pas . En outre, le coût de l'assurance reste à ce jour ,un facteur dissuasif.

#### **Paragraphe 1 : La non possession du permis de conduire**

---

<sup>16</sup> Renodon-Delubria(Catherine) & Roussel( Jean) Les assurances obligatoires , LGDJ, PARIS ,1984, page14

La possession du permis de conduire est une condition de la garantie de l'assureur. Il est en effet courant qu'une clause des conditions générales prévoit une exclusion pour les accidents survenus alors que le conducteur n'est pas titulaire d'un permis de conduire en état de validité.

Cette faculté est offerte aux parties par l'article 207 du code CIMA qui dispose : « Le contrat peut, sans que soit contrevenu aux dispositions de l'article 200, comporter des clauses prévoyant une exclusion de garantie ...lorsque, au moment du sinistre, le conducteur n'a pas l'âge requis ou ne possède pas les certificats en état de validité exigés par la réglementation en vigueur , sauf en cas de vol, de violence ou d'utilisation du véhicule à l'insu de l'assuré ». C'est dans cette logique que l'article 4 des conditions générales SEROM stipule : « ...Les véhicules doivent être soumis en temps voulu aux vérifications prévues par le code de la route ou par la réglementation en vigueur ».

La subordination de la garantie de l'assureur à la possession du permis de conduire obéit au souci d'exclure les cas où le transport s'effectue dans des conditions jugées dangereuses. La possession de ce document présume que le conducteur est apte à maîtriser non seulement son engin mais aussi les règles du code de la route. C'est pourquoi, l'assureur a intérêt à vérifier au moment de la souscription, que le conducteur est titulaire d'un permis de conduire :

- en cours de validité ( permis non périmé, suspendu ou retiré)
- adapté au type de véhicule selon les prescriptions du code de la route qui fait une distinction entre la conduite des motocyclettes, voitures de tourisme, les taxis...

Au Burkina, la possession du permis A1 est exigée pour la conduite des engins à deux roues dont la cylindrée est supérieure à 50 centimètres cube. Mais, compte tenu de l'absence totale de contrôle en la matière, la plupart des conducteurs de ces engins ne se soumet pas aux épreuves requises pour l'obtention du permis. L'on estime<sup>17</sup> que moins de 5% des conducteurs sont en règle vis à vis de la réglementation en vigueur.

Cette situation faisait du risque deux roues, un risque un peu trop dangereux pour les compagnies du marché. La forte sinistralité étant due dans bien de cas à la

méconnaissance des règles du code de la route, les compagnies étaient réticentes à avoir en portefeuille un nombre élevé de ces engins.

La question du permis de conduire illustre le caractère multidirectionnel des actions qui devront être entreprises dans le sens de l'amélioration des résultats de la catégorie. La digression sur l'importance même du permis permet de constater que son absence est un obstacle considérable à l'effectivité de l'obligation d'assurance. En outre, le port du casque prévu par la réglementation n'est pas respecté. Le coût élevé des casques et les habitudes vestimentaires (surtout chez les femmes) expliquent la réticence des usagers à s'y conformer.

### **Paragraphe 2 : Le faible pouvoir d'achat**

Le contrat d'assurance est dans tous les cas, un contrat à titre onéreux. Les différentes parties s'engagent mutuellement, l'une à fournir des prestations en cas de survenance de l'évènement garanti, l'autre à payer en contrepartie une prime.

L'assurance a donc un coût. L'assureur doit veiller à trouver un équilibre entre les primes qu'il encaisse et les sinistres qu'il devra payer dans une branche donnée. Il est des cas où le coût réel du risque est hors de portée de la bourse de l'assuré. Une analyse<sup>18</sup> de la population des propriétaires d'engins à deux roues établit qu'elle est constituée en partie de 25% d'élèves et étudiants et 30% de personnes relevant du secteur informel. Aussi curieux que cela puisse paraître, cette étude montre que 55% de cette population qui constitue la clientèle potentielle ne peut justifier d'un revenu fixe. Faut-il rappeler que le Burkina fait partie des pays les plus pauvres au monde ?

Le rapport 2000 du PNUD sur le développement humain durable le classe parmi les pays ayant un « faible développement humain ». Le faible pouvoir d'achat en est une cause car le niveau du revenu est une des variables<sup>19</sup> principales utilisées pour le calcul de l'Indice de Développement Humain (I D H). Le niveau du revenu par habitant est fluctuant mais la tendance générale est à la baisse. Le SMIG actuel est de 28 600 francs CFA. Pour cette catégorie de personnes, l'assurance est perçue comme un luxe, les montants de

<sup>17</sup> Source : Archives de la Direction Générale des Transports Terrestres et Maritimes

<sup>18</sup> Analyse faite par la DGTMM dans le cadre de l'Etude d'amélioration des conditions de déplacement dans l'agglomération de Ouagadougou.

<sup>19</sup> Les deux autres variables sont l'espérance de vie et le niveau d'instruction

primes proposés constituant un frein. Il appartient d'abord aux assureurs de lever ces blocages en faisant mieux percevoir la nécessité de s'assurer.

Mais il n'est jamais facile de sortir de l'argent surtout si l'on n'en voit pas les retombées immédiates en termes financiers ou de services. Il s'agit donc pour les assureurs d'intervenir dans le processus de décision et de choix pour amener les prospects à franchir l'obstacle financier à défaut d'une décision d'autorité pour faire appliquer l'obligation d'assurance.

Le niveau de vie est un obstacle induit à l'application effective de l'obligation d'assurance en ce sens que l'impact social d'une telle décision est redouté par les politiques. Comment une telle mesure serait elle perçue par les consommateurs ?

En ce qui concerne la branche automobile par exemple, le syndicat des transporteurs qui constitue un puissant groupe de pression a, pendant longtemps, combattu le tarif minimal applicable aux Véhicules terrestres à moteur.

