



CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES (CIMA)

.....
INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES (IIA)

BP: 1575 Yaoundé – Cameroun; TEL: (237) 22 20 71 52; Fax: (237) 22 20 71 52

Site web: <http://www.iiayaounde.com>; E-mail: contact@iiayaoude.com



Rapport d'étude et de stage en vue de l'obtention du diplôme de
Maîtrise en Sciences et Techniques d'Assurances (MST-A)

THEME:

LA PROBLEMATIQUE D'ASSURANCE DES DEUX ET TROIS ROUES :
Quelles solutions pour une meilleure prise en charge du
risque ? Cas du **MALI**

Présenté et soutenu par :

Oumar DIARRA

MST-A 12^{ème} Promotion 2014-2016

Sous la supervision de :

Alou TALL

Directeur Technique et Commercial
de SAHAM Assurance MALI

Novembre 2016



DEDICACE

Je dédie ce modeste travail à ma défunte grand-mère qui a fait de mon éducation un investissement personnel. Grand-mère j'aurais voulu que vous soyez des nôtres ces jours ci. Néanmoins, c'est l'occasion pour moi de prier DIEU, le tout puissant pour le repos éternel de votre âme dans le paradis.

Merci grand-mère pour tout.

REMERCIEMENTS

Mes sincères remerciements vont à l'endroit de tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce rapport de stage et plus particulièrement :

- ✓ A Monsieur le Directeur Général de SAHAM, Bikiry MAKANGUILE*
- ✓ A tout le personnel de Saham Assurance Mali pour leur disponibilité et leur soutien sans faille*
- ✓ A Monsieur Mamadou SY, le chef de la Division des Assurances au Mali et à tout le personnel de la Division des Assurances*
- ✓ A Monsieur DOSSOU-YOVO ROGER Jean Raoul, Directeur Général de l'Institut International des Assurances ainsi que tous le personnel de l'institut pour leur accompagnement*
- ✓ A Monsieur Ousmane MAIGA, Chef du Service Statistiques et Programmes de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière*
- ✓ A tout le personnel du bureau des archives de l'institut national de statistique du Mali*
- ✓ A Monsieur DIARRA de l'observatoire des Transports*
- ✓ A Monsieur Seydou TANGARA chargé du sinistre au Pool TPV du Mali*
- ✓ A tout le personnel du Comité des Compagnies d'Assurance*
- ✓ A tout mes camarades de la 12^{ème} promotion MST-A et 22^{ème} promotion DESS-A*

Et un grand merci à tous ceux qui ne sont pas nommément cités.

SIGLES ET ABREVIATIONS :

- ✓ **ANASER:** Agence Nationale de la Sécurité Routière
- ✓ **CIMA:** Conférence Interafricaine des Marchés d'assurance
- ✓ **CCR:** Compagnie de la Circulation Routière
- ✓ **CRCA:** Commission Régionale de contrôle des Assurances
- ✓ **DRTCU:** Direction de Régulation et de contrôle du Transport Urbain
- ✓ **OMS:** Organisation Mondiale de la Santé
- ✓ **OT:** Observatoire des Transports
- ✓ **RSA :** Royal & Sun Alliance
- ✓ **TPV:** Transport Public de Voyageur
- ✓ **VTM:** Véhicule Terrestre à Moteur

LISTES DES TABLEAUX

Tableau 1 : Evolution des primes émises par SAHAM Assurance Mali.....	9
Tableau 2 : Evolution des arriérés de primes de 2012 à 2014	9
Tableau 3 : Evolution de la Charge de sinistre des compagnies maliennes.....	11
Tableau 4 : le nombre d'accident et le taux d'implication en 2013	30
Tableau 5 : le nombre d'accident par catégorie en 2014	31
Tableau 6 : Décès par tranche d'âge en 2013	33
Tableau 7 : Décès par type d'usagers en 2013	34
Tableau 8 : Victimes blessées par type d'engins.....	36
Tableau 9 : Décès par type d'usagers en 2013	42

LISTES DES FIGURES

Figure 1 : l'Evolution des arriérés de primes sur le marché malien.....	10
Figure 2 : Structure du portefeuille de SAHAM de 2013 à 2014.....	11
Figure 3 : % d'implication des motos dans les accidents.....	31
Figure 4 : la courbe d'évolution des accidents impliquant un motocycliste.....	32
Figure 5 : le degré d'implication des motocyclistes dans les accidents	33
Figure 6 : Décès par type d'usagers	34
Figure 7 : Décès des conducteurs par type d'engin.....	35
Figure 8 : Proportion de décès par type d'engin	35
Figure 9 : Décès des conducteurs par type d'engin.....	43

RESUME

La forte urbanisation des grandes villes africaines n'est pas sans conséquence. Elle aboutit à la prolifération des quartiers périphériques. Les habitants de ces bidons villes convergent chaque jour vers les centres villes qui se situent à des dizaines de kilomètres. Face à l'absence ou l'insuffisance des moyens de transport collectif et tous les problèmes qu'ils engendrent, les maliens se sont dotés très rapidement des moyens de transport individuel qu'ils soient une voiture ou une motocyclette. Compte tenu de plusieurs facteurs, beaucoup préfère la moto, ce qui a conduit à une prolifération anarchique des ces engins. L'avènement des engins à trois roues pour le transport des personnes ou des marchandises contribua à mettre la cerise sur le gâteau.

L'on constate que ce qui était autrefois une source de rapidité, de confort, d'épanouissement social, est aujourd'hui source d'instabilités et de misères sociales. L'utilisation des engins motorisés à deux et trois roues conduit de nos jours à des situations frôlant parfois la tragédie. Les statistiques sur les accidents de la circulation routières démontrent chaque année les conséquences néfastes de l'utilisation de ces engins tant du point de vue pertes humaines que du point de vue pertes matérielles.

Le plus grand défi pour les autorités est d'assurer la sécurité et la protection des citoyens. Elles ont prises des mesures allant dans ce sens notamment : l'obligation d'assurance de tout véhicule terrestre à moteur (VTM) mise en circulation. Cette obligation d'assurance reste tout de même problématique dans sa mise en œuvre en ce qui concerne les motocyclistes. Les problèmes sont d'ordre divers avec ceux qui sont du ressort de l'Etat et d'autres tenants aux motocyclistes. Les assureurs de la branche automobile ne s'inscrivent pas en marge de ces problèmes, car l'assimilation à tort des motocyclistes aux automobilistes montre qu'ils n'ont pas encore réalisé que le risque diffère selon les engins.

Il convient pour inverser la courbe de proposer une alternative crédible. Comme le dit l'adage : « Aux grands maux, des grands remèdes », la couverture de cette tranche de la population ne passe que par la mise en place d'un système d'assurance particulier. La particularité de ce système tient tant aux garanties proposées et aux stratégies mises en œuvre pour le développement de cette assurance.

