

Institut

14<sup>è</sup> Promotion

International des

1998 - 2000

Assurances

(BP 1475, Yaoundé, Rép. du Cameroun)

## **MEMOIRE DE FIN D'ETUDES**

***THEME :***

**LA CREATION D'UN POOL D'ASSURANCE TRANSPORT  
PUBLIC DE VOYAGEURS AU BURKINA FASO :  
ETUDE DE FAISABILITE**

PRESENTE ET SOUTENU PAR

**SANON CORNEILLE**

POUR L'OBTENTION DU DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES SPECIALISEES EN ASSURANCES

**(DESSA)**

Octobre 2000

Sous la direction de :

**Monsieur Ama DIALLO**

Directeur Général de la

**GENERALE DES ASSURANCES**

du Burkina Faso

# SOMMAIRE

DEDICACE.....	3
REMERCIEMENT.....	4
INTRODUCTION GENERALE.....	5
<u>PARTIE I : ANALYSE DE L'ASSURANCE DU RISQUE TPV</u> <u>AU BURKINA FASO.....</u>	9
<u>CHAPITRE I : LES SPECIFICITES DE LA CATEGORIE.....</u>	11
SECTION I : l'activité de transport public de voyageurs.....	11
I- les responsabilités.....	12
II- Caractéristiques de l'activité au Burkina Faso.....	17
SECTION II : l'assurance du risque TPV.....	22
I- les différentes garanties.....	22
II- les conditions d'assurance.....	23
III- la tarification.....	26
<u>CHAPITRE II : LA GESTION TECHNIQUE DE LA</u> <u>CATEGORIE.....</u>	28
SECTION I : les résultats techniques du marché.....	28
I- le chiffre d'affaire.....	28
II- la sinistralité.....	29
III- le coût moyen.....	30
SECTION II : les difficultés de gestion de la catégorie.....	30
I- une mutualité limitée.....	30
II- le défaut d'assurance.....	32
III- le non respect de la territorialité.....	32
IV- le non respect des tarifs.....	32

<b><u>PARTIE II : LA GESTION DU RISQUE TPV EN POOL DE COASSURANCE</u></b> .....	<b>34</b>
<b><u>CHAPITRE I : ORGANISATION DU POOL</u></b> .....	<b>37</b>
SECTION I : les bases juridiques.....	37
I- les statuts.....	37
II- le règlement intérieur.....	39
SECTION II : les organes de gestion.....	40
I- les organes non permanents.....	40
II- les organes permanents du pool.....	41
<b><u>CHAPITRE II : LE FONCTIONNEMENT DU POOL</u></b> .....	<b>44</b>
SECTION I : le mécanisme : la centralisation des opérations.....	44
I-les règles de gestion.....	45
II-la surveillance des portefeuilles.....	49
SECTION II : La viabilité du système au Burkina Faso.....	50
I-les réalités actuelles du marché burkinabé .....	50
II-les conditions de faisabilité.....	52
<b>CONCLUSION GENERALE</b> .....	<b>54</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	<b>57</b>
<b>TABLE DES MATIERES</b> .....	<b>59</b>

## DEDICACE

- A mes enfants : Eloge et Thierry
- A mon épouse Assita
- A mes parents et amis

## REMERCIEMENTS

- A Monsieur **DIALLO Ama**, Directeur Général de la Générale des Assurances,
- A Monsieur **Joseph M. BARRO**, Président du Comité des Sociétés d'Assurances (CSA) du Burkina Faso
- A la Direction des Assurances du Burkina Faso
- Au Secrétaire Permanent de la Carte Brune CEDEAO
- Aux différentes compagnies d'assurances pour leur collaboration
- A l'ensemble du personnel de la Générale des Assurances
- A tous ceux qui ont contribué à la réalisation de cette œuvre

## INTRODUCTION GENERALE

Branche prédominante dans la quasi-totalité des marchés de la zone CIMA, l'automobile constitue également la première branche d'assurance des compagnies IARDT au Burkina Faso. Pays enclavé et de forte migration vers les zones côtières, le législateur burkinabé a, au lendemain des indépendances, réglementé l'assurance des véhicules terrestres à moteur en la rendant obligatoire depuis 1966 par le décret n°326/PRES/TP du 6 septembre 1966.

L'économie du pays est fortement tributaire du secteur transport et plus précisément des transports terrestres. La plupart des stratégies de développement entreprises dans le pays ont donné au transport en général, une place de choix.

Le programme d'ajustement structurel en cours dans le pays a mis un accent particulier sur le volet transport. Ainsi, au cours des sept dernières années, le secteur a bénéficié de nombreux soutiens, ceci dans l'optique d'accroître l'efficacité et augmenter sa contribution à la croissance économique et sociale du pays.

De nombreux investissements ont été consentis tant du point de vue des infrastructures routières, (construction de nouvelles routes, bitumage des tronçons les plus fréquentés, financement et exécution réguliers de l'entretien courant du réseau routier) que des infrastructures ferroviaires, et même du renouvellement du parc automobile affecté au transport public de voyageurs.

Ainsi, des facilités d'investissements ont été accordées, toujours dans le cadre de l'ajustement, aux opérateurs économiques désirant acquérir de nouveaux véhicules à des conditions assorties d'exonération fiscale notamment.

L'importance accordée au volet routier et au développement des moyens de transport prouve que l'une des conditions du développement des régions du pays est la capacité du système de transport à assurer la circulation des personnes et des biens entre ces différentes régions et l'extérieur..

L'automobile qui constitue le principal moyen de transport et de déplacement des personnes et des biens rend de nombreux services mais devient malheureusement la cause de nombreux dommages qui restent quelquefois non réparés en raison de l'insolvabilité de leurs auteurs.

Cette situation trouve son explication dans le défaut d'assurance de certains véhicules terrestres à moteur mais aussi le développement effréné des parcs automobiles de nos pays dont l'une des conséquences majeures est le nombre de plus en plus important des victimes d'accidents de la circulation.

Le Code CIMA accorde une importance à la branche automobile en rendant obligatoire l'assurance tout au moins en ce qui concerne la responsabilité civile.

Si la prépondérance de la branche est reconnue, sa gestion technique reste cependant difficile. De sorte que l'automobile devient «victime», si l'on peut dire, de son propre développement. Les sociétés d'assurances font face à cette difficile réalité.

Le déficit global de la branche a diverses explications. On relève souvent à ce propos le mauvais état du parc automobile ou encore le défaut d'assurance de nombreux véhicules...Il y a également la forte sinistralité de certaines sous catégories de la branche.

Ainsi, la catégorie transport public de voyageurs est devenue ces dernières années, l'objet d'une attention particulière des compagnies d'assurances du Burkina comme partout ailleurs, dans la sous région CIMA.

Le développement de l'activité transport public qui a certainement contribué à une augmentation potentielle de la demande d'assurance, ce qui est un avantage certain pour le marché, semble avoir influencé négativement les conditions d'assurance du risque TPV sur le marché de l'assurance au Burkina Faso.

Cette catégorie a la particularité de garantir le transport de personnes et donc de couvrir en cas d'accident plusieurs victimes d'où une prudence de plus en plus marquée dans la souscription de ce risque par les assureurs du marché.

Au Burkina Faso la question est déjà d'actualité, d'autant que l'on assiste de plus en plus à une sélection rigoureuse voire à des exclusions du risque TPV du portefeuille de certaines sociétés. Si cette situation venait à se généraliser l'on assisterait à une non assurance d'une bonne partie de cette catégorie

Il est donc temps de repenser une nouvelle approche dans la prise en charge de ce risque.

La catégorie TPV étant un risque en plein essor, la question est digne d'intérêt pour l'ensemble du marché au regard de l'émergence tout azimut des sociétés de transport de voyageurs. Aussi face à la situation de plus en plus préoccupante de cette catégorie au plan des résultats techniques, nous avons opté d'orienter une réflexion sur la question.

Certains marchés ont entrepris depuis 1998 des stratégies en vue d'une meilleure gestion de cette catégorie. C'est le cas du Sénégal, où une alternative semble être trouvée.

Aussi, partant des expériences déjà réalisées sur le terrain, nous mènerons la présente étude autour du thème : « la création d'un pool d'assurance Transport Public de voyageurs au Burkina Faso : étude de faisabilité ». Nous nous limiterons au cas spécifique du transport public de voyageurs en transport terrestre.

L'objectif principal de cette étude qui se veut prospective est de répondre à la question de savoir :

Dans quelle mesure parvenir à une meilleure gestion du risque TPV au sein du marché Burkinabé des assurances, l'approche individuelle de gestion ayant montré ses limites, comment à travers une stratégie de gestion collective, qu'est « le pool », parvenir à une amélioration des résultats techniques. Il s'agira en d'autres termes, de rechercher les voies et moyens à mettre en œuvre en vue de la création d'un pool TPV au Burkina Faso.

Le marché burkinabé des assurances est composé à ce jour de 5 compagnies IARDT (Incendie, Accidents, Risques divers et Transports) dont la Générale des Assurances qui a été le cadre de notre stage. Créée en 1998 avec un capital de 400.000.000, elle dispose de 3 agences générales et a réalisé un chiffre d'affaires de 858.000.000 F CFA en 1999.

Une étude exhaustive de notre thème nécessite au préalable un diagnostic général de la catégorie TPV ainsi que des conditions d'assurances en vigueur en vue d'en maîtriser les données techniques.

Nous nous attèlerons donc à travers la première partie de cette étude à une analyse globale de la catégorie. Cette étude préalable nous permettra de proposer notre approche pratique de la gestion collective sous forme de pool, en deuxième partie.

La réalisation de cette étude a fait appel aux sources d'informations suivantes :

- les entretiens avec des personnes ressources ;
- les informations statistiques recueillies auprès des structures administratives ou des compagnies d'assurances du marché burkinabé ;
- la recherche documentaire.

**PREMIERE PARTIE :**

***ANALYSE DE L'ASSURANCE TRANSPORT PUBLIC  
DE VOYAGEURS (TPV) AU BURKINA FASO***

La branche automobile est prépondérante dans l'activité des compagnies d'assurances du marché burkinabé à l'instar de la plupart des marchés de la zone CIMA.

En effet, en 1998, le chiffre d'affaires cumulé de l'ensemble des compagnies d'assurances du marché burkinabé était de l'ordre de 6 milliards de FCFA soit plus de 62% du chiffre d'affaires total du marché en IARDT.