Les obstacles à l'application effective de l'article 200 du code CIMA sont donc de divers ordres, certains relevant de domaines échappant à l'assurance. Il reste que ces écueils ne sont pas infranchissables et des mesures peuvent être envisagées dans le but de favoriser cette effectivité. Il s'agit d'actions progressives qui permettraient d'amortir le choc financier et social qu'une telle décision pourrait causer.

## **SECTION II : QUELQUES MESURES POUVANT FAVORISER L'EFFECTIVITE DE L'OBLIGATION D'ASSURANCE**

Nous avons vu précédemment que l'absence du permis de conduire et le coût de l'assurance sont les freins majeurs à l'application des dispositions du code aux engins à deux roues. Il faut donc agir sur ces aspects pour créer des conditions qui facilitent leur effectivité.

### **Paragraphe 1 : Allègement des conditions d'obtention du permis de conduire**

Le permis de conduire A1 est institué<sup>20</sup> au Burkina pour la conduite des engins à deux roues dont la cylindrée est supérieure à 50 centimètres cube. Pour obtenir le permis A1, il faut :

- être âgé d'au moins quatorze(14) ans pour les cyclomoteurs, seize(16) ans pour les engins ayant une puissance comprise entre 50 et 125 centimètres cube, dix huit( 18) ans pour les autres ;
- déposer un dossier auprès des services de la Direction des Transports. Ce dossier est constitué d'une demande timbrée, de deux fiches cartonnées achetées auprès desdits services, de six ( 06 ) photos d'identité, d'un certificat d'autorisation parentale pour les conducteurs mineurs;
- Enfin, se soumettre aux épreuves orales qui sont basées essentiellement sur la connaissance du code de la route.

L'obtention du permis est ainsi conditionnée par de nombreuses démarches administratives qui, outre le coût financier, sont de nature à décourager les prétendants au permis de conduire.

Au total, si l'on prend en compte les frais d'apprentissage du code de la route auprès des auto écoles, le permis A1 pourrait coûter dix huit mille trois cent (18 300) francs ainsi décomposés :

|                                |             |
|--------------------------------|-------------|
| • Frais d'apprentissage.....   | 10 000 FCFA |
| • Fiches de demande (02) ..... | 2 000 FCFA  |
| • Imprimé permis A1 .....      | 1 000 FCFA  |
| • Timbres fiscaux.....         | 2 800 FCFA  |
| • Photos d'identité .....      | 2 500 FCFA  |
| Total .....                    | 18 300 FCFA |

<sup>20</sup> Ordonnance No 005/PRES du 18 janvier 1967 et son Décret d'application N 013/PRES du 24 janvier 1967

Ce montant est relativement élevé et les différentes étapes administratives compliquent inutilement le processus d'obtention du permis. Une formule simplifiée où tout se passerait au niveau des auto-écoles qui se chargeraient de la réception des dossiers et de leur transmission à la Direction des Transports serait plus efficace. De sorte, une fois que le postulant a déposé son dossier, il ne reste plus qu'à suivre l'enseignement requis et se soumettre aux épreuves orales prescrites par l'ordonnance 005/PRES du 18 janvier 1967.

Toutefois, la simplification des conditions administratives ne porterait vraiment que si celles financières sont incitatives. Dans le but de favoriser et d'encourager les conducteurs à se conformer à la réglementation, le coût actuel du permis devrait être révisé. C'est du reste ce qu'avait proposé la Commission interministérielle, dans ses conclusions adressées aux ministres chargés des Assurances et des Transports. Il faut rappeler tout de suite que le processus d'obtention du permis implique plusieurs acteurs dont les auto-écoles qui ont pour souci premier de faire du chiffre d'affaires. Mais la réduction de leur tarif devrait pouvoir se négocier dans un cadre de concertation ; en 1994, dans le cadre d'une stratégie globale élaborée par la Commission suscitée, elles avaient accepté le principe d'une réduction temporaire de leurs prix de trois quarts (3/4). Même si les conditions économiques ont changé depuis, on peut raisonnablement, en partant de cette hypothèse, postuler une réduction considérable du coût du permis A1 qui pourrait être ramené à 8100 francs CFA selon le décompte suivant :

|                                 |            |
|---------------------------------|------------|
| • Frais d'apprentissage.....    | 2 500 FCFA |
| • Fiche unique de demande ..... | 500 FCFA   |
| • Imprimé permis A1.....        | 500 FCFA   |
| • Divers timbres fiscaux .....  | 2 100 FCFA |
| • Photos d'identité.....        | 2 500 FCFA |
| Total .....                     | 8 100 FCFA |

Des efforts devront ainsi être faits à différents niveaux pendant une période transitoire pour inciter les propriétaires des engins à deux roues à se doter du permis de conduire A1. Mais cela suppose la création de certaines conditions liées directement à l'opération d'assurance.

## **Paragraphe2 : La réduction du coût de l'assurance**

En assurance plus qu'ailleurs, la fixation du prix (prime) est une opération délicate. La prime est la résultante de pesanteurs qui s'exercent en sens inverse, certaines à la hausse, d'autres à la baisse (contraintes réglementaires instituant des tarifs minima, nécessité de tenir compte de la concurrence pour ne pas fixer de prix trop élevés, impératif de rentabilité, etc.). L'assurance est une discipline dans laquelle le prix de revient n'est connu que longtemps après la vente (souscription). La prime fixée a priori, nous l'avons déjà souligné, doit être suffisante pour couvrir les sinistres, les frais généraux de l'assureur, sa marge bénéficiaire..

C'est pourquoi il est difficile pour une compagnie d'assurances de baisser le montant de ces primes juste pour augmenter ses émissions. Ce serait pratiquer la sous-tarification, ce qui la conduirait tout droit vers le déséquilibre et même la faillite.