ABSTRACT

The strong urbanization of African cities is not without consequences. It led to the proliferation of suburbs. The inhabitants of these shanty towns converge each day to the town centers that are located tens of kilometres away. Given the lack or insufficiency of public transportation means, and all the problems this situation creates, Malians have equipped themselves very quickly with individual transportation means, either car or a motorcycle. Considering several factors, many prefer the motorcycle. This led to an uncontrolled proliferation of these transportation means. The advent of three-wheeled vehicles for the transport of persons or goods contributed to worsen an already messy situation.

One notes that what was once a source of speed, comfort, social development, has now become a source of instability and social miseries. The use of motorized three -wheeled vehicles and motorcycles leads today to situations sometimes creeping toward tragedy. The statistics on road traffic accidents each year demonstrate the negative consequences of the use of these machines both from the point of view of the human losses as from the point of view of the material losses.

The biggest challenge for the authorities is to provide security and protection for citizens. They have taken steps in this direction particularly with the obligation for any land vehicle to be insured before entry into service. The compulsory insurance still remains problematic in its implementation with regard to motorcyclists. Problems are of different nature. Some of them depend on the purview of the State and others are more specific to motorcyclists. The auto insurers also hold their part of responsibility in the persistence of these problems because of the wrong assimilation of motorcyclists to car owner's that they have not yet realized that the risk differs from the types of vehicles.

It is appropriate, in order to reverse the trend, to offer a credible alternative. As the saying goes: «desperate diseases require desperate remedies». The coverage of this segment of the population will lead to the establishment of a particular insurance system. The peculiarity of that system is as much about the proposed guarantees as the strategies implemented for its development.

SOMMAIRE

<i>DEDICACE.....</i>	<i>i</i>
<i>REMERCIEMENTS.....</i>	<i>ii</i>
<i>SIGLES ET ABREVIATIONS :.....</i>	<i>iii</i>
<i>LISTES DES TABLEAUX.....</i>	<i>iv</i>
<i>LISTES DES FIGURES.....</i>	<i>v</i>
<i>RESUME.....</i>	<i>vi</i>
<i>ABSTRACT.....</i>	<i>vii</i>
<i>INTRODUCTION.....</i>	<i>1</i>
<i>PARTIE I : PRESENTATION DE SAHAM ASSURANCE MALI.....</i>	<i>4</i>
Chapitre I : Présentation de SAHAM assurance	5
Section I : Le groupe SAHAM	5
Section II : Présentation de SAHAM assurance Mali	7
Chapitre II : Cadre de déroulement du stage	12
Section I : les organes d'administration et de direction.....	12
Section II : les organes techniques et financiers	14
<i>PARTIE II : PROBLEMATIQUE D'ASSURANCE DES DEUX ET TROIS ROUES : QUELLES SOLUTIONS POUR UNE MEILLEURE PRISE EN CHARGE DU RISQUE ? Cas du MALI..</i>	<i>23</i>
Chapitre I : Analyse de la situation actuelle.....	24
Section I : Problèmes actuels liés au développement de l'assurance moto au Mali	24
Section II : Les conséquences directes	29
Chapitre II : la mise en place d'un système d'assurance moto	37
Section I : Quelles garanties proposées ? Faut-il innover ou adapter ?	37
Section II : La nécessité d'une application stricte de la loi	47
Section III : Les stratégies de développement de l'assurance moto :	48
<i>CONCLUSION.....</i>	<i>53</i>
<i>BIBLIOGRAPHIE.....</i>	<i>55</i>
<i>TABLES DES MATIERES</i>	<i>56</i>

INTRODUCTION

La mobilité urbaine apparaît de plus en plus comme un grand défi à relever pour les pays en voie de développement confrontés à une forte croissance urbaine. A l'instar des autres pays de l'Afrique subsaharienne, le Mali subit cette forte croissance urbaine favorisée principalement par l'exode massif des ruraux vers les centres urbains et particulièrement vers la capitale Bamako et par une dynamique démographique interne des villes due à une natalité élevée.

Cette croissance aboutit à une expansion disproportionnée de la capitale Bamako qui se caractérise par la prolifération des quartiers périphériques très peuplés qui se situent à des dizaines de kilomètres du centre-ville et vers lequel ses habitants convergent chaque jour. Face à ce défi, l'Etat et les autorités municipales peinent à apporter des réponses appropriées en dotant les principales centres urbains des infrastructures routières adéquates. Par ailleurs, le transport en commun délaissé par l'Etat au profit des acteurs privés ne répond presque pas aux besoins de mobilité et de confort des usagers et dont le coût qui ne fait qu'augmenter n'est pas accessible à tous.

Pour satisfaire donc aux besoins de se déplacer rapidement, facilement et à un moindre coût à l'intérieur de Bamako, presque toutes les familles à Bamako se sont dotées au moins d'un moyen de déplacement et particulièrement d'une motocyclette.

En effet, les engins à deux roues ont connus une croissance exponentielle au Mali qui peut s'expliquer par l'agressivité du commerce asiatique. Les pays comme la Chine et l'Indonésie ont su offrir à tout un chacun un engin adapté à sa bourse. Très rapidement, les grandes villes maliennes se sont retrouvées inonder par toute sorte d'engin à deux et trois roues allant du plus léger au plus lourd. Les plus populaires parmi ces motos sont : la moto Djakarta de la marque indonésienne KTM, la moto Sanili etc.

L'on estime en 2014 que plus de 47,9%¹ des ménages au Mali disposent au moins d'une moto. Alors que selon la même source, en 2001 il n'y avait que 16,9% seulement des ménages qui possédaient une moto. Soit une progression de plus de 180% durant une douzaine d'année.

¹ Source : Enquête Modulaire et Permanente auprès des Ménages 2014 menée par l'INSTAT.

C'est pourquoi, nous assistons aujourd'hui à une augmentation considérable du parc automobile et surtout celui des engins à deux et trois roues qui densifient de plus en plus la circulation routière dans les villes maliennes et plus particulièrement dans la capitale Bamako. Cette présence de plus en plus croissante des deux roues pour le transport des personnes et des trois roues pour le transport des biens et/ou de personnes n'est pas sans conséquence sur la sécurité routière.

Or l'accroissement du parc moto n'est pas accompagné par celui du réseau routier². L'on note une existence en quantité insuffisante du nombre de pistes cyclables. Cet état de fait conjugué avec la pléthore de problèmes imputables aux motocyclistes conduisent à des situations frôlant parfois la tragédie.