Cette importance de la branche s'explique certes par le caractère obligatoire de l'assurance automobile mais, aussi et surtout par l'agrandissement continu, ces dernières années, du parc automobile.

Au sein de la branche automobile, certaines sous catégories ne connaissent pas le même engouement que les véhicules de tourisme, la sous catégorie TPV est notamment dans cette situation.

Aussi, toute étude prospective de la catégorie nécessite d'abord, une étude préalable des spécificités de celle-ci (**Chapitre I**).

L'appréhension des spécificités de la catégorie permettra de mettre en exergue les difficultés de gestion que connaît la catégorie à travers l'étude de sa gestion technique (**Chapitre II**).

## **CHAPITRE I : LES SPECIFICITES DE LA CATEGORIE**

Le risque TPV a comme spécificité de mettre en œuvre une situation juridique particulière, celle générée par l'activité de transport public de voyageurs, activité à laquelle le législateur et la jurisprudence accordent un régime bien particulier.

De ce fait, toute étude prospective de la catégorie TPV nécessite au préalable que soient connues les conséquences au plan juridique d'une telle activité ainsi que les dommages qui peuvent en résulter à l'égard des tiers.

Cette analyse nous permettra de mieux approcher les caractéristiques de l'activité de transport public de voyageurs au Burkina Faso (**Section I**) et d'examiner ensuite sa prise en charge par les assureurs du marché Burkinabé (**Section II**).

### **SECTION I : L'ACTIVITE DE TRANSPORT PUBLIC DE VOYAGEURS**

L'activité de transport public de voyageurs repose sur une convention entre le voyageur et le transporteur, mais la mise en œuvre de cette relation contractuelle entraîne des responsabilités particulières pour le transporteur public de voyageurs.

## **I- LES RESPONSABILITES**

### **A) Le contrat de transport de personnes**

#### **1- Définition**

Le contrat de transport de personnes se définit selon la doctrine<sup>(1)</sup> comme une convention par laquelle le transporteur professionnel s'engage, moyennant rémunération, à assurer le déplacement d'une personne.

Cette définition qui est assez synthétique nécessite quelques remarques.

D'abord, il convient de remarquer que le transport public de voyageurs diffère bien du contrat de transport de marchandises même s'il s'agit dans les deux cas de déplacement comme objet principal du contrat. Il implique en effet deux parties : le transporteur et le voyageur contrairement au transport de marchandises qui peut impliquer trois personnes : le voiturier, l'expéditeur et le destinataire.

Ensuite, le déplacement s'effectue d'un point de départ à un point d'arrivée même si ces deux points peuvent être confondus en cas de voyages spécialement organisés en aller et retour. Du point de vue de sa nature juridique le contrat de transport de personnes est commercial pour le transporteur et s'effectue à titre onéreux. Il est également qualifié de contrat d'adhésion car le voyageur n'a pas à discuter le prix dans certains types de transport, notamment le transport ferroviaire. Enfin on notera qu'au regard de cette définition, le transport bénévole qui échappe à certains éléments notamment le caractère onéreux, exclut toute responsabilité contractuelle.

Au delà de ces remarques la vie du contrat de personne révèle quelques généralités dignes d'intérêt.

#### **2- Généralités sur le contrat de transport de personnes**

Sa formation, sa mise en œuvre et son exécution sont régies par un régime particulier.

##### **a) La formation du contrat :**

---

<sup>(1)</sup> ALTER (M), Droit des transports terrestres, aériens et maritimes internes et internationaux, Dalloz 3<sup>e</sup> édition 1996 P106 et ss

Le contrat de transport de personnes est régi par le principe du consentement, c'est à dire qu'il n'est pas soumis a une forme particulière pour sa validité . Le consentement des deux parties ayant à lui seul le pouvoir de créer des obligations .

Le moment précis de la formation du contrat reste dépendant des pratiques en usage. La conclusion du contrat se réalise au moment de l'admission du passager dans l'engin de transport lorsque l'accès au véhicule est libre. C'est le cas pour les autobus et les taxis.

La plupart des transporteurs étant en état d'offre permanente, le consentement du voyageur suffit donc à la formation du contrat. Il n' y a pas de contrat de transport lorsque l'accès du voyageur se fait clandestinement dans le véhicule du transporteur.

#### **b) La preuve du contrat**

Le titre de transport sert de preuve à l'existence du contrat de transport public de voyageurs. Cependant, la preuve du contrat peut être faite par tous les moyens de preuve. Ainsi, le contrat sera réputé valable par la jurisprudence en cas de perception du prix dès la montée ou lorsque le voyageur a été autorisé à prendre place dans le véhicule.

#### **c) Exécution du contrat de transport public de voyageurs.**

Le contrat étant source d'obligations à la charge des parties, il en résulte que voyageur et transporteur doivent chacun remplir des obligations.

- **Obligations du voyageur**

Les obligations du voyageur sont au nombre de trois (03). Il s'agit du paiement du prix, de la prise de départ et l'observance de certaines prescriptions réglementaires.<sup>(1)</sup>

#### **- le paiement du prix :**

---

(1) Alter Michel op.cit, p108

- **le paiement du prix :**

L'obligation principale qui pèse sur le voyageur est de payer le prix du transport. La détermination de ce prix est fonction d'un certain nombre d'éléments qui sont entre autres :

- \* une destination précise,
- \* certains facteurs tel que le nombre de voyageurs, de l'âge, de la période de voyage.

- **La prise de départ**

Le voyageur doit prendre le départ aux dates, lieux conformément à la classe. En cas de défaillance quant au départ, le transporteur doit accepter souvent un accommodement.

- **L'observation des prescriptions réglementaires**

Des prescriptions réglementaires sont édictées en vue d'assurer la discipline et la sécurité dans les transports. Ce sont notamment l'interdiction de certains agissements du voyageur pendant la marche du véhicule.

• **les obligations du transporteur**

L'obligation du transporteur est principalement d'assurer le déplacement promis, c'est-à-dire amener sain et sauf le passager à la destination convenue, respecter le délai et les conditions fixées. Le transporteur assume donc une obligation de résultat mais aussi de sécurité.

La responsabilité du transporteur est donc contractuelle. Grâce à l'obligation de sécurité, le voyageur n'a pas à prouver le rapport direct entre l'accident et le transport ni la cause de l'accident.

L'obligation de résultat qui pèse sur le transporteur fonde le principe de sa responsabilité.

## **B) LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR**

Le transporteur est tenu, à l'égard du transporté, d'une obligation de sécurité et de résultat de nature contractuelle. Le seul fait que le voyageur ne parvienne pas sain et sauf à destination engage son devoir de réparer. Mais, il existe cependant des moyens d'exonération du transporteur.

## **1- L'obligation de sécurité**

### **a) Débiteur et créancier de l'obligation de sécurité**

Le transporteur public de voyageurs est le débiteur de cette obligation à l'égard du voyageur. Mais également en cas de décès du passager, les parents unis à la victime par un lien alimentaire pour le préjudice personnellement éprouvé. L'action des parents trouve son fondement dans la stipulation pour autrui du voyageur en même temps qu'il contracte pour lui-même. Mais, ils disposent également de la voie délictuelle.

### **b) Etendue de l'obligation de sécurité**

Le transporteur étant tenu d'une obligation de résultat à l'égard du voyageur, il est responsable de plein droit pour tout accident occasionnant décès, blessures ou toute autre lésion.

La règle de l'obligation de sécurité et de résultat s'explique par la confiance faite au professionnel et à son matériel, par le rôle passif du voyageur ainsi que la volonté de faciliter ses recours.

Mais, la jurisprudence refuse dans certains cas de faire jouer l'obligation de sécurité et de résultat en raison de l'activité et de l'initiative du passager notamment pour le temps passé par le voyageur hors du véhicule.

### **c) Durée de l'obligation de sécurité**

La jurisprudence a évolué sur la délimitation des points de départ et de cessation de l'obligation de sécurité. Ainsi, lorsque l'accès du véhicule était libre, l'obligation naissait à la montée du véhicule et cessait à la sortie. Lorsque l'accès du véhicule était réservé au porteur de titre de transport, l'obligation naissait à l'entrée dans l'enceinte de contrôle et cessait quand l'usager la quitte. Mais, une jurisprudence postérieure a posé le principe selon lequel l'obligation de sécurité joue dès la montée du voyageur en véhicule et s'achève lorsqu'il en descend.

Cette position a eu pour conséquence de couvrir les accidents survenus lors de la montée et de la descente du voyageur du véhicule et d'exclure ceux intervenus pendant que le transporté était hors du véhicule.

Pour ce qui concerne la responsabilité du transporteur, elle est limitée à l'exécution du contrat de transport.

## 2- Moyens d'exonération du transporteur

Si l'absence du résultat promis suffit à engager sa responsabilité, le transporteur peut écarter sa responsabilité en apportant la preuve que le dommage est dû à un événement qu'il doit établir et qui ne lui est pas imputable. Les causes d'exonération sont notamment :

- la force majeure
- la faute ou fait d'un tiers
- la faute ou le fait de la victime

Depuis l'entrée en vigueur du Code CIMA, une importante restriction des possibilités d'exonération des transporteurs a été opérée en matière d'accident de la circulation.

L'article 228 du Code CIMA dispose qu'en matière d'accident de la circulation de véhicule terrestre à moteur, les victimes sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne, sans que puisse leur être opposée leur propre faute à l'exception des cas où elles ont volontairement recherché les dommages subis.

Comme on peut le constater, sous l'égide du Code CIMA, les possibilités d'exonération du transporteur public de voyageurs sont réduites de sorte que dans la plupart des cas d'accident, il devra, en vertu de l'obligation de résultat qui pèse sur lui réparer, par l'entremise de son assureur, les dommages causés aux voyageurs. L'assureur ayant, par le biais de la garantie Responsabilité Civile, pris l'engagement d'indemniser les dommages causés aux tiers.

## 3- La réparation

La réparation du préjudice doit être intégrale c'est-à-dire matériel et corporel. Dans le cadre de l'obligation d'assurance qui pèse sur les propriétaires de véhicules terrestres à moteur, le Code CIMA précise à l'alinéa 3 de l'article 228 que la faute de la victime ne peut avoir pour effet que de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages aux biens qu'elle a subie. L'action du voyageur ou de ses ayants droit est soumise à la forclusion quinquennale pour ce qui est de la responsabilité civile extra contractuelle. La responsabilité du transporteur de voyageurs, au plan civil, est donc lourde et l'assureur qui le subroge dans ses droits voit donc ses engagements illimités en cas de réalisation du risque.