Les tarifs pratiqués sur le marché sont déjà assez bas - les compagnies appliquant essentiellement les minima- même si la perception des assurés est toute différente. Ceux-ci arguent en effet que le montant des primes est trop élevé pour leur portefeuille en dépit des efforts consentis pour maintenir les minima à la portée du plus grand nombre. Une analyse comparée des tarifs pratiqués en 1985 et ceux en vigueur aujourd'hui montre que sur une dizaine d'années, les primes n'ont que peu augmenté malgré la dévaluation du franc CFA et ses effets induits.

### Extrait du tarif minimum applicable aux deux roues

( Arrêté 218/MEF/DGI/SCA du 18 mars 1985)

| <b>Puissance fiscale</b> | <b>Montant en francs cfa</b> |
|--------------------------|------------------------------|
| Cyclomoteur              | 8 756                        |
| Véломoteur               | 11 554                       |
| SCooters                 | 14 988                       |
| Moto 2 CV                | 16 642                       |
| 3 CV                     | 19 313                       |
| 4 CV                     | 21 463                       |
| 5 CV                     | 22 463                       |
| 6 CV                     | 24 706                       |
| 7 CV                     | 26 759                       |

Extrait du tarif minimum portant fixation des tarifs minima applicables aux VTM

(Arrêté 277/ MEF/ DGI/ DGTCP/ DA du 26/11/1998)

| <b>Puissance fiscale</b> | <b>Montants en francs CFA</b> |
|--------------------------|-------------------------------|
| Cyclomoteur              | 8 876                         |
| Vélocimoteur             | 12 944                        |
| Scooters                 | 17 937                        |
| Moto 2 CV                | 20 341                        |
| 3 CV                     | 24 225                        |
| 4 CV                     | 27 349                        |
| 5 CV                     | 28 329                        |
| 6 C V                    | 32 065                        |
| 7 CV                     | 35 048                        |

On note une très légère hausse des primes minimales pour les engins à faible puissance fiscale (1,37% pour les cyclomoteurs et 12% pour les vélomoteurs). Elle est plus importante en ce qui concerne les engins dont la cylindrée est élevée (29,78% pour les engins d'une puissance de 6 CV et 31% pour ceux ayant une cylindrée égale ou supérieure à 7 CV). La hausse est croissante et proportionnelle à la puissance fiscale, ce qui est logique car les engins de forte puissance vont plus vite et ont un caractère « accidentogène » plus élevé.

En tout état de cause, il est certain que les primes minimales même réajustées par l'arrêté 277/ MEF/DGI/DGTCP/DA du 26 /11/ 1998, restent assez proches de celles de 1985. Ces minima ne peuvent raisonnablement être abaissés. Les seuls éléments qui peuvent être reconsidérés dans le sens du développement de l'accessibilité de la prime sont les coûts de pièces et les taxes.

### **A-    *La réduction des frais de police***

Les coûts de police facturés au souscripteur sont une composante de la prime et sont destinés à la couverture des frais de gestion de la police. Ces coûts sont fonction des branches et varient d'une compagnie à une autre. L'article 9 de l'Arrêté N° 2771/MEF/DGI/DGTCP/DA fixe leur montant à 5000 francs, ce qui représente plus de la moitié de la prime nette des engins à faible cylindrée.

Une réduction des coûts d'acte ferait baisser de façon significative la prime totale. Fixés à 2000 francs par exemple, les primes calculées en fonction du tarif minimal seraient réduites de 9 à 30% selon les cas.

Il serait plus intéressant que les coûts de police ou accessoires soient déterminés en fonction de la prime. Ainsi, un barème pourrait être établi avec des montants qui évoluent suivant l'importance de la prime. La conséquence directe serait la réduction des primes applicables aux engins à deux roues à faible cylindrée qui sont les plus nombreux.

### **B-    *La détaxation de l'assurance des deux roues***

La taxe est la composante fiscale de la prime. Les entreprises d'assurances jouent à ce titre le rôle de collecteur d'impôts pour le compte de l'État.

Le taux de taxe s'applique non seulement à la prime nette mais aussi aux accessoires ; pour obtenir le montant de la taxe sur un contrat, il suffit d'appliquer le taux légal sur l'ensemble « prime nette + accessoires ».

En ce qui concerne les véhicules de la catégorie V (véhicules à deux ou trois roues), le taux de taxe est de 10%. Tenant compte des particularismes de cette catégorie d'assurance, elle devrait être exemptée de la taxe dans le but d'en réduire le coût. Cette mesure constituerait la contribution de l'État au développement de la couverture des deux roues et plus généralement de l'industrie des assurances.

Cela participe en outre de sa mission de protection sociale. D'ailleurs, à long terme, une telle mesure aurait des répercussions économiques puisqu'il économiserait sur les dépenses de santé<sup>21</sup>.

### **Paragraphe 3 : L'intérêt de l'application de l'obligation d'assurance**

L'application de l'obligation d'assurance aurait un double avantage :

- D'une part, elle permettrait aux entreprises d'assurances d'augmenter leur capacité financière avec la masse des primes collectées, ce qui renforcerait leur statut d'investisseur institutionnel. Il est certain aujourd'hui que ces entreprises jouent un rôle de premier plan dans le financement de l'économie nationale. Pour l'exemple, une compagnie comme la Société Nationale d'Assurances et de Réassurance (SONAR), a investi depuis sa création, quatre (04) Milliards de francs CFA dans l'immobilier, payé plus de quatre (04) Milliards de francs de commissions, distribué un (01) Milliard de dividendes et contribué au budget de l'État pour près de douze Milliards représentant divers impôts et taxes. Ainsi donc, toute mesure visant à améliorer la couverture des risques ne peut qu'être bénéfique pour l'ensemble de l'économie.
- D'autre part, avec la prise en charge des accidents impliquant les deux roues uniquement, elle limiterait les conséquences sociales souvent dramatiques de ces accidents.