Force est de constater qu'aujourd'hui les motocyclistes sont les plus impliqués dans les accidents de la circulation routière au Mali avec près d'un taux d'implication de plus de 80% en 2012³. C'est au niveau de cette catégorie d'utilisateur de la route qu'on rencontre le plus de victimes d'accident de la circulation routière. Nous notons qu'en 2015, il y'a eu 6069 victimes corporel d'accident de la circulation routière qui sont uniquement des motocyclistes sur un total de 8617.

Selon le rapport mondial de 2004 de l'organisation mondiale de la santé (O.M.S) sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation routière, si rien n'est fait d'ici 2020 les accidents de la circulation pourraient représenter la troisième cause de mortalité dans le monde. A l'heure actuelle, aucun indicateur ne semble présager une amélioration dans le temps au Mali. Sur une période de trois ans, le nombre de victimes corporels d'accident de la circulation routière dépasse le cadre normale. La majorité de ces victimes sont des piétons ou des motocyclistes.

Le cas des motocyclistes nous interpelle dans la mesure où la loi impose une obligation d'assurance pour assurer aux victimes la réparation des préjudices subis.

L'assurance est définie par le professeur **J. HEMARD** comme : « **une opération par laquelle une partie, l'assuré, se fait promettre, moyennant une rémunération (la prime ou la cotisation), pour lui ou pour un tiers en cas de réalisation du risque, une prestation par une autre partie, l'assureur, qui prenant en charge un ensemble de risques, les**

² Voir infra p. 26.

³ Source : ANASER recueil des statistiques d'accident corporel de 2012.

compense conformément aux lois de la statistique ». L'un des principaux rôles de l'assurance est d'offrir des solutions aux problèmes qui minent la société.

Pourtant, comme le dit *J. YEATMAN* dans son manuel international de l'assurance « **ce rôle social de l'assurance qui doit faire la fierté de tous ceux qui exercent le métier d'assureur est parfois méconnu, voire contesté par l'opinion...** »⁴. Cet état de fait conjugué avec le laxisme des autorités publiques conduisent à la situation qui prévaut actuellement sur le marché malien à savoir : **la quasi-absence d'assurance pour les motocyclistes malgré une obligation juridique.**

Le constat ci-dessus démontre aisément qu'il existe d'énormes problèmes qu'il urge de penser efficacement des mesures pour une prise en charge durable de l'insécurité routière en direction des motocyclistes.

Les questions qu'il convient de se poser sont réellement nombreuses :

- Pourquoi une absence de contrôle de l'obligation d'assurance ?
- Le réseau routier est-il suffisant et adapté à tous les usagers ?
- Les motocyclistes sont-ils des bons usagers sur la route ?
- Quelle assurance pour couvrir de tel risque ?
- Quelles sont les stratégies de développement de l'assurance moto ?

Autant de questions qui méritent à notre avis des réponses et renforcent notre intérêt pour la présente étude.

Nous ne saurions entamer la recherche d'une solution à ces problèmes sans au préalable faire une description de la structure qui a accepté de nous accueillir et de nous mettre dans la mesure du possible dans les conditions idoines pour que notre séjour se passe comme prévu.

Le présent rapport que nous rédigeons est scindé en deux parties dont la première partie est consacrée à la description de SAHAM assurance MALI (**TITRE I**) et la seconde partie est réservée à la recherche de solutions aux problèmes posés (**TITRE II**).

⁴ YEATMAN J, Manuel International des Assurances, 2^{ème} édition, page.14

PARTIE I: PRESENTATION DE SAHAM ASSURANCE MALI

Chapitre I : Présentation de SAHAM assurance

Ce chapitre se bornera à présenter dans un premier temps le groupe SAHAM (SECTION I) et dans un second lieu SAHAM assurance Mali (SECTION II).

Section I : Le groupe SAHAM

Fondé en 1995 par Moulay Hafid Elalamy, le Groupe SAHAM œuvre à répondre aux besoins essentiels de la personne, en offrant des services à forte valeur ajoutée. SAHAM est un groupe aux activités diversifiées, qui s'est consolidé autour de deux métiers historiques : l'assurance et les centres de relations clients. Aujourd'hui, le Groupe SAHAM se concentre sur d'autres services à la personne, à savoir : la Santé, l'Immobilier et l'Education. SAHAM Group réalise plus de 1,14 Milliard de dollars de chiffres d'affaires (USD, 2014). Présent dans 29 pays à travers 103 filiales, le Groupe compte plus de 10 000 collaborateurs qui contribuent chaque jour à la sérénité de leurs clients.

Le Groupe SAHAM est composé de :

- Un pôle d'assurance effectuant tous opérations d'assurance : l'assurance, la réassurance, l'assistance.
- Un pôle offshoring chargé de la gestion de la clientèle.
- Un pôle finance
- Un pôle Santé
- Un pôle Immobilier.
- En plus le groupe dispose d'une fondation

Le Groupe a noué plusieurs partenariats capitalistiques avec des partenaires de renom, lui permettant de continuer son expansion à l'international : SANLAM Group, Wendel, Bertelsmann, Asisa et Tana.

Les pays d'implantation du groupe SAHAM sont :

- Au Maghreb : Maroc et Algérie ;
- En Afrique de l'ouest : Burkina Faso, Bénin, Côte d'Ivoire, Ghana, Guinée, Mali, Togo, Sénégal, Niger ;
- En Afrique centrale : Angola, Cameroun, Gabon, Congo ;
- En Afrique de l'ouest : Kenya

- Au moyen orient : Arabie-saoudite, Liban ;
- En Océan Indien : îles Maurice, Madagascar.

Leader en assurance, le pôle assurance du groupe est désormais uni sous une même identité : **SAHAM Assurance**. Cette présence large et multiculturelle est l'aboutissement d'une politique d'acquisitions ciblées par le Groupe SAHAM de plusieurs compagnies d'assurance leader en Afrique et au Moyen-Orient.

Le pôle Assurance du Groupe SAHAM n'a cessé de croître au Maroc et en Afrique depuis deux décennies. Aujourd'hui, ce pôle pèse plus de 1,04 Milliard de dollars (USD), dont 44% au Maroc, 56% en Afrique Centrale et de l'Ouest et en Moyen-Orient. Il rassemble plus de 3000 collaborateurs, qui s'engagent chaque jour à répondre aux besoins en assurance de leur clientèle, pour qu'ils avancent en toute confiance dans leur vie et leurs projets.

Pour optimiser les besoins en réassurance des filiales, SAHAM Finances a créé en 2013 **SAHAM Ré**, société de réassurance en charge de partager et déployer les meilleures pratiques de souscription.

Le groupe SAHAM est porté par cinq (5) valeurs⁵ inspirantes, qui forgent l'esprit SAHAM. Ces valeurs guident les actions, les projets et les décisions au quotidien.