Mais, les engagements de l'assureur ne dépendent pas seulement de cette situation objective des obligations du transporteur, ils sont davantage influencés par le contexte d'exercice de l'activité de transport public de voyageurs au Burkina Faso.

## **II- CARACTERISTIQUES DE L'ACTIVITE AU BURKINA FASO**

L'activité de TPV se caractérise par son émiettement, l'état de son parc et enfin par les conditions d'insécurité dans lesquelles elle s'exerce.

### **A) UNE ACTIVITE ATOMISEE**

#### **1- Typologie**

Le marché burkinabé de transport public de voyageurs peut être regroupé en trois grands ensembles : le transport urbain, le transport interurbain et le transport international.

##### **a) le transport urbain**

C'est la branche d'activité du transport public de voyageurs rencontrée dans les principales villes et communément appelé Taxi. Le transport urbain est essentiellement effectué par les taxis individuels à côté de sociétés de transport en commun comme SOTRAO, STMB ou les Rapides...

##### **b) le transport inter urbain**

Il existe un réel marché de transport inter urbain de voyageurs généré par la relative faiblesse des distances inter villes et les nombreux besoins de déplacement entre les deux grandes agglomérations du pays qui sont Ouagadougou et Bobo-Dioulasso<sup>(1)</sup>, ce qui a permis depuis quelques années de favoriser l'émergence de nombreuses sociétés de transport de voyageurs. Cette branche de l'activité de transport occupe le plus grand nombre de transporteurs. Les véhicules utilisés sont pour l'ensemble des véhicules d'occasion provenant de l'extérieur.

---

<sup>(1)</sup> ces deux villes sont respectivement la capitale politique et la capitale économique du Burkina Faso

### c) le transport international

Les liaisons avec les pays voisins et plus précisément avec les capitales, les principales villes connaissent également un développement mais ici l'engouement des transporteurs est moindre car il s'agit d'un marché de longues distances exigeant des véhicules d'assez bons état et donc par conséquent des moyens conséquents d'investissement pour les promoteurs. L'activité de transport public est aussi tributaire des acteurs qui l'animent.

### 2) Les transporteurs publics de voyageurs

La profession de transporteur public de voyageurs est une activité dont l'accès n'est pas soumis à des conditions très contraignantes tant en ce qui concerne l'accès au métier que le choix des itinéraires à exploiter et les prix.

En d'autres termes, le secteur malgré ses enjeux au plan de la sécurité des personnes et des biens ne connaît pas de garde fou particulier quant à son accès. De sorte qu'on assiste à une forte atomisation des acteurs, la forme sociétaire faisant l'exception. En 1999, on comptait 1800 transporteurs toutes catégories confondues sur l'ensemble du territoire burkinabé presque tous font à la fois le transport de personnes et de marchandises.

Ils se répartissent comme suit :

- seulement 2% sont organisés sous la forme sociétaire disposant d'un parc d'au moins cinq (05) véhicules généralement acquis à l'état neuf.
- 98 % sont des artisans transporteurs ne disposant pour la plupart que d'un seul véhicule généralement acquis de seconde main et qui le plus souvent ignorent dans leur majorité les règles et normes élémentaires de gestion modernes des activités de transporteurs<sup>(1)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> Evaluation de la chaîne de transport au Burkina Faso, op.cit., p15 et ss

**Tableau n° 1 : Typologie des transporteurs et capacités de l'offre de transport**

TRANSPORTEUR	NOMBRE DE VEHICULES PAR TRANSPORTEURS						TOTAL
	1 véhic.	2 véhic.	de 3 à 5	6 à 10	11 à 20	+de 20	
Effectif	848	130	69	08	07	02	1064
%	79,7	12,2	6,5	0,8	0,7	0,2	100

**Source : Fichier «cartes de Transport» DTTM Situation au 30 juin 1998**

Il en ressort que moins de 2% des transporteurs disposent d'un parc de plus de cinq (05) véhicules. Ils sont organisés sous forme sociétaire et certains assurent également le transport de marchandises. Les transporteurs de voyageurs selon les statistiques de la DTTM sont au nombre de 1064 exploitant un parc de 1563 véhicules.

Après l'étude de l'activité de TPV, il convient d'examiner l'état du parc affecté à cette activité, car c'est de ce parc que dépend aussi le bon ou mauvais dénouement de l'opération d'assurance.

## **B) UN PARC DE VEHICULES VETUSTES**

Les caractéristiques du parc diffèrent suivant que le transport est interurbain ou international. De façon générale, il reste marqué par sa vétusté.

### **1) Le parc de transport interurbain**

Le transport interurbain qui s'effectue entre les villes regroupe le plus grand nombre de transporteurs, ce qui fait que la plupart des véhicules mis en circulation sont souvent des véhicules d'occasion provenant de l'extérieur. Une structuration du parc de véhicules de cette catégorie de transporteur public de voyageurs peut être effectuée en fonction des différentes classes d'âges des véhicules.

**Tableau n° 2 : Répartition des véhicules de TPV suivant les classes d'âges**

VEHICULES	AGE DES VEHICULES							TOTAL
	25 ou plus	de 20 à 24	de 15 à 19	de 10 à 14	de 5 à 9	Moins de 5	inconnu	
Nombre	92	212	340	290	90	29	147	1200
%	7,7	17,7	28,3	24,2	7,5	2,4	12,3	100

**Source : Fichier «cartes de Transport» DTTM Situation au 30 juin 1998**

Comme on peut le relever, plus de 1200 véhicules opérant sur ce segment de marché appartiennent à environ 920 transporteurs. Les véhicules sont constitués de 60% de minibus de 15 à 20 places et près de 20% de Peugeot bâchées et de 504 familiales de 9 à 12 places. Dans ce segment de marché, plus de 50% des véhicules ont un âge compris entre 10 et 20 ans.

Par ailleurs, le plus grand nombre de transporteurs soit 95% disposent seulement d'un ou de 02 véhicules. Moins de 1% des transporteurs possède plus de 05 véhicules<sup>(1)</sup>.

Si le transport urbain connaît une forte atomisation, ce qui marque son caractère artisanal, on note ces dernières années l'émergence de sociétés de transport disposant de parcs assez structurés dans ce créneau. Cette atomisation qui est en fait le signe d'une précarité est moins marquée en transport public international.

## **2) Le parc de transport public international de voyageurs**

Sur ce segment de marché, les distances sont généralement longues. Le transport international relie les grandes villes du pays aux capitales sous régionales que sont : Abidjan, Lomé, Accra, Bamako, Niamey, Cotonou... Partant de ce fait, les véhicules exploités sont pour l'essentiel des bus et des cars de grande capacité généralement de 50 à 70 places. Soixante cinq pour cent (65%) du segment est

<sup>(1)</sup> Ministère des Transports, document sur la stratégie des Transports et du Tourisme, volume1, Avril 2000, P16 et ss

occupé par cette catégorie de véhicules. Trente pour cent (30%) des véhicules sont des minibus de 15 à 20 places.

Ici, la profession est également atomisée avec environ 90% de transporteurs disposant seulement d'un ou de 02 véhicules. Mais les transporteurs sont davantage organisés sous la forme d'entreprise sociétaire pour environ 5% et leur parc est plus important, 34% au total. Le parc des plus grandes sociétés œuvrant dans le secteur de transport public international varie entre 20 et 30, et est en général composé de bus et de minibus.

Dans ce créneau, la demande de service de qualité est prononcée, ce qui explique qu'une part importante des véhicules affectés à ce type de transport est achetée à l'état neuf.

Enfin, les statistiques du centre de contrôle des véhicules automobiles (CCVA), qui est la structure administrative nationale chargée du contrôle technique des véhicules automobiles au Burkina Faso, indiquent des taux d'échec de contrôle technique variant de 26 à 30%. Cette situation implique une relative vétusté du parc automobile burkinabé en général.

Par ailleurs, nombreux sont les taxis collectifs qui circulent impunément sans visite technique donc sans garantie technique minimale de sécurité. Les taux indiqués sont d'autant significatifs qu'ils prennent en compte non seulement les revisites mais aussi les renouvellements de visite technique pour certains véhicules.

De façon générale, les véhicules automobiles doivent être soumis à un contrôle technique selon une périodicité prescrite par la réglementation. Ceux affectés au transport public de voyageurs doivent l'être tous les trois mois. Malheureusement, l'état des statistiques disponibles ne permet pas de distinguer le taux d'échec de contrôle technique en ce qui concerne les véhicules affectés aux transport public de voyageurs.

L'âge moyen des véhicules affectés au transport de personnes et soumis à la visite technique périodique se présentait comme suit en 1997

- voiture particulière = 12 ans
- car et bus = 18 ans
- taxi = 15 ans

### **C) L'INSECURITE ROUTIERE**

Elle constitue l'une des contraintes de l'activité de transport public en général et un élément non moins important dans la bonne réalisation de l'activité de transport public de voyageurs en particulier .

Cette insécurité a plusieurs explications :

- il y a d'abord les conditions excessives de travail des conducteurs des véhicules de transport en commun de voyageurs. En effet, ces derniers sont souvent soumis à des conditions de travail qui ne prennent pas en compte un besoin de repos. Ce qui contribue à augmenter les risques d'accidents. La plupart des conducteurs doivent en effet conduire plusieurs heures par jour sans repos conséquent.

- Il y a le mauvais état des routes
- L'inadaptation des infrastructures de circulation : il s'agit notamment de l'insuffisance et quelquefois de l'inexistence de la signalisation, de l'encombrement et de l'étroitesse des voies publiques.

## **SECTION II : L'ASSURANCE DU RISQUE TPV**

La mise en circulation de véhicules terrestres à moteur est soumise à l'obligation d'assurance. Le risque TPV n'échappe pas à cette obligation légale de l'article 200 du code CIMA, tout au moins en ce qui concerne la garantie Responsabilité civile. Mais, le risque TPV peut être garanti pour l'ensemble des risques que peuvent encourir les véhicules terrestres à moteur en général. Nous allons rappeler ces garanties puis nous examinerons les conditions d'assurance. Enfin, il sera question de la tarification du risque TPV.