Les mesures préconisées dans ce sens ne peuvent se réaliser que dans un cadre concerté. Comme le souligne si bien Monsieur Ibrahima Cissé<sup>22</sup> : « **Il ne suffit pas de rendre une assurance obligatoire, mais il faut par ailleurs s'assurer que les moyens techniques de couverture existent** ». On peut poursuivre en disant qu'il est inutile d'imposer une obligation que le public chercherait immédiatement à contourner parce que

<sup>21</sup> D'après les prévisions de l'ISTED, si les tendances actuelles se confirment, en 2020, les ministères de la santé des pays en développement dépenseraient 25% de leur budget annuel pour le seul traitement des dommages corporels dus aux accidents de la route.

<sup>22</sup> Cissé Ibrahima, Opportunité des Assurances obligatoires en Afrique, L'Assureur Africain n°28, P.12

n'en comprenant pas le bien fondé. C'est pourquoi, il est indispensable de sensibiliser d'abord les populations sur les objectifs et le bien-fondé de l'obligation d'assurance.

A l'issue de cette étape, il faudra veiller à ce que le contrôle d'effectivité s'exerce réellement et accentuer les mesures de prévention routière pour limiter la sinistralité des deux roues.

### **SECTION III : LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT**

#### **Paragraphe 1 : Le contrôle d'effectivité**

Il appartient au pouvoir public d'imposer le respect des normes qu'il édicte. Une obligation n'en est plus une si elle n'est pas contrôlée et sa violation sanctionnée.

Aux termes de l'article 213 du code Cima, « Tout conducteur d'un véhicule mentionné à l'article 200 doit, dans les conditions prévues aux articles de la présente section, être en mesure de présenter un document faisant présumer que l'obligation d'assurance est satisfaite ». Ces documents qui sont l'Attestation et le certificat d'assurance devraient être exigés par les forces de l'ordre dans le cadre du contrôle d'effectivité afin d'appliquer les sanctions prévues. Ce contrôle est malheureusement inexistant en ce qui concerne les engins à deux roues.

#### **Paragraphe 2 : La prévention routière**

A priori, on perçoit mal l'opportunité de ce paragraphe. La prévention est un moyen pour les compagnies de limiter la sinistralité non pas seulement des deux roues mais de l'automobile en général.

Les accidents sont le plus souvent imputables à l'ignorance des rudiments du code de la route. En ville, les comportements accidentogènes les plus importants sont le non respect des priorités, la non maîtrise de l'engin, l'excès de vitesse, etc.

---

Au regard du taux d'implication des deux roues dans les accidents, une souscription massive entraînerait une sinistralité élevée. La prévention routière est un moyen de la limiter.

A l'issue de ce chapitre, on peut résumer en trois étapes la démarche qui conduirait à l'application effective de l'obligation d'assurance aux engins à deux roues :

- Une période de sensibilisation sur l'obligation d'assurance. Sa durée dépendra des moyens mis en œuvre mais elle ne devrait pas être inférieure à un an ;
- Une autre période au cours de laquelle les personnes assujetties se mettraient en conformité avec la réglementation (Permis, souscription) ;
- Enfin, après ces périodes transitoires, le contrôle d'effectivité devra s'exercer avec rigueur.

## CHAPITRE II : LA PROMOTION DES PRODUITS SPECIFIQUES

Pour répondre aux besoins de sa clientèle, une entreprise se doit d'adapter en permanence ses produits aux exigences du marché. C'est à cette philosophie qu'obéit la commercialisation de produits spécifiques aux engins à deux roues qui présentent des avantages certains pour le développement de la catégorie. Elle se justifie d'autant que la forme traditionnelle de vente révèle des limites objectives.

### **SECTION I : LES LIMITES DE LA FORME TRADITIONNELLE DE COMMERCIALISATION**

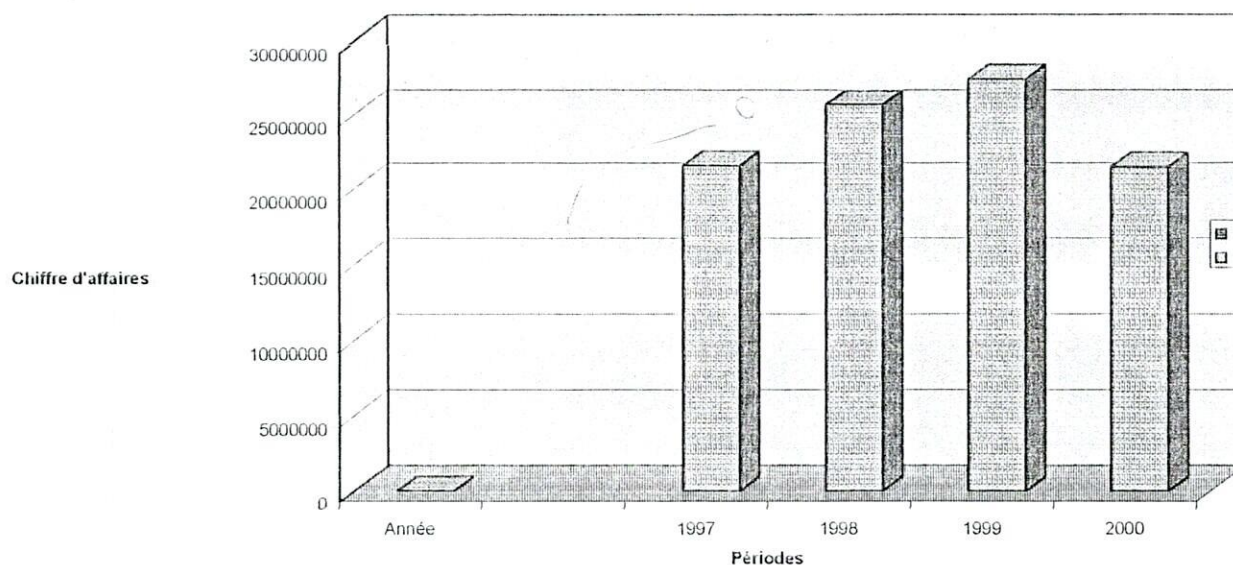
Sa principale caractéristique est la dissolution de l'assurance des véhicules terrestres à moteur à deux roues dans la branche automobile.