✓ **L'entrepreneuriat :**

Cette valeur est profondément liée aux racines du groupe, qui grandit par une stratégie entrepreneuriale et volontariste. Les initiatives individuelles et les réussites collectives sont le moteur du développement du groupe.

✓ **L'excellence :**

Etre les meilleurs dans leur domaine, tel est le credo des collaborateurs du groupe. Le management se donne pour mission de faire vivre cet état d'esprit au quotidien, ainsi qu'en témoignent les projets ambitieux menés à l'échelle du groupe et de ses filiales.

✓ **L'éthique :**

Les collaborateurs de SAHAM sont attachés aux valeurs de respect, de droiture d'esprit et de transparence. L'intégration de l'autre et de ses différences, synonyme de richesse et de complémentarité, caractérise la politique mise en place.

⁵ Source : www.sahamassurance.com.

✓ **L'innovation :**

Envisager des marchés inexplorés, développer des produits et services innovants, transformer les réseaux de distribution pour renforcer la proximité du client, autant de pratiques qui démontrent l'orientation clients et le souci d'innover des collaborateurs.

✓ **La solidarité :**

Le Groupe SAHAM est fortement engagé dans une démarche de responsabilité sociale, en témoigne la Fondation SAHAM qui agit depuis 2008 en faveur des populations démunies en Afrique.

Section II : Présentation de SAHAM assurance Mali

Elle (ex COLINA) existe au Mali depuis 1989. Elle y a successivement acquis le portefeuille de ST. Paul and Fire (Société Américaine), et celui des Assurances Générales de France (détenu par les AMA, Agence Malienne d'Assurances) en 1996. Ainsi, elle se présente au Mali comme un partenaire incontournable en matière d'assurance.

Depuis janvier 2000, SAHAM Assurance MALI est passée, compte tenu de son essor, du statut de succursale à celui de filiale avec un capital de 1.000.000.000 FCFA.

Avec un personnel qualifié comportant 24 cadres, 22 maitrisards et 4 employés, SAHAM Assurance MALI S.A. développe harmonieusement ses souscriptions dans les différents risques. Avec un chiffre d'affaires de **6 907 000 000 FCFA en 2014** et des réserves techniques entièrement représentées, elle est classée parmi les toutes premières compagnies du marché malien en matière de solvabilité et de chiffre d'affaires réalisé.

Elle compte parmi les clients de son portefeuille des entreprises et organisations prestigieuses et de premier ordre de la place tels que :

✓ *Les ambassades comme l'Ambassade des Etats Unis, l'Ambassade de France, les Ambassades de Russie, Ambassade de la Suisse, de la Suède, du Canada, d'Espagne, de la Belgique, d'Algérie, de la Tunisie, de l'Arabie Saoudite, de la Hollande, de l'Afrique du Sud etc.*

✓ *Les sociétés comme, SOTELMA, ORANGE, DHL, AMRTP, CREE, DELTA EXPLORATION, AIRLAND, MANUTENTION AFRICAINE, SINOHYDRO, RAZEL, EDM,*

SOMAGEP, BRAMALI, SHELL, OILIBYA, GROUPE CFAO, EUROLAIT, NESTLE, AIR MALI, AEROPORTS DU MALI etc.

✓ *Des O.N.G. ou projets comme, USAID SANTE ATN, OMS, PNUD, OXFAM AMERICA, OXFAM , HELEN KELLER, AIDE DE L'EGLISE NORVEGIENNE, CROIX ROUGE INTERNATIONALE, PLAN INTERNATIONAL, MEDECINS SANS FRONTIERES, HANDICAPE INTERNATIONAL etc.*

✓ *Des banques comme la BCEAO, B.O.A, la Banque de l'Habitat Du Mali, le Groupe B.D.M. S.A., ECOBANK, BICIM (filiale B.N.P PARIBAS), BIM, B.N.D.A., B.C.I, BRS et la Banque Atlantique.*

A) Les produits commercialisés par SAHAM

Dans le souci d'offrir à sa clientèle des solutions adaptées à leur besoins, SAHAM assurance Mali garantie les risques dans des domaines les plus variés que possible et conformément au principe de la spécialisation imposé par le code CIMA.

✓ **En assurance de personne :**

- La maladie ;
- L'individuelle accidents corporels ;
- L'assistance santé (évacuation et rapatriement sanitaire dans le cadre du voyage).

✓ **En assurance des biens :**

- L'automobile ;
- La multirisques habitation ;
- Les risques commerciaux ;
- Le transport.

✓ **En assurance des risques techniques :**

- Les risques industriels ;
- Le bris de machines ;
- Les risques informatiques ;
- Les risques de chantiers.

✓ **En assurance de responsabilité :**

- La responsabilité civile chef de famille ;
- La responsabilité civile exploitation et professionnelle ;
- La responsabilité civile décennale.

B) SAHAM Assurance MALI sur le marché malien

L'industrie malienne de l'assurance a connu une évolution en 2014 du chiffre d'affaires toutes branches confondues (vie et non vie) qui passent de 29,231 milliards en 2013 à 32,966 milliards en 2014 soit une évolution de 12,78%.

En 2014, huit (08) sociétés non vie ont exercé sur le marché malien de l'assurance. Il s'agit de : Assurances Bleues (CNAR), la Compagnie d'assurance et de réassurance SABU NYUMAN, la LAFIA S.A., **SAHAM Assurance MALI**, ALLIANZ, la NALLIAS S.A, la NSIA IARD et SUNU Assurances.

En 2014, SAHAM Assurance MALI a réalisé un chiffre d'affaire de **6 907 000 000 F CFA** devançant de loin les autres. La seconde, la **LAFIA-S.A** a réalisé un chiffre d'affaire de 4 361 000 000 F CFA. SAHAM Assurance MALI est passée par des périodes de forte croissance en 2012 et des périodes de régression en 2013 et 2014.

Tableau 1 : Evolution des primes émises par SAHAM Assurance Mali.

SAHAM assurance MALI	2 012		2013			2014		
	Primes émises	Part de marché	Primes émises	Part de marché	Evolution	Primes émises	Part de marché	Evolution
	8 403	35,38%	7 814	32,03%	-7,01%	6 907	27,46%	-11,61%

Source : Rapports Annuels de la direction des Assurance (2012-2014).

La baisse du niveau du chiffre d'affaire de la compagnie de 2013 à 2014 peut s'expliquer par l'apurement progressif et complet des arriérés de primes de la compagnie pour se conformer à la circulaire N° 0003/CIMA/CRCA/PDT/2014 de la CRCA relative à l'annulation définitive des arriérés de primes dans les comptes des entreprises d'assurances.