### **I- RAPPEL DES PRINCIPALES GARANTIES**

Le contrat d'assurance du risque TPV comme en automobile en général, comporte des garanties principales et des garanties annexes<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> YIGBEDEK(Z), l'assurance automobile, théorie et pratique, 1<sup>ère</sup> édition, Yaoundé, 1997, p17 et ss

### **1) Les garanties principales**

Cet ensemble comprend la garantie de la responsabilité civile et les garanties dommages :

- La garantie Responsabilité civile comprend la responsabilité civile en circulation et la responsabilité civile hors circulation ;
- La garantie des dommages par accidents que sont la tierce complète et la tierce collision ;
- La garantie incendie ;
- La garantie vol, qui comprend la garantie vol classique et la garantie vol partiel ;
- La garantie des « bris de glaces ».

### **2) Les garanties annexes**

- la défense recours,
- l'individuelle personnes transportées,
- les garanties complémentaires de la RC et des garanties dommages,
- la garantie vol avec braquage

## **II- LES CONDITIONS D'ASSURANCES**

L'assurance du risque TPV est soumise à des critères de sélection. Par ailleurs, les garanties souscrites sont généralement limitées.

### **A) LES CRITERES DE SELECTION**

Les critères de sélection varient suivant les compagnies d'assurances. Lorsque le client n'est pas connu, c'est-à-dire s'il est nouveau, il y a souvent deux attitudes possibles :

- soit le refus de garantir le risque
- soit l'acceptation du risque mais seulement pour une certaine période.

Pour les transporteurs non sociétaires, c'est-à-dire individuels, il y a application du plein tarif sans réduction.

Enfin, lorsqu'il s'agit d'un assuré ayant une certaine importance du point de vue de sa flotte, il peut avoir des échanges officieux d'avis avec les autres compagnies d'assurance pour connaître sa sinistralité en vue d'appliquer un tarif approprié consistant souvent en une majoration de 75%. Ces échanges officieux traduisent justement la nécessité d'une centrale de risques qui offrirait bien ce genre de données.

Le risque TPV est un risque que l'on peut qualifier de spécial, après cette sélection, il n'est souvent assuré que pour un certain nombre de garanties.

## **B) LES GARANTIES COURANTES**

La nature même de l'activité et du fait des sinistres graves qu'elle peut générer, les garanties souscrites se sont quelque peu limitées à un certain nombre. De sorte que le transport public de voyageurs n'est généralement garanti qu'en responsabilité civile, garantie à laquelle vient souvent se greffer une garantie annexe.

### **1) Objet et étendue des garanties**

#### **a) La Responsabilité civile :**

Cette garantie obligatoire s'applique conformément aux dispositions des articles 205, 206, 227 et 228 de la Loi aux conséquences pécuniaires de la responsabilité civile que l'assuré peut encourir en raison :

- des dommages corporels ou matériels causés à autrui et résultant :
  - d'accidents, d'incendie ou d'explosion causés par le véhicule assuré, les accessoires et produits servant à son utilisation, des objets et substances qu'il transporte ;
  - de la chute de ces accessoires, objets, substances et produits ;

La garantie s'étend aux accidents causés par les véhicules assurés remorquant occasionnellement un véhicule en panne ou remorqués eux-mêmes par un autre véhicule.

Enfin, en complément de la garantie responsabilité civile, la compagnie garantit le remboursement des frais réellement et raisonnablement exposés par lui pour le nettoyage ou la remise en état des garnitures intérieures de son véhicules, de

ses effets vestimentaires et de ceux des personnes l'accompagnant lorsque ces frais sont la conséquence de dommages résultant du transport bénévole et gratuit d'une tierce personne blessée à la suite d'un accident de la route.

- Des dommages matériels causés aux tiers par les jets de flammes, explosions ou incendie provenant des véhicules automobiles désignés aux conditions particulières ou des marchandises transportées sur lesdits véhicules et non consécutifs à un accident .

**\* Limitation de la garantie Responsabilité Civile à l'égard des personnes transportées.**

Vis à vis des tiers transportés, la garantie Responsabilité civile est limitée aux accidents corporels survenant , soit au cours de la circulation, soit lorsque ces tiers montent ou descendent des véhicules, ainsi qu'à la détérioration des vêtements lorsqu'elle est l'accessoire d'un accident corporel survenant dans les mêmes conditions.

En outre, la garantie n'aura d'effet qu'aux conditions suivantes pour les véhicules affectés aux transports en commun des personnes :

- les passagers dont le nombre n'excède pas celui porté sur le récépissé de déclaration de mise en circulation doivent être transportés à l'intérieur du véhicule.

**\* Les exclusions concernent :**

- les dommages subis par les personnes transportées lorsque le transport n'est pas effectué dans les conditions suffisantes de sécurité fixées par les autorités compétentes conformément à l'article 207 alinéa 2 de la Loi.

- Les dommages subis par les personnes transportées à titre onéreux sont exclus de la garantie lorsque le souscripteur n'exerce pas la profession de transporteur de personnes et qu'il ne souscrit pas au contrat approprié à ce type de profession.

Ces dispositions sont particulièrement difficiles à respecter dans un pays où la profession est libre d'accès et où les règles de sécurité ne sont pas observées.

### \* Montant des garanties

La garantie est illimitée pour les dommages corporels. Pour les dommages matériels causés aux tiers, la garantie est généralement limitée à 250 millions de FCFA.

### b) La garantie annexe :

La principale garantie annexe rencontrée est la défense recours

## III- LA TARIFICATION

La tarification de l'assurance automobile est une opération extrêmement importante dans la mesure où elle aboutit à la détermination de la prime à payer qui est la contrepartie du service d'assurance<sup>(1)</sup>.

Elle constitue par ce fait l'une des bases de l'équilibre technique de la branche.

### A) Le principe

Il convient de rappeler qu'en plus des règles communes de tarification, celles spécifiques à la Responsabilité Civile sont les suivantes :

- l'usage du véhicule
- sa puissance
- sa source d'énergie
- le nombre de places en ce qui concerne les véhicules de transport public de voyageurs, autobus, autocars et autres véhicules dûment aménagés à cet effet.

L'assurance de la responsabilité civile des personnes transportées à titre payant entraîne l'adjonction d'une surprime par passager transporté. L'article 212 1<sup>er</sup> alinéa du Code CIMA pose le principe de la libre confection des tarifs applicables pour la garantie responsabilité civile automobile à la condition cependant que les primes appliquées soient au moins égales à celles ressortant du tarif minimum

<sup>(1)</sup> YIGBEDECK(Z), l'assurance automobile, Théorie et pratique, op.cit. pgs 55 et ss

approuvé par la commission de contrôle pour l'Etat à l'intérieur duquel opère l'entreprise d'assurance concernée. Mais qu'en est-il de la mise en œuvre de ces règles ?

### **B) La pratique**

La pratique sur le marché en matière de tarification, en général, et plus particulièrement en ce qui concerne le risque TPV connaît des écarts par rapport aux règles légales. Ainsi, l'on note en la matière :

- le non respect des dispositions de l'article 212 du Code CIMA qui impose un tarif minimum en responsabilité civile en fixant la prime en dessous du tarif minimum ou en appliquant des rabais importants pour maintenir dans le portefeuille les entreprises de transport bien structurées dont la sinistralité est acceptable.

- le non respect du principe de la majoration de la prime en cas de sinistre par manque de coopération entre sinistre et service de production ou pour des raisons de concurrence.

De telles conditions de tarification font penser plutôt à une recherche de trésorerie qu'à des préoccupations d'équilibre technique en dépit de la forte sinistralité de la catégorie.

## **CHAPITRE II : LA GESTION TECHNIQUE DE LA CATEGORIE**

La catégorie TPV est gérée au sein de la branche automobile. Si, la branche automobile est connue pour sa difficile maîtrise, il y a lieu cependant de rechercher les problèmes spécifiques de gestion de la catégorie TPV à travers d'une part, l'étude des résultats techniques du marché et d'autre part, l'identification des difficultés de gestion de la catégorie.

### **SECTION I : LES RESULTATS TECHNIQUES DU MARCHE**

Nous analyserons les résultats techniques par l'examen du chiffre d'affaire, de la sinistralité et enfin du coût moyen. Notre étude se fera à partir des données disponibles des cinq (05) dernières années.

#### **I- LE CHIFFRE D'AFFAIRES**

La branche automobile est de loin la branche la plus importante du point de vue du chiffre d'affaires du marché burkinabé des assurances. En 1999, l'automobile représentait plus de 6 milliards de chiffre d'affaires. Ce qui représente 63 % de l'ensemble IARDT. Au cours des 5 dernières années, ce chiffre a augmenté d'environ 97% passant de 3,2 milliards en 1995 à 6,3 milliards en 1999. En 1999, la catégorie TPV représentait 10 % du chiffre d'affaires automobile soit 633 000 000 FCFA.

## II- LA SINISTRALITE

De façon générale, on peut dire que la situation de la catégorie automobile n'est pas satisfaisante de 1995 à 1999 même si en 1998 et 1999, la situation s'est nettement améliorée ce qui serait due en partie aux mesures d'exonérations fiscales accordées aux importateurs de véhicules neufs dans le cadre du transport public. Cela traduit bien l'incertitude au point de vue de la rentabilité de la catégorie automobile en général. Le tableau suivant présente la situation :

**Tableau n° 3: Evolution de la sinistralité de la catégorie TPV par rapport à l'automobile de 1995 à 1999 (en millions de francs)**

	1995	1996	1997	1998	1999
Branche automobile					
Primes acquises	2448,8	3117,5	3882,7	5261,7	6424,52
Sinistres	1990,5	2967,7	2405,4	2234,2	2662,98
S/P (en %)	81,28	95,19	61,95	42,46	41,45
Catégorie TPV					
Primes acquises	101,45	136,03	219,57	185,38	97,88
Sinistres	114,80	193,82	172,92	179,49	189,15
S/P (en %)	113,15	142,48	78,75	96,82	193,23

**Source :** Comité des sociétés d'assurance du Burkina Faso

Comme on peut bien le constater, la catégorie TPV détériore bien les résultats techniques de la branche automobile.

Les ratios traduisent une situation non favorable à une gestion rentable ; Au cours de la période étudiée 1995-1999, le ratio S/P excède les proportions normales en TPV.