Ce fut le choix de l'ensemble des compagnies pendant un certain temps avant que l'Union des Assurances du Burkina et La FONCIAS ne changent d'approche au regard des limites de ces « produits » et des perspectives du marché.

Sa principale limite réside dans son caractère statique et partant, la non prise en compte des besoins réels de la clientèle. Gérée dans le cadre global de la branche automobile, la catégorie n'est l'objet d'aucun intérêt particulier, occultant ainsi ses réelles possibilités de développement. Dans la plupart des cas, seule la garantie obligatoire de responsabilité civile est souscrite puisque les compagnies n'ont pas de garanties « deux roues » à proposer à la clientèle.

Malgré les mutations du marché et les perspectives qu'offre la catégorie, la pratique subsiste. Comme l'illustre le graphique ci-dessous. Les émissions de la SONAR par exemple qui ne dispose pas de produit « deux roues » ne sont pourtant pas plus mauvaises que d'autres. Faut-il en déduire que c'est le meilleur choix stratégique ?

Evolution du chiffre d'affaires "deux roues" de la SONAR



Quoique la production annuelle soit si peu importante, on peut noter une croissance d'année en année. Comparée à celle des entreprises qui commercialisent les produits spécifiques, la SONAR pourrait se satisfaire de produire autant qu'elles sans avoir engagé des frais d'études du marché ou de lancement de nouveau produit.

Mais dans un contexte économique aussi dynamique, c'est déjà un handicap que d'en savoir moins que ses concurrents sur un marché aussi porteur. Les résultats ci-dessus s'expliquent par la présence de quelques engins à deux roues dans les polices flottes. Il est certain que la SONAR ferait beaucoup mieux si des contrats plus étudiés étaient commercialisés. Son immense portefeuille automobile constitue une véritable clientèle potentielle qui présente l'avantage d'être facilement accessible.

## **SECTION II : LES AVANTAGES DES PRODUITS SPECIFIQUES**

Pour avoir l'adhésion de la clientèle potentielle, un produit d'assurance doit tenir compte à la fois de sa situation économique et socioprofessionnelle. Les contrats SEROM et CHAR ASSUR ont le mérite de tenter de répondre à cette exigence même s'ils peuvent encore être améliorés.

### **Paragraphe 1 : Les avantages liés à l'approche multirisque**

Comme nous l'avons souligné précédemment<sup>23</sup>, les publics cibles des produits « deux roues » sont divers. Prenant en compte cet aspect, les concepteurs des produits ont inclus dans les contrats, des garanties facultatives diverses intéressant différentes catégories de clients. Cela est d'abord un atout sur le plan commercial car les réseaux de vente disposent d'un argumentaire solide pour réfuter les objections soulevées par les prospects.

Ces produits ont en outre l'avantage de la simplicité aussi bien pour les assureurs que pour les assurés (gestion commerciale simplifiée, réduction des coûts de gestion et donc de la prime etc.).

### **Paragraphe 2 : Les avantages liés à l'approche optionnelle**

Qu'il s'agisse de CHAR ASSUR ou de SEROM, l'assuré a la faculté de choisir l'option qui sied le mieux à sa situation personnelle. Ces deux produits vont ainsi au delà de la simple garantie de responsabilité civile. Le choix de l'option ou de la formule est essentiel dans la détermination de la prime à payer.

Les combinaisons de garanties proposées permettent à chaque assuré d'adapter la couverture à ses possibilités financières. Cette approche vise à lever le frein économique.

Alors que les options du contrat SEROM se fondent essentiellement sur le montant des capitaux garantis, CHAR ASSUR essaie de tenir compte à la fois des capitaux mais aussi de la nature des garanties proprement dites.

Dans les deux cas de figure, l'on aboutit à des tarifs relativement souples et accessibles aux différents segments de clientèle. Les segments de clientèle sont des sous ensembles d'un marché présentant chacun des comportements homogènes<sup>24</sup>. Face

<sup>23</sup> Voir supra, section

<sup>24</sup> ROUVILLOIS M., Cours de Marketing en Assurance, cycle supérieur de l'IIA, 1999, Page 5.

à un produit, la réaction de chaque sous ensemble est différente car les besoins, les motivations, les freins diffèrent d'un segment à un autre.

Les propriétaires d'engins à deux roues sont issus de divers secteurs d'activités (élèves, étudiants, commerçants, fonctionnaires...) de telle sorte que leur solvabilité ne peut s'apprécier sur les mêmes bases ; leurs besoins non plus. Appelées options ou formules suivant les produits, les combinaisons proposées ont un intérêt commun : améliorer l'accessibilité à la prime.

### **SECTION III : ANALYSE DES RESULTATS DES PRODUITS SPECIFIQUES**

Chaque contrat fait son chemin en fonction des objectifs de chaque entreprise et de la stratégie mise en œuvre pour les atteindre. L'analyse de l'évolution des résultats permet d'établir un bilan et d'en tirer quelques leçons.