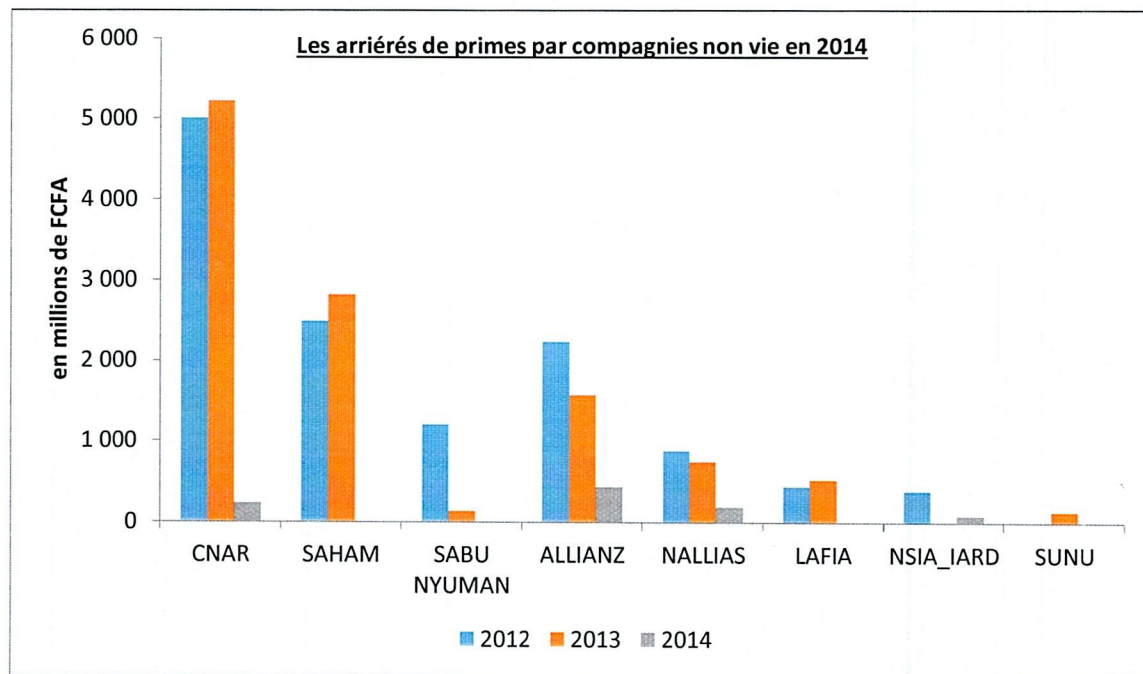
Tableau 2 : Evolution des arriérés de primes de 2012 à 2014

SAHAM assurance Mali	2 012		2 013			2014		
	Arriérés de primes	% de primes	Arriérés de primes	% de primes	évolution	Arriérés de primes	% de primes	évolution
	2 489	29,6%	2 822	36,1%	13,4%	0	0,0%	-100,0%

Source : Rapports Annuels de la direction des Assurance (2012-2014).

SAHAM assurance MALI est l'une des quatre (4) compagnies à ne plus avoir d'arriéré de primes dans les comptes en fin 2014.

Figure 1 : l'évolution des arriérés de primes sur le marché malien



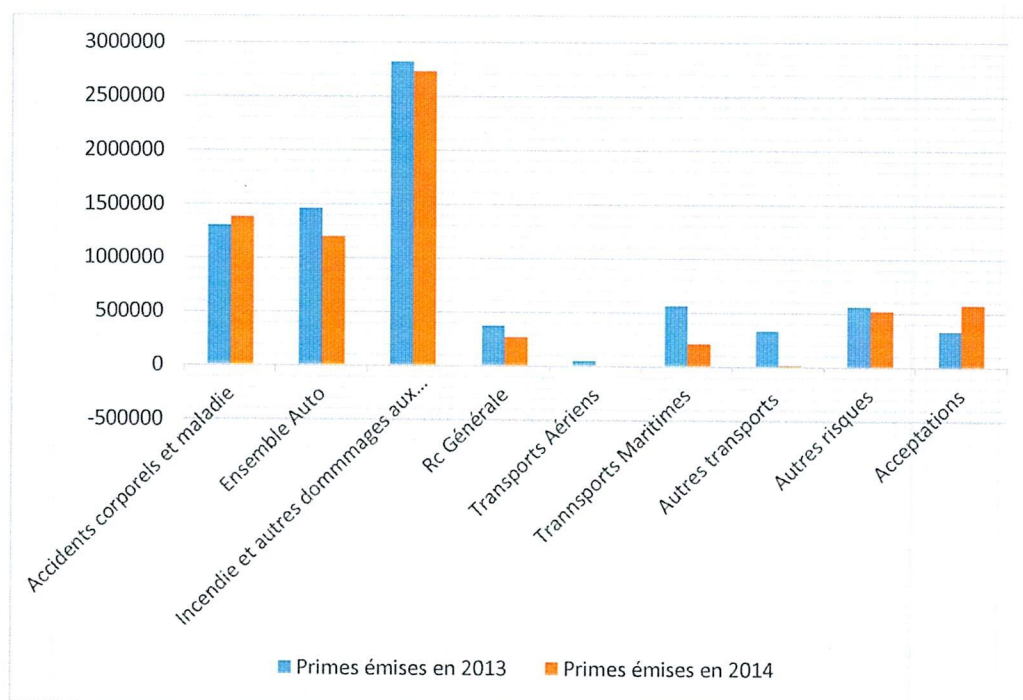
Source : Rapports Annuels de la direction des Assurance (2012-2014).

Sur le marché malien en 2014 les produits financiers nets des charges de placements s'élèvent à plus de 908 millions de francs CFA. SAHAM Assurance MALI se taille la part du loin avec plus 441 millions de produits financiers nets. Ce qui dénote de la bonne gestion des actifs de la compagnie.

Contrairement à la configuration du portefeuille de beaucoup de compagnies, l'assurance automobile n'est pas la branche la plus dominante en termes de chiffre d'affaire chez SAHAM. Elle arrive en troisième position en 2014 avec 17,40%, derrière la branche Incendie et autres dommages aux biens 39,51% et la branche Accident et Maladie 19,96%⁶.

⁶Source : Annuaire des sociétés membre de la FANAF XXIII^{ème} édition 2016

Figure 2 : Structure du portefeuille de SAHAM de 2013 à 2014



Source : Annuaire des sociétés membre de la FANAF XXIII^{ème} édition 2016

Si la contrepartie de l'encaissement des primes par l'assureur est la prestation promise en cas de sinistre, SAHAM Assurance MALI est la compagnie qui a payé le plus de sinistre depuis plus de trois ans. Ceci est un signe de respect des engagements de la part de la compagnie. Sur une période de deux ans, la SAHAM affiche des taux de couverture des engagements réglementés plus que suffisants. Le taux de couverture était de 155.5% en 2013 et est ensuite passé à 180.2% en 2014.