### **III- LE COUT MOYEN**

La non disponibilité d'informations statistiques exhaustives tant auprès des compagnies qu'auprès de la Direction des Assurances n'a pas permis d'étudier une évolution du coût moyen en ce qui concerne la catégorie TPV. Toutefois, en 1999, le coût moyen du marché en TPV était de 1 776 000 FCFA ce qui est relativement élevé et n'est pas de nature à favoriser la situation de la branche automobile dans son ensemble.

La forte sinistralité de la catégorie TPV est révélatrice d'un certain nombre de difficultés qu'il convient d'examiner.

## **SECTION II : LES DIFFICULTES TECHNIQUES DE LA CATEGORIE**

Après avoir examiné les spécificités de la catégorie et analysé les résultats techniques, l'on peut maintenant identifier les difficultés d'exploitation technique de celle-ci. Le déséquilibre de la catégorie TPV est encore supportable grâce aux résultats globaux de la branche automobile mais l'arbre ne doit pas cacher la forêt, il est donc temps d'identifier les difficultés qui minent la gestion de cette catégorie avant qu'elles ne se détériorent davantage. Au nombre des difficultés que nous avons relevé, il y a la limitation de la mutualité, mais au delà de cette limitation qui ne permet pas de faire face à des sinistres importants, il y a d'autres obstacles non moins importants pour une gestion rentable de la catégorie.

### **I- UNE MUTUALITE LIMITEE**

La loi des grands nombres est d'une importance primordiale pour les assurances, en ce que les statistiques utilisées pour la tarification des différentes garanties seront d'autant plus précises et fiables qu'elles porteront sur un grand nombre d'observations<sup>(1)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> YEATMAN(J), Manuel International de l'Assurance, Op.cit, p26

La catégorie TPV dont le nombre est estimé en 1998 à 1563 au Burkina Faso ne permet pas de conforter une mutualité si l'on considère que les cinq compagnies doivent se partager ce parc. La création d'un pool permettra une bonne mutualité en permettant de collecter des statistiques fiables et par conséquent de fixer des primes raisonnables. En effet, équilibrer les résultats d'un portefeuille de quelques dizaines de risques relèvent de la chance ou tout au moins d'une bonne réassurance tandis qu'équilibrer les résultats d'un portefeuille de quelques millions de contrats est une bonne application des enseignements de la statistique.

Au Burkina Faso, le parc de véhicules affecté au transport public de voyageurs n'étant pas très important au plan numérique, les tarifs d'assurances appliqués sont simples et se bornent à prendre en compte la puissance fiscale et le fait de transporter ou non des passagers à titre payant.

Si une bonne maîtrise des statistiques requiert une segmentation de la clientèle, il y a cependant le fait qu'une segmentation à l'extrême conduit au renchérissement du coût de l'assurance pour les assurés qui font partie des groupes les plus exposés aux risques. Ainsi, les tarifs ont-ils été réaménagés à la hausse en 1997, 1998 et 2000.

L'augmentation des tarifs en responsabilité civile TPV a été d'environ 40% de 1998 à 2000. Elle est le résultat des diverses tentatives de rééquilibrer la catégorie au plan technique. L'on peut en déduire qu'à vouloir trop affiner la tarification, on finit par faire payer à chaque assuré son exacte exposition aux sinistres ; ce qui est contraire à la solidarité entre malchanceux et chanceux de la mutualité. De plus, l'on ne peut procéder à des augmentations de tarif à l'infini.

Par ailleurs, les rééquilibrages de tarif qui se traduisent par des augmentations en général n'étant pas du bon plaisir des assurés, incite à la non assurance c'est-à-dire au non respect de l'obligation d'assurance.

La gestion du risque TPV est donc à repenser, si l'on veut mieux la rentabiliser, car, au delà des difficultés sus examinées, il y en a d'autres qui contribuent de façon non moins négligeable à rendre difficile la gestion technique de cette catégorie.

## **II- Le non respect de la territorialité**

La loi exige la souscription des contrats d'assurances au lieu de situation des risques à couvrir. Par souci d'économie, certaines compagnies de transport souscrivent auprès de compagnies d'assurances situées dans des pays voisins alors que le siège de leurs activités est au Burkina Faso. Cette situation fait perdre au marché une partie de ses assurés et par conséquent une partie de sa prime<sup>(1)</sup>.

Les auteurs de ces infractions invoquent comme raison le coût élevé des prestations d'assurances par rapport à ceux des pays voisins. Ces agissements vont à l'encontre du principe de la territorialité et ne contribue qu'à détériorer d'avantage la situation de la catégorie.

## **III- le défaut d'assurance**

Comme dans la plupart des pays de la sous région, le marché burkinabé d'assurance subit également les méfaits du défaut d'assurance. En effet, le parc automobile burkinabé ne fait pas l'objet d'une assurance dans son intégralité. Si pour le cas des TPV opérant sur les lignes internationales l'obligation d'assurance est respectée, elle n'est pas toujours observée en interurbain et en urbain; ce qui peut en cas d'accident conduire à des situations d'insolvabilité du propriétaire face aux sinistres souvent importants en TPV. En zone urbaine, nombreux sont les taximen qui circulent impunément avec des véhicules non assurés<sup>(2)</sup>.

## **IV- Le non respect du tarif**

C'est de loin la difficulté majeure de la catégorie TPV. En effet, on assiste de façon presque systématique au non-respect des règles de tarification et notamment le tarif minimum légal. De sorte que le risque TPV n'est plus tarifié à sa juste valeur. Cette situation prévaut surtout pour des transports non structurés et qui constituent malheureusement la plus grande partie de la catégorie. Il y a les réductions systématiques opérées souvent sans prendre en compte la sinistralité. Ainsi, des flottes fortement sinistrées sont maintenues dans le portefeuille sans qu'il ne soit fait

---

<sup>(1)</sup> l'article 308 du Code CIMA interdit les souscriptions d'assurances directes à l'étranger sauf autorisation du Ministère en charge des assurances

<sup>(2)</sup> document sur la stratégie des Transports, annexe 6, Avril 2000, p5

application de la clause de Malus au renouvellement. Il apparaît donc que le maintien du risque dans le portefeuille paraît l'emporter sur sa qualité, c'est-à-dire sa bonne ou mauvaise sinistralité.

En ne tenant pas ainsi compte de tous les critères de tarification, la mutualité se trouve alors fragilisée en cas de sinistres graves en TPV.

La mauvaise tarification qui en résulte comme d'ailleurs les autres difficultés énumérées constituent des obstacles pour une rentabilité de la catégorie ; obstacles qui peuvent être jugulés par une gestion dans le cadre d'un pool de coassurance.

***DEUXIEME PARTIE :***

***LA GESTION DU RISQUE TRANSPORT PUBLIC DE  
VOYAGEURS EN POOL DE COASSURANCE***

L'étude de la catégorie à travers non seulement ses composantes au Burkina mais également ses résultats techniques nous a permis de constater qu'il se pose des difficultés quant à sa gestion : il faut donc améliorer les résultats de la catégorie.

Une nouvelle approche de gestion serait la bienvenue tant pour les assurés que pour les assureurs. Nous avons retenu le pool de coassurance comme alternative à cette problématique<sup>(1)</sup>.

L'option nous semble judicieuse à divers titres :

- D'abord dans son principe, le pool de coassurance permettra dans le contexte actuel de pouvoir répartir les résultats déficitaires du risque TPV que les conditions réglementaires ou commerciales n'ont pas permis de tarifer à son juste prix.

- Ensuite, elle paraît la plus simple en terme de réalisation et de moyens humains et financiers au regard de la taille de notre marché. Il y a sans doute les divers avantages que confère un tel organisme : renforcement de la collaboration et de la solidarité entre compagnies, mais surtout harmonisation des politiques d'application des tarifs.

- Enfin l'option permettra dans une certaine mesure, d'envisager grâce à des données statistiques plus fiables et à une mutualité plus élargie, de meilleures conditions tarifaires.

Le pool se fixe ainsi comme objectif la répartition en coassurance des souscriptions TPV entre ses adhérents en contribuant plus spécialement à :

- la collecte des statistiques en vue de disposer des données nécessaires pour une gestion rentable de la catégorie ;

- une meilleure connaissance du risque TPV à travers les travaux d'études et d'information avec la participation des compagnies membres.

La réglementation des assurances dans l'espace CIMA a prévu ce type de regroupement de compagnies d'assurances en vue de gérer des risques spécifiques. Ainsi, l'organisation et le fonctionnement proposé s'agencera conformément aux articles 418, 419, 420 de la section IV du livre IV du code CIMA.

---

<sup>(1)</sup> la récente étude menée sur la chaîne de transport a relevé le coût des contrats d'assurance comme l'un des facteurs d'alourdissement des charges d'exploitation de l'activité de transport public de voyageurs.

La gestion du risque TPV dans le cadre d'un pool de coassurance sera étudiée d'une part à travers ses organes de gestion (**chapitre I**). En effet, un tel organisme qui regroupe des compagnies nécessite des instances spéciales pour sa direction mais aussi des organes adaptés pour sa fonctionnalité.

Par ailleurs, l'ensemble du système requiert, pour l'atteinte des objectifs escomptés, des règles uniformes pour tous. Aussi, le mécanisme de fonctionnement sera abordé dans l'hypothèse d'une mise en œuvre du système (**chapitre II**).

## **CHAPITRE I : ORGANISATION DU POOL**

Le pool de coassurance est un organisme qui est mis en place par les compagnies membres du marché d'assurances burkinabé.

Comme tout organisme juridique, son existence et son organisation requièrent des actes juridiques qui gouverneront à sa vie. Les fondements juridiques du pool seront donc étudiés (**Section I**), il sera ensuite question des organes de sa gestion (**section II**).

### **SECTION I : LES BASES JURIDIQUES DU POOL**

Ces bases juridiques sont d'une part, les statuts et d'autre part, le règlement intérieur.

#### **I- LES STATUTS**

L'acte de société constitue les statuts. Certaines mentions importantes doivent y être prescrites :

##### **- la forme du pool :**

Le pool de coassurance s'analyse comme un regroupement d'entreprises d'assurances ayant pour but commun la coassurance du risque TPV. Le code CIMA en son article 420 utilise pour ce genre d'organisme le terme de «groupement ou d'association ». Deux options sont ici possibles , celle du pool comme association et du pool comme groupement. Mais les deux notions ont des conséquences différentes au plan juridique en ce qu'elles peuvent avoir un traitement différent face à la loi.