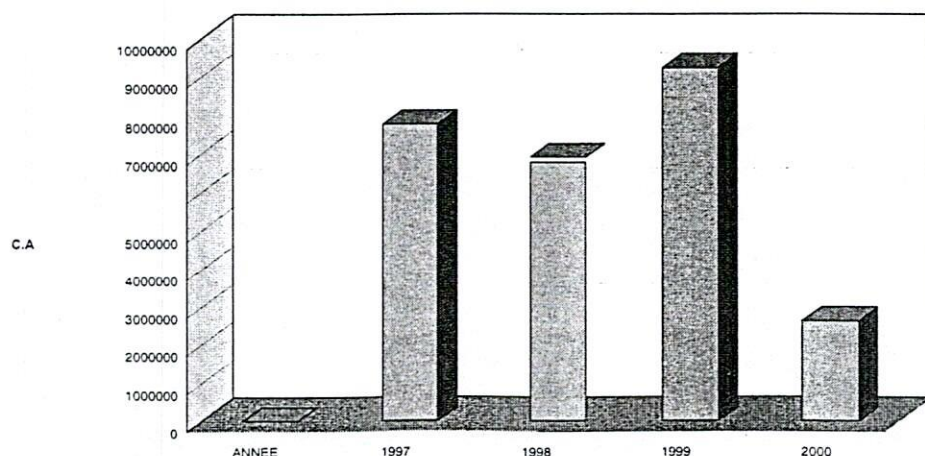
Il s'agira de présenter la situation de la production et de la sinistralité de chaque produit.

#### **Paragraphe 1 : Les résultats de SEROM**

##### ***A- La production***

La présentation globale des résultats dans la première partie ne permet pas d'apprécier leur évolution réelle. Le graphique ci-dessus nous donne une idée plus précise de l'évolution de la production d'année en année.

Evolution C.A SEROM de 1997 à Avril 2000



Avec une production totale de 26 473 423 FCFA, les émissions du contrat sont largement en deçà des attentes et prévisions. Mais ne dit-on pas que la prévision est un art difficile ?

On observe que les émissions de 1998 (6 778 842 FCFA) sont inférieures à celles de l'année de lancement (7 798 815 FCFA) soit une baisse de 13%. La hausse (36,40%) observée en 1999 semblait annoncer le déclic escompté mais la production du premier trimestre 2000, n'augure rien d'intéressant pour le contrat SEROM.

Il est toutefois difficile de mettre en cause la fiabilité du produit au regard des difficultés qui ont jalonné le parcours de l'Union des Assurances du Burkina ces trois dernières années et qui ont empêché la stratégie commerciale envisagée de se mettre pleinement en œuvre.

## **B - La sinistralité**

Elle est moins élevée que celle à laquelle l'on aurait pu légitimement s'attendre. Au 30 avril 2000, la sinistralité se présentait de la façon suivante :

- Sinistres Payés+ PSAP : 8 650 533 F CFA

Rapportés aux primes, on obtient un ratio S/P de 32%, soit  $8\,650\,533/26\,473\,423$ .

La situation actuelle pose surtout le problème du retour sur investissements. En trois ans, le produit n'a pu amortir les frais engagés juste pour le mettre sur le marché. Dans l'attente d'un retour à la normale au sein de la société pour mieux juger de la rentabilité de SEROM, l'on peut attirer l'attention sur quelques aspects :

- **En ce qui concerne les garanties**

Certaines limites relatives au fonctionnement de la garantie caution hospitalière ont été relevées. Afin de fournir les prestations promises dans le cadre de cette garantie, l'UAB a signé des conventions avec les Centres Hospitaliers Nationaux de Ouagadougou et Bobo Dioulasso. Les agents de la société qui y assurent la permanence ont pour

mission de délivrer des bons de prise en charge et d'informer le représentant désigné de l'assuré de la survenance de l'accident.

Mais cette garantie ne peut jouer que si les victimes sont transportées dans les hôpitaux de ces deux villes. Qu'en serait-il si elles étaient plutôt admises dans les centres de Koudougou, Ouahigouya... ? C'est un aspect dont il faut tenir compte.

- **En ce qui concerne l'action commerciale**

Elle a été particulièrement orientée vers un public jeune (élèves, étudiants). Ce public cible qui présente l'avantage d'être instruit est en principe plus réceptif à l'argumentaire de l'assurance des deux roues mais il est aussi celui dont la solvabilité est la plus incertaine. L'échec de l'opération envisagée avec le Centre National des Œuvres Universitaires pour une retenue sur la bourse d'études illustre cet argument.

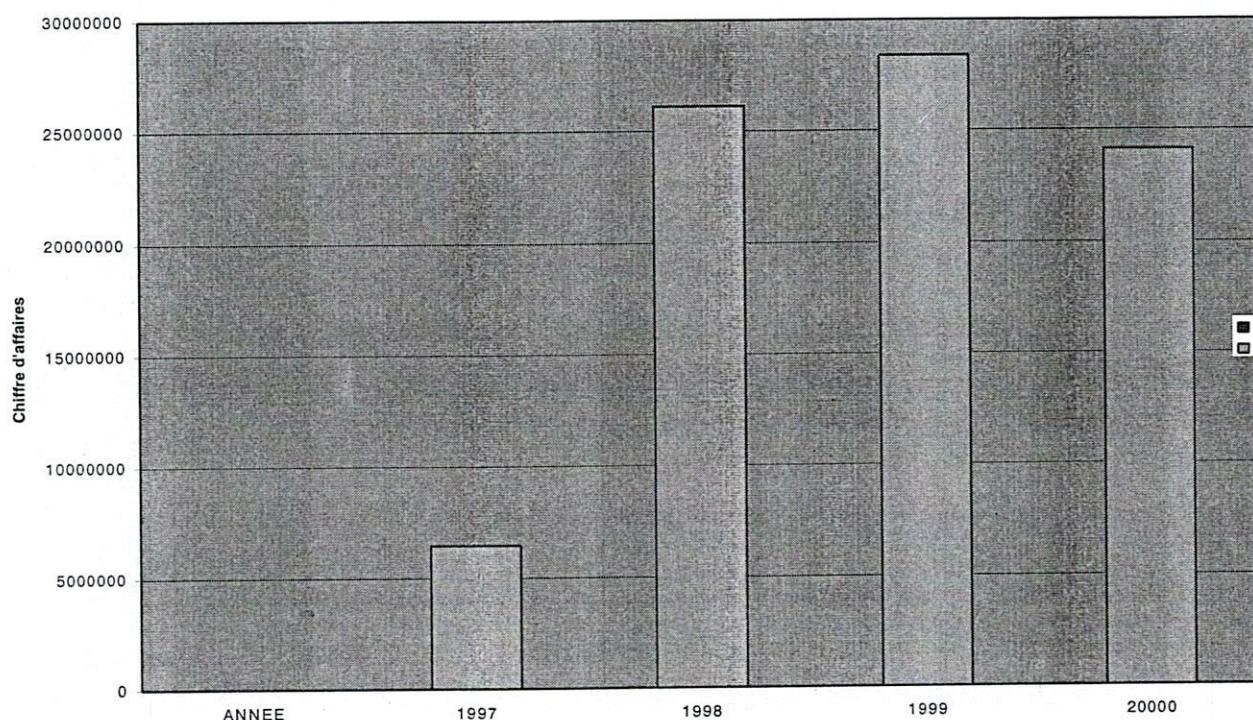
L'action devrait s'élargir pour s'intéresser aux personnes du secteur informel (les commerçants notamment) et les travailleurs du public comme du privé. Ceux-ci ont en effet la double qualité de parents d'élèves et d'usagers des engins à deux roues. Le produit peut ainsi les intéresser au titre de leur propre protection et de celle de leurs enfants.