Tableau 3 : Evolution de la Charge de sinistre des compagnies maliennes.

SOCIETES	2 012		2013			2014		
	Montant 10 ⁶	% sinistres payés	Montant 10 ⁶	% sinistres payés	évolution	Montant 10 ⁶	% sinistres payés	évolution
ASS. BLEUES	690	11,86%	766	10,02%	11,01%	871	10,48%	13,71%
SAHAM	1 716	29,49%	2 120	27,73%	23,54%	2 832	34,08%	33,58%
SABU NYUMAN	1 202	20,66%	1 075	14,06%	-10,57%	744	8,95%	-30,79%
ALLIANZ	906	15,57%	1 130	14,78%	24,72%	839	10,10%	-25,75%
NALLIAS	266	4,57%	937	12,26%	252,3%	696	8,38%	-25,72%
LAFIA	866	14,88%	1238	16,19%	42,96%	1119	13,47%	-9,61%
NSIA_IARD	172	2,96%	358	4,68%	108,1%	941	11,32%	162,85%
SUNU	0	0,00%	21	0,27%	0,00%	268	3,23%	1176,2%
TOTAL	5 818	100,00%	7 645	100,00%	31,40%	8 310	100,00%	8,70%

La problématique d'assurance des deux et trois roues : Quelles solutions pour une meilleure prise en charge du risque ? Cas du Mali

Chapitre II : Cadre de déroulement du stage

Ce chapitre sera dédié à la description de l'activité des différentes structures composant la société.

Section I : les organes d'administration et de direction

Paragraphe 1 : Le conseil d'administration

Conformément aux dispositions de l'acte uniforme OHADA, SAHAM assurance Mali dispose d'un conseil d'administration (C.A). C'est l'organe exécutif de la société au sein duquel se trouvent les administrateurs. Le conseil d'administration jouit d'un pouvoir étendu pour agir au nom de la société.

Dirigé par un président qui coordonne toutes les activités, le conseil d'administration est chargé de définir les objectifs et les orientations de la société. Il contrôle en permanence la gestion de la direction générale.

Par ailleurs, le C.A a pour rôle de statuer sur les problèmes d'ordre général de la société et décide aussi de la répartition du bénéfice conformément aux dispositions légales. Il faut aussi signaler que c'est le C.A qui nomme le Directeur Général et met fin à ses fonctions.

Paragraphe 2 : La Direction Générale :

Elle assure la gestion et engage la société par ses actes. La Direction Générale est l'organe chargé d'exécuter les décisions du C.A. Elle coordonne également les activités des autres directions à savoir la direction technique et commerciale et la Direction administrative et financière.

La Direction Générale a pour tâche de définir les attributs des différents services, c'est elle qui définit le règlement intérieur et s'assure de sa mise en œuvre. Le suivi de l'application des notes techniques relève des attributs de la Direction Générale.

La Direction Générale est sous l'autorité d'un Directeur Général nommé par le conseil d'administration. Premier responsable de la société, sa mission consiste à définir les orientations stratégiques et managériales de la société, à conduire les affaires de la Compagnie et à établir les directives nécessaires au bon déroulement des activités. Sa mission comporte aussi la planification des activités en vue de garantir la prospérité de la société.

L'assistante de direction, le contrôleur de gestion et le département de transport sont directement sous l'autorité du Directeur Général

a) L'Assistante de Direction :

Elle est la collaboratrice du Directeur Générale. L'assistance de direction est chargée de :

- L'élaboration des courriers, la réception, l'envoi, l'enregistrement et le classement des courriers physiques et électroniques ;
- La préparation des réunions hebdomadaires ;
- l'organisation de l'agenda du **D.G** ;
- La réception des appels téléphoniques et bien d'autres.

✓ **Le service Courrier :** placé sous la direction de l'assistante de direction, ce service assure la liaison avec l'extérieur. Composé d'homme dynamique généralement appelé les coursiers, ce service est chargé d'acheminer les différents courriers. En effet la bonne marche de différentes structures dépend de ce service. Les différentes correspondances de la compagnie ainsi que les plis sont acheminés à leurs destinataires par ce service.

b) Le service contrôle de gestion :

Le contrôleur de gestion a pour rôle de maintenir l'entreprise sur la trajectoire définie par les responsables. Il a également pour rôle d'aider la Direction Générale :

- A prendre les décisions stratégiques et tactiques ;
- Dans la planification ;
- Dans la mise en œuvre de la politique retenue ;
- Au diagnostic de fonctions de l'entreprise ;
- A la maîtrise des opérations ;
- Dans l'analyse des réalisations.

c) Le département transports :

Le département transports est un service autonome compte tenu de sa particularité. Contrairement aux autres branches dont la production et la gestion des sinistres sont assurées par des services distincts, la production et le règlement des sinistres transports sont gérés par le même service.

Le travail du département transports est scindé en deux :

✓ **La production** : le département transports est chargé de l'émission des contrats pour la couverture des risques liés aux transports des marchandises par voies maritime, terrestre, aérien et fluviaux. A noter que les contrats émis par ce département couvrent les risques ordinaires (RO) et les risques de guerre (RG).

Les formules d'assurances sont :

- La police au voyage pour couvrir des expéditions occasionnelles ;
- La police à alimenter pour couvrir l'exécution des contrats commerciaux ;
- La police d'abonnement pour couvrir automatiquement tous les envois faits par le même expéditeur durant un laps de temps bien déterminé ;
- La police tiers chargeurs destinées aux intermédiaires du transport pour leur permettre d'assurer les cargaisons qui leurs sont confiés.

Les garanties offertes vont du « Tout Risque » au « FAP Sauf » pour les expéditions effectuées par voies maritimes ; « Tout Risque » - « Accident Caractérisé » pour le transport terrestre ; « Tout Risque » - « Accident Majeur » pour le transport aérien.

Le second volet du travail du département transport consiste en la gestion des sinistres.

✓ **La gestion des sinistres** : la gestion des sinistres reste sensiblement identique d'un département à un autre avec cependant des particularités notamment au département transport. Elle passe par l'ouverture d'un dossier à la réception de la déclaration de sinistre. Le suivi du dossier au fur et à mesure de la réception des éléments constitutifs du dossier.

Section II : les organes techniques et financiers

Par organes techniques et financiers, on entend la Direction Technique et Commerciale et la Direction Administrative et Financière.