L'article 420 poursuit à son alinéa 2 en précisant que ces groupements ou associations peuvent prendre l'engagement envers la Commission de Contrôle des Assurances ainsi qu'envers chacun de leurs adhérents de se soumettre au contrôle, de tenir une comptabilité conforme au code, de calculer conformément aux

prescriptions réglementaires les provisions techniques des affaires gérées ; d'adresser annuellement à la commission de contrôle des assurances, au ministère en charge des assurances, un compte d'exploitation générale et un compte de pertes et profits ainsi que les états modèles C10a à C106b avec indication des pourcentages afférents à chaque entreprise adhérente, ainsi que tout autre document nécessaire au contrôle des opérations.

Cette dernière option est contraignante, elle impliquerait la mise en place d'un pool qui prendrait entièrement en charge toutes les étapes de gestion du risque TPV et ferait du pool une autre compagnie spécialisée en TPV. Cette option impliquerait également une organisation très structurée et nécessiterait des moyens conséquents en ressources humaines, matérielles et financières.

La situation actuelle du marché nous commande plutôt une structure assez légère sous la forme d'un groupement d'intérêt économique (GIE) qui ne prendrait en charge que les opérations de répartition en coassurance mais aussi et surtout la collecte de statistique, d'étude, de recherche en vue d'appuyer les compagnies membres dans la gestion du volet risque TPV. Pour ce faire, l'avantage de la forme GIE est qu'elle présente certaines caractéristiques :

- sa vocation n'est pas de faire des bénéfices ; il apparaît donc que le GIE ne recherche pas à priori le bénéfice ; il poursuit un but économique, ce qui n'exclut pas la possibilité de réaliser et de partager un bénéfice. Aussi, le GIE a cette particularité que le bénéfice réalisé n'est que le résultat de l'activité et non son but, comme cela le serait pour une société ; par exemple un groupement d'organismes de recherches constitué en commun par plusieurs entreprises, en vue de réduire leurs frais et de devenir plus compétitives. Ce dernier avantage va dans le même sens que l'objectif recherché par les compagnies d'assurances en mettant en place un pool de coassurance.

- Comme autre avantage, le GIE peut être constitué sans ou avec un capital. Sa structure est légère et malléable<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> POUGOUE(P.G) et autres, le droit des sociétés commerciales et du groupement d'intérêt économique OHADA, Presses universitaires d'Afrique, Yaoundé 1998, p266 et ss.

- Enfin, dans le contexte de mondialisation marqué par les grands ensembles, les GIE sont incontestablement utiles pour une coopération entre entreprises africaines en vue de faire face à la concurrence internationale. L'amélioration des résultats de la catégorie commande davantage une structuration légère du pool, tout au moins dans sa phase préliminaire.

Au plan pratique, il serait judicieux de greffer le pool au secrétariat permanent de la carte brune CEDEAO tout en lui conférant son autonomie. Cela présente divers avantages :

- d'abord parce que les compagnies d'assurances cotisent déjà au sein de leur fédération qu'est le comité, le pool viendrait étoffer davantage les organes centraux du comité et cela ne devrait pas contribuer à augmenter leur contribution puisque le pool pourra générer un minimum de ressources.

- ensuite le pool pourra générer des ressources supplémentaires pour son fonctionnement mais aussi pour les organes centraux du comité.

Les statuts doivent également définir d'autres aspects du groupement que sont :

- l'objet social : dans le cas d'espèce, il s'agit de définir l'objet du pool qui sera la coassurance avec les différentes implications au plan technique ;

- la dénomination du pool, ainsi que son sigle, feront l'objet de décision entre les assurés ;

- son siège social ;

-sa durée ;

- l'adresse du siège du groupement.

## **II- LE REGLEMENT INTERIEUR**

C'est un document écrit qui mentionne les règles de fonctionnement ainsi que les principes directeurs à respecter pour un bon fonctionnement du pool. A cet effet, le règlement intérieur du pool se doit de fixer :

- les règles de cession et les taux de répartition,

- les règles de souscription et de rétrocession,
- les règles d'évaluation des sinistres,
- les différents documents à produire par les compagnies membres ainsi que la périodicité,
- les principales règles de gestion des provisions techniques, des réserves,
- les règles de surveillance des portefeuilles ainsi que toutes autres règles devant permettre le bon fonctionnement et la bonne gestion du pool.

L'examen des fondements du pool nous permet d'étudier les organes qui permettront sa gestion.

## **SECTION II : LES ORGANES DE GESTION**

Le pool est un groupement de sociétés et à cet effet, il dispose d'organes de gestion. Ces organes sont de deux catégories. Nous avons d'une part, ceux qui interviendront de façon périodique dans sa gestion, ce sont les organes non permanents, et d'autre part, les organes qui assureront à temps plein la gestion de l'institution : ce sont les organes permanents.

### **I- LES ORGANES NON PERMANENTS**

Nous avons relevé la nécessité de mettre en place deux types d'organes non permanents : un organe délibérant au plan administratif, appelé Conseil de Direction et un autre au plan technique : la commission technique.

#### **A) Le Conseil de Direction**

Le Conseil de Direction est l'organe suprême du pool. A cet effet, il est composé des Directeurs Généraux de l'ensemble des compagnies membres du pool.

Comme attribution, il définit les normes de fonctionnement du pool et a la latitude de prendre toutes décisions ayant trait à la vie du pool. Il délibère sur toute question stratégique relative au pool. En tant qu'instance délibérante, le conseil se réunit suivant une périodicité qui pourrait être trimestrielle. Il a plein pouvoir en matière de gestion du pool et à cet effet, c'est au Conseil de Direction :

- d'adopter le budget du pool,
- d'exercer un contrôle permanent de sa gestion,
- d'approuver les comptes de chaque exercice,
- de nommer le gestionnaire du pool et de statuer en dernier ressort sur toute question relevant de la vie du pool,
- d'adopter et de modifier le règlement intérieur,

Le Conseil de Direction est assisté au plan technique par une commission technique.

## **B) La Commission Technique**

La Commission Technique est une instance technique du pool composée d'un représentant de chaque société d'assurance membre. La commission a pour compétence de régler les questions d'ordre technique soulevées dans le cadre de la gestion du pool et notamment les problèmes d'établissement du tarif de référence, de calcul des primes, de règlement des sinistres, de désignation des experts agréés pour les opérations du pool, de vérification des comptes techniques, d'instruction des recours, de mise au point des clauses et des polices du marché.

Comme on peut le constater, la commission a un rôle majeur dans la vie du pool. Pour ce faire, ses réunions ordinaires seront rapprochées et peuvent être convoquées sur l'initiative du gestionnaire du pool ou d'un de ses membres. Ces réunions ordinaires pourront être hebdomadaires.

Les délibérations sont faites à la présence des membres représentant 50% de la capacité du pool. Les décisions sont adoptées à la majorité simple.

Comme autre attribution de cette commission, celle-ci aura l'initiative pour la réalisation de travaux d'études ou d'information tendant à favoriser l'intérêt commun des adhérents en matière de gestion du risque TPV.

## **II- LES ORGANES PERMANENTS DU POOL**

Ces organes ont pour fonction d'assurer la gestion quotidienne du pool. Ce sont :

- d'une part, le gestionnaire du pool qui aura le rôle de directeur de l'association

- d'autre part le secrétariat permanent du pool faisant office de représentation permanente de l'institution.

### **A) Le Gestionnaire du pool**

#### **- Mission et rôle :**

Le gestionnaire est nommé par le conseil de direction du pool et à la charge d'assurer la gestion quotidienne des affaires du pool. A cet effet, il en assure la gestion administrative et a comme tâche de :

- Préparer les réunions du conseil de Direction et du Comité Technique ;
- Présider la commission de règlement des sinistres dont il est membre de plein droit ;
- Vérifier et certifier les bordereaux de production et de règlement des sinistres ;
- Arrêter et établir les comptes de rétrocession ainsi que l'état des provisions techniques ;
- Assurer la coordination des activités du pool et informer les instances à travers des rapports trimestriels au conseil sur l'état des opérations du pool.

#### **- Profil du Gestionnaire :**

La fonction de gestionnaire peut être assurée par un cadre d'assurance expérimenté dans la branche automobile.

### **B)- Le Secrétariat permanent**

#### **- Mission et rôle :**

Sous la supervision du Gestionnaire du pool, ce secrétariat constitue non seulement une représentation du pool mais joue le rôle d'intermédiaire entre les compagnies membres du pool. Ce secrétariat assure la collecte des données statistiques et comptables du marché en TPV et les met à la disposition des compagnies membres.

**- Besoins :**

Du point de vue des ressources humaines, le secrétariat permanent sera animé par deux cadres diplômés en comptabilité et ayant des connaissances en assurance et maîtrisant l'outil informatique.

Le pool ayant une mission importante en matière de collecte de données statistiques du marché, il est indispensable qu'il soit doté d'un équipement informatique performant ainsi que de logiciels appropriés.

Au plan financier, le pool pourra fonctionner à partir des cotisations versées par les compagnies d'assurances auprès du comité mais également grâce aux frais administratifs perçus sur les primes souscrites par les différents membres et dont le taux sera arrêté de commun accord par les membres.

## **CHAPITRE II : LE FONCTIONNEMENT DU POOL**

La gestion en pool commande une gestion centralisée et une surveillance collective. La centralisation des opérations résulte du contrat de pool qui met en place l'organe commun de gestion. La centralisation implique d'une part une gestion commune non seulement des opérations de souscription et de gestion des sinistres, mais aussi et surtout une comptabilisation centralisée permettant de garantir une gestion transparente et une concordance entre pool et sociétés membres.

Toutes ces opérations nécessitent une codification. Par ailleurs, si la mise en place d'un certain nombre de règles techniques est indispensable pour le fonctionnement du pool, il y a lieu également de prendre en compte le contexte actuel du marché burkinabé qui peut conditionner la réussite. Ainsi, l'étude du mécanisme de fonctionnement (**section I**) sera suivie d'une approche critique de son applicabilité dans le contexte actuel du marché burkinabé (**section II**).

### **SECTION I : LE MECANISME : LA CENTRALISATION DES OPERATIONS**

La gestion en pool commande la mise en place d'un certain nombre de règles ayant trait à la souscription, à la gestion des sinistres, à la comptabilisation des opérations, et à la surveillance des portefeuilles.

## **I- LES REGLES DE GESTION**

### **A) Les règles de souscription**

Les conditions de souscription, de cession et de répartition doivent être définies pour garantir la célérité des différentes opérations des membres du pool.