## **Paragraphe 2 : Les résultats de CHAR ASSUR**

### **A- *La production***

En dépit des difficultés rencontrées dans sa commercialisation, l'évolution du produit traduit assez bien l'espoir placé dans cette formule.

Evolution C.A CHAR ASSUR du 09/97 au 08/2000



La production réalisée depuis le lancement du produit même si elle n'est pas spectaculaire, est en pleine expansion.

De 6 485 979 FCFA en 1997, elle a atteint 26 121 389 FCFA soit une progression de 302,74% après seulement dix sept mois de commercialisation ; ce qui est louable quand on connaît la méfiance des burkinabé face aux produits nouveaux.

On observe une hausse certes plus faible en 1999<sup>25</sup> (9%) mais si les prévisions de l'année 2000 se réalisaient, elles confirmeraient le positionnement progressif du produit sur le marché.

La formule 3 (responsabilité civile + défense-recours + protection circulation) est la plus sollicitée (53% des souscriptions). Cela traduit une fois de plus l'intérêt de l'approche multirisque.

<sup>25</sup> La production de 1999 est de 28 389 208 F CFA

**B- La sinistralité**

Les données disponibles permettent d'établir un rapport sinistres à primes sur les trois années afin d'en apprécier l'évolution

**Exercice 1997**

Primes : 6 485 979 FCFA

Règlements : 239 912 FCFA

S A P : 0

**S/P = 3,70%**

**Exercice 1998**

Primes : 26 121 383 FCFA

Règlements : 1 025 866 FCFA

S A P : 1 641 883 FCFA

**S/P : 10,21%**

**Exercice 1999**

Primes : 28 389 208 FCFA

Règlements : 3 575 000 FCFA

S A P : 2 929 784 FCFA

**S/P : 23%**

Les S/P dégagés sont particulièrement bas et confortent dans l'idée que ces produits ont un avenir certain. Mais il faut éviter tout jugement hâtif qui ferait tomber dans un optimisme immodéré. L'analyse ne serait vraiment fiable que si elle portait sur plusieurs exercices. L'on remarque d'ailleurs que la croissance de la sinistralité est forte (de 3.10% à 23 %) même si elle demeure dans des proportions acceptables.

## **CONCLUSION GENERALE**

La question de l'assurance des engins à deux roues n'est pas un problème nouveau au Burkina Faso. Les problèmes de cette catégorie se posent au marché depuis plusieurs années. Bien que soumis à l'obligation d'assurance au même titre que les véhicules à quatre roues, le parc des cyclomoteurs reste largement non assuré.

L'ineffectivité de l'obligation d'assurance en ce qui concerne les engins à deux roues résulte de plusieurs causes, les plus importantes étant l'absence de certaines conditions techniques d'assurabilité du risque et la faiblesse du pouvoir d'achat des usagers.

Au regard du nombre croissant des cyclomoteurs et leur implication de plus en plus grande dans les accidents de la circulation routière, il devient impératif aussi bien pour le pouvoir public que pour les compagnies de veiller à une meilleure couverture de ces risques. La conception et la mise sur le marché par certaines compagnies (avec la bénédiction des autorités de tutelle) de produits tenant compte de la spécificité des deux roues obéit à cette préoccupation.

Ces produits qui ont le double mérite d'offrir un éventail de garanties et de tarifs assez souples, n'ont pas bénéficié de l'adhésion massive des usagers. Toutefois, la progression des ventes, aussi lente soit-elle, montre bien que la commercialisation de produits propres aux deux roues est une voie sérieuse pour développer la catégorie.

Mais il faut dire qu'à l'image de l'assurance des autres véhicules soumis à l'obligation d'assurance de responsabilité civile, la catégorie ne peut véritablement contribuer au financement de l'économie que s'il y a un minimum de contrôle d'effectivité. Plutôt qu'une mesure brutale et parachutée, cela doit résulter d'un processus visant à créer les conditions techniques d'une couverture à grande échelle et à faciliter la prise de conscience par les assurables de la nécessité de s'assurer même en dehors de toute obligation.

C'est une action collective et sûrement de longue haleine. En mettant sur le marché les contrats SEROM et CHAR ASSUR, les Assureurs ont commencé à jouer leur partition. Il appartient désormais à l'État de donner la réplique. C'est lui qui dispose de prérogatives de puissance publique pour faire respecter la Loi. Il doit donc accompagner les Assureurs dans leur double mission de collecte d'épargne et de financement de l'économie nationale.