A) : La Direction Technique et Commerciale

Cette direction est l'une des plus importantes dans le fonctionnement de SAHAM Assurance MALI. Nous pouvons affirmer qu'elle est le noyau autour duquel tout gravite. Elle regroupe en son sein les grandes activités majeures dans la vie d'une compagnie d'assurance à savoir : la souscription des contrats, la gestion des sinistres, les actions commerciales, la réassurance...

Elle a en son sein :

- Un service Réseau et Courtage ;
- Un service de Production Automobile, Assurance au Voyage et assimilés ;
- Un service Programme Internationaux et Indemnisation Risques Divers ;
- Un service Indemnisation Auto ;
- Une cellule Santé.

La coordination de tous ces services est assurée par un Directeur Technique et Commercial.

Paragraphe 1 : le service Réseau et Courtage (SRC)

Ce service est chargé de la mise en place des contrats Risques Divers, de l'émission d'avenants et de la bonne marche des relations entre la Société et les intermédiaires (Agents Généraux et courtiers). Le SRC s'occupe de l'essentiel de la production (sauf le transport et les programmes internationaux)

a) L'émission des contrats :

Le SRC est chargé de la commercialisation des différents produits. En effet, rentre dans le champ de compétence du Service Réseau et Courtage : l'assurance Maladie, l'Individuelle Accidents Corporels, la Multirisques habitation et industrielle et les assurances de responsabilité civile.

✓ L'assurance Maladie :

A l'heure actuelle, cette couverture ne concerne que principalement les groupes. Les particuliers ne sont admis qu'à la condition de souscrire d'autres contrats comme l'automobile, l'IAC.

SAHAM Assurance MALI met à la disposition de sa clientèle trois (3) régimes d'assurance Maladie :

- Le remboursement direct : permet de se faire rembourser sur présentation des justificatifs originaux des frais engagés en cas de maladie, d'accidents corporels ou tout autre évènement prévu au contrat.
- Le Tiers Payeur : contrairement au système de remboursement direct, le système de Tiers Payant consiste à mettre à la disposition de l'assuré par l'assureur un réseau de prestataires: cliniques, centres de santé, cabinets dentaires, cabinets ophtalmologiques, cabinets d'opticien, laboratoires, centres de diagnostic, centres d'imagerie et pharmacies, auprès desquels l'assuré a accès aux prestations par la présentation de sa carte d'assuré sans

contrepartie, sauf dans le cas de l'existence d'un ticket modérateur, c'est-à-dire lorsque la couverture n'est pas à 100%

- Le régime mixte : c'est une association des deux premières

✓ **Assurance Individuelle Accidents corporels :**

Elle peut être souscrite collectivement ou individuellement. Elle tient compte du nom de l'assuré, son âge, l'activité exercée, le capital souscrit ainsi que les circonstances aggravantes.

✓ **Assurance Multirisques habitation et Industrielle**

Au moyen de cette couverture, la SAHAM Assurance MALI s'engage à travers le SRC de garantir le domicile ou les sites industriels contre les risques de vol, d'incendie, des dégâts des eaux. Ce service est également chargé de l'émission des contrats de responsabilité civile (RC) qui partent de la RC chef de famille en passant par la RC exploitation pour finir par la RC professionnelle

b) La gestion des intermédiaires :

Les intermédiaires dans le monde des assurances sont essentiellement : les agents généraux, les courtiers et les apporteurs simples. Une bonne relation entre ces personnes et la compagnie est vitale pour une le développement de la société. Le service réseau et courtage a également pour mission d'entretenir une bonne relation avec les intermédiaires.

Il est chargé :

- De l'attribution à chaque intermédiaire d'un code qui lui permet d'être reconnu par le logiciel (Milliard) de la compagnie ;
- De recevoir tous les bordereaux de productions des intermédiaires pour validation et saisi de ceux qui ne disposent pas du logiciel de travail de la compagnie ;
- De gérer les carnets ;
- De décider avec l'accord de la hiérarchie de l'habilitation d'un nouvel agent général à travailler pour le compte de la société.

Paragraphe2 : le service production Auto et Assurance au Voyage.

Ce service s'occupe de loin ou de près de tout ce qui a trait à la production Automobile. Son travail se résume à l'émission des contrats, l'annulation, ainsi qu'à la délivrance des différents types d'avenants.

a) L'émission des contrats :

Ce service composé d'hommes et de femmes toujours à la disposition et à l'écoute du client met à la disposition de celui-ci selon son souhait des contrats taillés sur mesure. Le service production Auto commercialise comme le font les autres compagnies les garanties suivantes :

- La responsabilité civile obligatoire
- Le bris de glace
- L'incendie
- Le vol
- La tierce complète
- Et les formules conçues par SAHAM en fonction des garanties souscrites qui sont :

- La formule avantage (**F.A**) offerte gratuitement à toute personne qui souscrit à une RC Auto. Cette formule met à la disposition de l'assuré un numéro vert qu'il appelle en cas de sinistre. Le centre d'appel basé depuis le Maroc se charge de commettre un expert pour aider et assister le client dans toutes les démarches.

- Les formule confort et liberté pour ceux qui ont souscrit à une assurance tout risque offre en plus de la **F.A**, le dépannage et le remorquage du véhicule assuré lorsqu'il ne peut plus se déplacer par ses propres moyens en cas d'accident, l'octroi d'un véhicule de remplacement pour une durée définie dans les conditions générales. Cette extension est acquise moyennant le paiement d'une surprime.

b) La délivrance des avenants et l'annulation des contrats émises.

L'émission des contrats n'est que le début d'un travail continu de suivi du portefeuille. Une partie entière du travail de ce service consiste en la délivrance des avenants qui peuvent être des avenants de renouvellement, d'incorporation, de retrait et de transfert. A la fin de chaque mois, une personne est chargée de contacter par voie téléphonique les assurés dont les contrats arrivent à expiration très prochainement.

Bien que marginale, il arrive des fois que le chef de service gère des cas d'annulation de contrat pour diverses raisons. Ce service est également chargé de la commercialisation des contrats d'assurance au voyage.

c) L'assurance au voyage :

En partenariat avec SAHAM Assistance, le service production auto met à son aimable clientèle un contrat lui garantissant une prise en charge partout où qu'il soit dans le monde. SAHAM Assurance MALI sert d'intermédiaire entre les voyageurs (assurés) et le pôle assistance de SAHAM. C'est ainsi que tous les contrats d'assurance au voyage sont saisis doublement sur le logiciel Milliard pour les besoins de la comptabilité interne de la filiale et sur le site du partenaire SAHAM Assistance. En effet, c'est l'enregistrement sur le site internet de l'ISAAF Assistance qui permet à l'assuré d'être assisté en cas de problème au cours de son voyage.