#### **1) Les conditions de souscription**

Il s'agit de définir le tarif et son fractionnement à partir des statistiques communes et qui sera applicable par tous et de façon rigoureuse en TPV. Ceci parce qu'il est rare que les assureurs individuels comptent dans leur portefeuille un nombre suffisant de risques présentant les mêmes caractéristiques pour en tirer les renseignements fiables sur le plan statistique. Un tarif commun aura l'avantage d'avoir été basé sur une statistique plus large.

Le principe de la souscription est que toutes les sociétés adhérentes devront s'engager à recevoir les souscriptions pour le compte du pool aux conditions de tarification autorisées et établies pour le pool.

Les compagnies percevront donc les primes totales dont elles sont garantes, assureront la liquidation des impôts et taxes sous leur responsabilité.

#### **2) La cession obligatoire au pool**

Chaque société membre cède au pool 100% des primes correspondantes aux souscriptions réalisées en TPV toutes garanties confondues. Il est fait déduction de la prime, les accessoires et taxes d'assurance.

Les sociétés membres s'engageant à recevoir les souscriptions gérées par le pool aux conditions établies.

La société souscriptrice devra déduire des primes nettes cédées à 100% une indemnité de gestion dont le taux devra être défini par l'instance supérieure du pool.

#### **3) La répartition**

Les taux de participation des différents adhérents sera l'objet d'un accord entre les associés. En effet, le marché burkinabé des assurances connaît des

sociétés aux capacités très diverses. Les deux plus anciennes sociétés totalisent à elles seules environ 80% de la production. Il serait donc judicieux de fonder la clef de répartition sur la combinaison de deux données :

- une moitié proportionnelle aux cessions, et
- l'autre moitié égalitaire.

Ce taux qui fixe la participation de chaque membre au pool sera annuellement fixé.

#### **4) Les pièces à produire**

Les bordereaux de production (émission, annulation, ristournes) en deux exemplaires accompagnés des polices et avenants seront adressés au pool par chaque société à la fin de chaque mois avec une date butoire. Le deuxième exemplaire devant être retourné à la société membre avec visa du pool.

### **B) La gestion des sinistres**

#### **1) Le règlement des sinistres**

Le règlement des sinistres s'effectue conformément aux conventions de répartition. Pour permettre une gestion rationnelle de la trésorerie des sociétés adhérentes, il est souhaitable de fixer un montant maximum à régler en matériel comme en corporel et par événement. Ces maxima doivent tenir compte de la capacité des sociétés membres.

Pour les sinistres dépassant ces montants, la société apéritrice ne pourra régler ou faire une offre qu'après accord de la commission de règlement du pool créée à cet effet et composée des responsables sinistres automobiles des sociétés membres.

De même, les sinistres mettant en cause deux assurés d'une même société devront également être soumis à la même commission qui fera une proposition de règlement du dossier.

## **2) Cas des sinistres au comptant**

Pour les règlements de sinistre d'un montant supérieur à un montant à déterminer, de l'ordre de 5 000 000 FCFA par exemple, la société apéritrice aura la faculté de demander une avance aux autres coassureurs, par l'intermédiaire du pool. Cette avance doit être assortie de conditions de règlement.

La commission de règlement de sinistre composée des responsables sinistres permettra de trancher les cas de litige, car en automobile, en général, les cas de litige font légion et la commission de règlement ne sera pas de trop pour le fonctionnement du pool ; surtout quand on sait que c'est le règlement des sinistres qui pose le plus gros problème en TPV, avec des dossiers des sinistres corporels souvent importants.

## **3) Les pièces à fournir**

A la fin de chaque mois, chaque société adresse :

- deux exemplaires de bordereaux de sinistres réglés au secrétariat du pool et cela dans un certain délai dans les quinze (15) jours par exemple ;
- un bordereau d'avis de sinistres réglés auxquels sont jointes des quittances d'indemnités et de bordereaux de recours encaissés.

Le pool devra également informer les sociétés membres de tout sinistre (évaluation de base, réévaluation et tout règlement) qui excède la somme de dix millions de francs CFA par exemple.

## **C) Comptabilisation des opérations**

### **1) Arrêt des soldes de cession**

A la réception des bordereaux de sinistres et de primes, le pool procède à leur vérification, et effectue les redressements nécessaires. En cas de litige, le Comité Technique tranchera les conflits qui en résultent. Un décompte des cessions est alors établi chaque mois par les écritures suivantes :

**- Au crédit**

- le total des souscriptions
- les indemnités de gestion sur les annulations et ristournes
- les recours encaissés
- les avances au comptant payées

**- Au débit**

- les annulations et ristournes
- l'indemnité de gestion
- les sinistres payés
- les frais de recours payés
- les avances au comptant reçues

Lorsque le solde est en faveur du pool, un chèque libellé au nom du pool TPV sera joint au décompte de règlement.

Dans le cas où le solde est en faveur de la société souscriptrice, le pool adressera après vérification un chèque à celle-ci.

**2- Etablissement des comptes de rétrocession**

Le pool calcule la participation de chaque société membre conformément aux taux de répartition et porte sur leur compte courant les écritures suivantes :

**- Au crédit**

- le pourcentage des primes leur revenant
- le pourcentage leur revenant dans les indemnités de gestion
- le montant des recours encaissés
- les sinistres au comptant payés

**- Au débit**

- Le pourcentage leur revenant les frais de gestion sur annulation et ristournes ;
- Le pourcentage leur revenant dans les frais de gestion de l'apériteur ;
- Le pourcentage leur revenant dans les sinistres payés ;
- Les frais administratifs du pool ;
- Le pourcentage leur revenant dans les frais de recours payés ;
- Les avances au comptant reçus.

Chaque mois le pool établira le solde du compte, et réclamera ou adressera simplement ce solde suivant le cas.

**D- Les provisions techniques****1) Les provisions pour sinistres à payer**

En fin d'année chaque société fait connaître au pool, les provisions à constituer sur les sinistres à payer dont elle a assumé la gestion. Le pool calculera la provision totale et indiquera à chaque adhérent le pourcentage lui incombant, à charge pour celui-ci de l'inclure dans ses propres réserves et de représenter.

**2) Les provisions pour risques en cours**

Le pool calculera la provision totale pour risque en cours et indiquera à chaque adhérent le pourcentage lui incombant à charge pour celui-ci de l'inclure dans ses propres réserves et de le représenter.

La mise en place de règles de gestion doit être accompagnée d'un respect stricte de celles-ci. La surveillance des portefeuilles permet de veiller à cela.

**II- LA SURVEILLANCE DES PORTEFEUILLES**

Il s'agit de surveiller les résultats techniques de ses souscriptions et prendre les mesures correctives nécessaires au moindre dérapage.

De façon plus concrète, elle consiste à vérifier l'adéquation des tarifs aux risques garantis et d'améliorer l'homogénéité des mutualités gérées par les différentes compagnies, en repérant les assurés dont la sinistralité est anormale en coûts mais surtout en nombre de déclarations de sinistres<sup>(1)</sup>.

Les membres du pool s'obligent à la surveillance des risques qu'ils ont en portefeuille, à appliquer les clauses de majoration et, dans tous les cas à aviser le pool de toutes polices ayant fait l'objet d'une majoration ou d'une résiliation après sinistre à diffuser des mises en garde.

## **SECTION II : LA VIABILITE DU SYSTEME**

La mise en place d'un pool de coassurance nous paraît opportune du point de vue de son bien fondé mais, elle demeure une alternative et ne peut être considérée comme une solution fétiche. La gestion de la catégorie TPV en pool peut être considérée comme un espoir au regard de l'exemple sénégalais<sup>(2)</sup>, mais elle requiert des exigences pour sa validité.

Au Burkina Faso, il n'y a certes pas d'expérience en la matière mais, il est nécessaire de faire un état des comportements et des mentalités des différents acteurs du marché pour pouvoir appréhender les mesures idoines envisageables en faveur d'une faisabilité du pool.

### **I- LES REALITES DU MARCHE BURKINABE DES ASSURANCES**

Le marché connaît malgré son caractère porteur quelques obstacles pouvant entraver la réussite du projet. Ces obstacles peuvent être identifiés comme objectifs et subjectifs.

#### **A) Les insuffisances objectives**

##### **- L'absence d'une politique de collecte de données statistiques**

La collecte de données statistiques n'est pas au regard, de la situation actuelle, une réalité au sein de certaines compagnies de la place. En guise

<sup>(1)</sup> YEATMAN(J), Manuel International de l'Assurance, op.cit., p231

<sup>(2)</sup> le pool de coassurance TPV créé sur le marché sénégalais en 1998 a entraîné une amélioration du ratio sinistre à prime de 130 à 65% en moins de 2 ans.

d'exemple notre étude a connu cet obstacle qui ne nous a pas permis d'accéder à toutes les données détaillées recherchés sur la catégorie TPV. Le besoin d'une information statistique précise ne semble pas être perçu par toutes les compagnies d'assurances. Cette situation est un obstacle au besoin de transparence que nécessite la mise en place d'un pool.

**- La disponibilité des statistiques suppose un outil informatique adéquat**

Ce qui n'est pas encore le cas pour la plupart des compagnies du marché. Les systèmes en place sont en général adaptés à une gestion quotidienne. Cette insuffisance est remarquable à travers la production des états statistiques souvent incomplets aux structures nationales de contrôle des assurances.

**A) Les obstacles subjectifs**

Ces obstacles peuvent être relevés tant du point de vue de l'assureur, de l'assuré que de l'Etat ;

**- du point de vue de l'assuré**

L'assuré qui est le Transporteur public de voyageurs à une conception négative de l'assurance de sorte qu'il considère la prime comme toujours trop élevée. C'est ce qui conduit au phénomène de non assurance ou d'assurance frauduleuse auprès de sociétés étrangères.

Ce comportement influence négativement la gestion de la catégorie en faisant payer les assureurs pour des véhicules non assurés, ce qui contribue à détériorer les résultats techniques.

Le problème est donc de fixer une prime raisonnable qui puisse à la fois satisfaire les assurés dans la gestion de leurs affaires sans déséquilibrer les résultats des assureurs.

Il y a donc une nécessité de prendre en compte la situation du transporteur, sans lequel la création d'un pool sera vain. Les assureurs n'étant pas les seuls à faire fonctionner le système.