## BIBLIOGRAPHIE

### I - OUVRAGES GENERAUX

- *Code des Assurances des Etats membres de la CIMA*, Argus, édition de février 1996
- **LAMBERT FAIVRE** (Yvonne), *Droit des Assurances*, Dalloz, 6<sup>ème</sup> édition, Paris, 1988.
- **LANDEL (Jean) et PECHINET (Jean)**, *L'Assurance automobile : Pratique de la souscription et du règlement des sinistres*, Argus, Paris, 1987.
- **RENODON-DELUBRIA (Catherine) & ROUSSEL (Jean)**, *Les Assurances Obligatoires*, Argus, 1984.
- **YIGBEDEK (Zacharie)** *L'Assurance Automobile : théorie et pratique*, 1<sup>ère</sup> édition, 1997.

### II- MEMOIRES ET RAPPORTS

- **COULIBALY (Siaka)**, *Diagnostic Commercial d'un produit d'assurance : Char Assur de FONCIAS* (mémoire), Département de Gestion de l'Université de Ouagadougou, 1999
- **NEBIE N'po (Marie)**, *Problématique de l'Assurance des deux roues au BF : le cas du contrat SEROM de l'UAB* (rapport), IIA, 1998.

### III- ARTICLES

**CISSE Ibrahima**, *Opportunité des Assurances obligatoires en Afrique*, *L'Assureur Africain* n°28

## TABLE DES MATIERES

|                                                                                      |                |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| <b>INTRODUCTION GENERALE.....</b>                                                    | <b>Page 1</b>  |
| <b><u>Première Partie : Le marché de l'assurance des deux roues au B. F.....</u></b> | <b>Page 4</b>  |
| <b>Chapitre I :Présentation de l'environnement de l'assurance des deux roues..</b>   | <b>Page 5</b>  |
| <i>SECTION I : Le cadre juridique .....</i>                                          | <i>Page 5</i>  |
| Paragraphe 1 : Avant le code CIMA .....                                              | Page 5         |
| Paragraphe2 : Depuis l'entrée en vigueur du code CIMA .....                          | Page 6         |
| A - Le droit positif .....                                                           | Page 6         |
| B - Analyse comparée avec le droit français .....                                    | Page 8         |
| <i>SECTION II : Le contexte socio-économique .....</i>                               | <i>Page 9</i>  |
| Paragraphe 1 : Le marché potentiel .....                                             | Page 9         |
| A- Importance de la matière assurable .....                                          | Page 9         |
| B- Multiplicité des accidents impliquant les deux roues .....                        | Page 10        |
| Paragraphe 2 : La situation actuelle de la catégorie .....                           | Page 12        |
| <b>Chapitre II : Les formes de commercialisation sur le marché .....</b>             | <b>Page 13</b> |
| <i>SECTION I : Les produits spécifiques multirisques .....</i>                       | <i>Page 13</i> |
| Paragraphe1 : Le contrat SEROM de L'U A B .....                                      | Page 13        |
| A- L'étendue des garanties .....                                                     | Page 13        |
| B- Aperçu général des résultats du produit .....                                     | Page 16        |
| Paragraphe 2 : Le contrat CHAR ASSUR de FONCIAS .....                                | Page 17        |
| A- L'étendue des garanties .....                                                     | Page 17        |
| B- Aperçu général des résultats du produit .....                                     | Page 19        |
| <i>SECTION II : Les « produits » traditionnels .....</i>                             | <i>Page 20</i> |

|                                                                                                  |                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| <b>Deuxième partie : Les moyens de développement de l'assurance des roues</b>                    | <b>Page 22</b> |
| <b>Chapitre I : L'application de l'obligation d'assurance</b>                                    | <b>Page 24</b> |
| <i>SECTION I : Les obstacles à l'application de l'obligation</i>                                 | <i>Page 24</i> |
| Paragraphe 1 : La non possession du permis de conduire                                           | Page 24        |
| Paragraphe 2 : Le faible pouvoir d'achat                                                         | Page 26        |
| <i>SECTION II : Quelques mesures pouvant favoriser l'effectivité de l'obligation d'assurance</i> | <i>Page 27</i> |
| Paragraphe 1 : Allègement des conditions d'obtention du permis A1                                | Page 28        |
| Paragraphe 2 : Réduction du coût de l'assurance                                                  | Page 30        |
| A- Réduction des frais de police                                                                 | Page 32        |
| B- Détaxation de L'assurance des deux roues                                                      | Page 32        |
| Paragraphe 3 : L'intérêt de l'effectivité de l'obligation d'assurance                            | Page 33        |
| <i>SECTION III : Les mesures d'accompagnement</i>                                                | <i>Page 34</i> |
| Paragraphe 1 : Le contrôle d'effectivité                                                         | Page 34        |
| Paragraphe 2 : La prévention                                                                     | Page 34        |
| <b>Chapitre II : La promotion des produits spécifiques aux deux roues</b>                        | <b>Page 36</b> |
| <i>SECTION I : Les limites de la forme traditionnelle de commercialisation</i>                   | <i>Page 36</i> |
| <i>SECTION II : Les avantages des produits spécifiques</i>                                       | <i>Page 37</i> |
| Paragraphe1 : Avantages liés à l'approche multirisque                                            | Page 38        |
| Paragraphe2 : Avantages liés à l'approche optionnelle                                            | Page 38        |
| <i>SECTION III : Analyse des résultats des produits spécifiques</i>                              | <i>Page 39</i> |
| Paragraphe1 : Les résultats de SEROM                                                             | Page 39        |
| A- La production                                                                                 | Page 39        |
| B- La sinistralité                                                                               | Page 40        |
| Paragraphe2 : Les résultats de CHAR ASSUR                                                        | Page 41        |
| A- La production                                                                                 | Page 41        |
| B-La sinistralité                                                                                | Page 43        |

CONCLUSION GENERALE.....

Page 44

BIBLIOGRAPHIE.....

Page 46