### **- du point de vue de l'assureur**

L'obstacle fondamental reste le non respect des règles de souscription et plus précisément le tarif minimum. Il y a là un problème professionnel. L'assureur doit se comporter en professionnel en respectant les règles techniques de sa profession que sont notamment les règles de souscription fixées sur un marché. Ceci permettra de mettre fin aux souscriptions frauduleuses à l'extérieur, étant entendu que la sous région CIMA obéit aux mêmes règles légales.

### **- du point de vue de l'Etat**

On note de plus en plus une absence de rigueur dans le contrôle du respect de l'obligation d'assurance et de la visite technique par les forces de l'ordre. Cette situation aggrave non seulement les conditions d'insécurité des usagers qui ne sont déjà pas bonnes au regard de la vétusté technique des véhicules. La recrudescence des accidents de la route surtout en zone interurbaine est révélatrice de cette situation.

C'est dire que la création du pool nécessitera des actions diverses.

## **I- LES CONDITIONS DE FAISABILITE**

La création du pool nécessitera l'adoption d'un ensemble de mesures qui demande une participation des différents acteurs.

### **- d'abord une adhésion de toutes les compagnies**

La création du pool nécessite une vision claire des objectifs et des attentes de toutes les parties. L'adhésion de tous est une condition sine qua non de sa réussite en ce sens que le pool repose sur l'observation de règles uniformes, ce qui suppose une discipline des membres. Pour ce faire, le pool en appellera également au professionnalisme des assureurs.

### **- ensuite, un professionnalisme des transporteurs**

Les transporteurs se doivent d'organiser leur activité de façon à contribuer, voire aboutir à une meilleure rentabilité. On peut suggérer à cet effet une meilleure formation des conducteurs, des conditions de travail et de repos qui favorisent la

sécurité des voyageurs et des usagers. Il y a aussi le problème du choix des conducteurs et des mesures rigoureuses de limitation de vitesse à observer.

**- la prévention**

La prévention par des actions de sensibilisation à la sécurité routière devra être une action collective des compagnies d'assurance de la place, certaines compagnies ont déjà entrepris des actions dans ce sens en formant des bénévoles pour régler la circulation routière. Les actions de prévention permettent d'atténuer la fréquence des accidents. La contribution de l'Etat pourra être sollicitée à cet effet.

**- enfin un changement de mentalité**

Un changement de mentalité doit s'opérer et les assurés doivent être responsabilisés dans ce sens. Les assureurs devront œuvrer à leur faire comprendre leur rôle dans l'équilibre technique de la catégorie. En effet, leur civisme peut contribuer à réduire notablement la sinistralité de la catégorie. Cette tendance a conduit certains assureurs français à intéresser les transporteurs aux résultats techniques de la catégorie.

La gestion du risque TPV en pool requiert donc une bonne contribution des différents maillons de la chaîne. Aucun des maillons ne doit être défaillant car le bon succès du pool en dépendra.

# *CONCLUSION GENERALE*

A l'instar des autres secteurs de l'économie, les compagnies d'assurance doivent chercher les voies et moyens pour assainir et rentabiliser d'avantage leur secteur en vue de le rendre plus solide et résistant aux possibles bouleversements qu'occasionnera la mondialisation. Aussi, les aspects encore fragiles ou non compétitifs de leur activité, notamment les TPV, doivent être revus.

Du point de vue technique de gestion, la mise en place d'un pool paraît réalisable. Les ressources humaines et financières que cela requiert sont disponibles. Il reste cependant à combler un certain nombre d'insuffisance au plan informatique, en ce qui concerne les compagnies d'assurances. Nous avons été confronté à cette insuffisance technique qui ne nous a pas toujours permis d'obtenir les données qui nous étaient nécessaires pour la présente étude.

La présente étude a permis également de poser le problème de l'assurabilité du risque TPV. On peut à cet égard, partant des tentatives sous régionales, noter des échecs et des succès. Il y a donc le facteur environnemental à prendre en compte, au delà de la compétence technique des assureurs.

Nous avons relevé un contexte psychologique, un état d'esprit des assurés qui n'est pas, dans l'état actuel des choses, un atout. Mais, il reste que ces facteurs subjectifs peuvent être corrigés à la longue. L'Etat, les assureurs et les associations professionnelles de transporteurs pourront y contribuer chacun à sa manière.

La problématique de la catégorie TPV n'est pas un problème spécifiquement burkinabé ou africain, mais quasi général car il en est de même en France. Le marché français a connu ces dernières années une dégradation de la sinistralité de la catégorie TPV. Peu d'assureurs acceptent de garantir ce risque, de sorte que les assureurs qui l'acceptent ont souvent recours à une méthode originale. En France, celle-ci consiste à responsabiliser d'avantage les transporteurs en mettant en place une franchise conséquente, et en leur octroyant en retour une sorte d'intéressement aux résultats.

Ainsi, le transporteur passe du statu de consommateur à celui de producteur de résultat. Le système repose sur une convention entre une importante association de transporteurs et un groupe d'assureurs. Cet exemple conforte l'opinion d'une gestion impliquant les différents protagonistes en matière d'assurance TPV.

L'alternative que nous proposons pour le marché burkinabé n'est certes pas la seule mais au regard de la configuration d'un secteur de transport public de voyageurs atomisé, non professionnalisé, bref artisanal, nous estimons qu'une approche comme celle du pool qui rapprochera encore plus les parties est pragmatique. Au demeurant, la gestion en pool en exige, au plan de la participation et de la rigueur, de toutes les parties.

Enfin pour l'assureur, la gestion de ce risque apparaît comme un défi mais qui résume toute la philosophie de son métier : celui de pouvoir toujours maîtriser et dominer les plus grands risques. Nous avons, à notre manière, essayer d'y contribuer. La question de la gestion du risque TPV demeure préoccupante, elle embrasse plusieurs autres aspects notamment sociaux qui pourraient faire l'objet d'autres recherches.

# *BIBLIOGRAPHIE*

### **I- LEGISLATION**

- Code des Assurances des Etats membres de la CIMA : Editions l'ARGUS, PARIS 1996.

### **II- OUVRAGES GENERAUX**

- ALTER (M) Droit des Transports terrestres, aériens et maritimes internes et international : 3<sup>e</sup> édition, Dalloz, PARIS 1996.
- POUGOUE (P.G), ANOUKAHA (F) et N'GUEBOU (J) : le droit des Sociétés commerciales et du groupement d'intérêt économique OHADA, Presses Universitaires d'Afrique, 1<sup>ère</sup> édition, Yaoundé 1998.

### **III- OUVRAGES SPECIALISES**

- YIGBEDECK (Z) : L'assurance automobile, théorie et pratique, 1<sup>ère</sup> édition, Yaoundé 1997.
- YEATMAN (J) : Manuel International de l'assurance, 1<sup>ère</sup> édition, ECONOMICA PARIS 1998.

### **IV- REVUES**

- L'assureur Africain n° 36 et 37, Mars et juin 2000.
- L'ARGUS, Hebdomadaire, n°6697 du 4 Août 2000.

### **V - AUTRES DOCUMENTS**

- BOKALI (V.E), cours de droit des transports, IIA cycle DESSA, 1<sup>ère</sup> année 1998.
- Ministère des Transports et du Tourisme : Document sur la stratégie des Transports et du Tourisme, Volume 1, Avril 2000.
- BAMAS (S), GUIRO(A.B) et TIENDREBEOGO (Y), Evaluation de l'efficacité de la chaîne de transport au Burkina Faso. Rapport d'étude, Groupe Forum National et Ministère des Transports et du Tourisme.

# TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE.....	1
DEDICACE.....	3
REMERCIEMENT.....	4
INTRODUCTION GENERALE.....	5
<b><u>PARTIE I : ANALYSE DE L'ASSURANCE DU RISQUE TPV</u></b> <b><u>AU BURKINA FASO.....</u></b>	<b>9</b>
<b><u>CHAPITRE I : LES SPECIFICITES DE LA CATEGORIE.....</u></b>	<b>11</b>
SECTION I : l'activité de transport public de voyageurs.....	11
I- les responsabilités.....	12
A- le contrat de transport de personne .....	12
B- la responsabilité du transporteur.....	14
II- Caractéristiques de l'activité au Burkina Faso.....	17
A- une activité atomisée.....	17
B- un parc automobile vétuste.....	19
C- l'insécurité routière.....	21
SECTION II : l'assurance du risque TPV.....	22
I- les différentes garanties.....	22
II- les conditions d'assurance.....	23
A- les critères de sélection en TPV.....	23
B- les garanties courantes.....	24
III- la tarification.....	26
<b><u>CHAPITRE II : LA GESTION TECHNIQUE DE LA</u></b> <b><u>CATEGORIE.....</u></b>	<b>28</b>
SECTION I : les résultats techniques du marché.....	28
I- le chiffre d'affaire.....	28
II- la sinistralité.....	29
III- le coût moyen.....	30
SECTION II : les difficultés de gestion de la catégorie.....	30
I- une mutualité limitée.....	30
II- le défaut d'assurance.....	32

III- le non respect de la territorialité.....	32
IV- le non respect des tarifs.....	32

**PARTIE II : LA GESTION DU RISQUE TPV EN POOL**  
**DE COASSURANCE.....** 34

**CHAPITRE I : ORGANISATION DU POOL.....** 37

SECTION I : les bases juridiques.....	37
I- les statuts.....	37
II- le règlement intérieur.....	39
SECTION II : les organes de gestion.....	40
I- les organes non permanents.....	40
A- le conseil de direction .....	40
B- la commission technique .....	41
II- les organes permanents du pool.....	41
A- le gestionnaire.....	42
B- le secrétariat permanent du Pool.....	42

**CHAPITRE II : LE FONCTIONNEMENT DU POOL.....** 44

SECTION I : le mécanisme : la centralisation des opérations.....	44
I-les règles de gestion.....	45
A-les souscriptions.....	45
B-la gestion des sinistres.....	46
C-la comptabilisation des opérations.....	47
D-les provisions techniques.....	49
II-la surveillance des portefeuilles.....	49
SECTION II : La viabilité du système au Burkina Faso.....	50
I-les réalités actuelles du marché burkinabé .....	50
A- les insuffisances objectives.....	50
B- les obstacles subjectives.....	51
II-les conditions de faisabilité.....	52

**CONCLUSION GENERALE.....** 54

**BIBLIOGRAPHIE.....** 57

**TABLE DES MATIERES .....** 59