Paragraphe 3 : le service Programmes Internationaux et Indemnisation Risques Divers (PIIRD)

Compte tenu de l'importance des risques venant de l'extérieur, il a été jugé nécessaire de dédié un service chargé de gérer ces risques. En plus des risques Internationaux, le PIIRD s'occupe aussi de la gestion des sinistres de risque divers.

a) Les programmes Internationaux :

Pour les grandes firmes mondiales, le programme d'assurance des filiales est généralement conçu par le holding. Dans le souci de palier à l'émiettement des actifs, ces grandes sociétés créent des sociétés d'assurance ou de réassurance captive pour gérer leur risque.

Pour respecter l'article 308 du code CIMA qui interdit l'assurance directe des risques à l'étranger, ces firmes sont donc obligées de passer par un assureur local. En raison de la forte notoriété que SAHAM Assurance MALI jouit sur le plan international, beaucoup de ces firmes se tourne vers elle.

Par programmes internationaux, il faut entendre une convention établie entre SAHAM et les grands réassureurs mondiaux comme RSA, les grands courtiers comme Aon, Marsh.

Le PIIRD se charge d'étudier les offres d'assurances qu'il reçoit. Toutes les conditions sont généralement fixées d'avance par le proposant. Le rôle du PIIRD est de vérifier la conformité avec le guide de souscription de la société. Il se charge après acceptation du risque de le réassurer auprès de celui qui l'a placé. Cette réassurance se fait dans les conditions prescrites par l'article 308 du code CIMA.

b) L'indemnisation des Risques Divers :

L'indemnisation des risques divers suit un schéma classique. Il passe par la déclaration de sinistre. Cette déclaration se fait par courrier qu'il soit électronique ou sur papier. A la réception de la déclaration de sinistre, le rédacteur de sinistre est chargé d'ouvrir un dossier sinistre. Il analyse la déclaration pour vérifier si le sinistre rentre bien dans le champ de la garantie souscrite. Le cas échéant, le rédacteur classe le dossier avec réserve, tout en envoyant une correspondance à l'assuré lui notifiant le rejet du sinistre.

Lorsque que le sinistre est bien couvert, l'ouverture du dossier se fait à la fois physiquement et informatiquement. C'est-à-dire dans un premier temps, le remplissage d'un registre de sinistre par ordre chronologique ainsi que la cote du dossier sinistre. Et deuxièmement, chaque sinistre enregistré sur le registre fait l'objet d'un enregistrement sur le logiciel appelé enregistrement informatique.

En raison de l'importance des capitaux souscrits et la complexité des risques, le service fait très généralement recours à l'expertise pour une juste évaluation du dommage. Après réception du rapport d'expertise, une offre d'indemnité est faite à l'assuré. S'il y a accord de l'assuré sur l'offre, le règlement suit immédiatement.

Paragraphe 5 : le servie Indemnisation Auto

Sous d'autres cieux, on l'appellerait volontiers le service sinistre et contentieux en raison des taches qui lui sont assignés.

a) La gestion des sinistres Automobile :

Elle passe par la déclaration de sinistre et la gestion du sinistre selon qu'il soit matériel ou corporel.

✓ La déclaration de sinistre :

A la survenance d'un accident, l'assuré doit venir déclarer au près du rédacteur de sinistre le dit accident. Lorsque l'assuré se présente, s'il n'est pas le conducteur du véhicule au moment de l'accident, il est souhaitable qu'il soit accompagné par celui-ci. En la présence du conducteur, différent de l'assuré, ce dernier joue un passif.

Le déclarant, qu'il soit l'assuré et ou le conducteur est invité à aider le rédacteur sinistre à remplir une fiche de déclaration en répondant aux questions qui lui sont posées. Elle est signée par le déclarant. Les informations recueillies permettront d'ouvrir un dossier sinistre.

Lors de l'étape de la déclaration, le rédacteur sinistre fait :

- La photocopie de la carte grise du véhicule, du permis de conduire du conducteur du véhicule, du certificat de visite technique ainsi que l'attestation d'assurance ;
- L'impression d'une copie des conditions particulières du contrat
- La délivrance d'une attestation de déclaration de sinistre à l'assuré.

Comme le sinistre risques divers, les sinistres Auto s'enregistrent à la fois physiquement et informatiquement.

✓ **La prise en charge :**

La suite à réserver au dossier dépend de plusieurs facteurs et surtout de la garantie souscrite par l'assuré.

• **Pour ceux qui n'ont que la RC :** dans ce cas la suite dépend de leur taux de responsabilité dans l'accident

▪ Si l'assuré à tort, la compagnie adresse à l'assuré une lettre d'accusé de réception de déclaration tout en lui demandant de tenir informée la compagnie de toute évolution éventuelle de cette affaire.

▪ S'il a raison, le rédacteur sinistre lui demande de fournir certains dossiers pour exercer le recours contre le tiers responsable ou son assureur qui sont :

- Le procès-verbal de constat de l'accident ;
- Le rapport d'expertise de l'office nationale du transport (O.N.T) ;
- Le devis de réparation du véhicule ;
- Les photos du véhicule sinistré.

Ces documents permettront au régleur de sinistre d'effectuer un recours pour le compte de son assuré.

• **Pour ceux qui sont assurés en dommages,** ils bénéficient d'un traitement particulier et plus rapide. La prise en charge de leur préjudice n'est subordonnée qu'à la fourniture d'un **devis** de remise en état du véhicule. Cependant, s'il y a possibilité de faire recours contre le tiers responsable, le service demande à l'assuré d'apporter certains documents.

b) Le contentieux :

La seconde partie du travail du service indemnisation auto consiste en la gestion des différentes procédures judiciaires. Ce service reçoit les citations à comparaître ainsi que les plaintes des personnes s'estimant lésées dans leur droit. Composé en grande partie par des

juristes, ce service est chargé de défendre les intérêts de la compagnie ainsi que celui des assurés.

Paragraphe 6 : la cellule Santé

La cellule santé est un service qui travaille en étroite collaboration avec les médecins conseils de la société et est chargée comme son nom l'indique de la gestion des demandes de remboursements adressées à la société par les assurés directement (système de remboursement direct) et les partenaires et prestataires (système de tiers payant).

Le travail des agents qui y opèrent consiste à :

- Recevoir et dépouiller les dossiers de réclamations des assurés ;
- Assurer leur ouverture informatique et leur évaluation ;
- Assurer le tirage des dossiers à fournir au médecin conseils en cas de constatation d'anomalies pendant le dépouillement ;
- Elaborer les courriers (pour accord de prise en charge, pour notification d'exclusion, d'envoi de chèques aux assurés bénéficiaires et aux prestataires etc.) ;
- Etablir les ordres de règlement au profit des assurés ;
- Etablir le certificat de prise en charge d'actes médicaux ;
- Etablir les bons des facturations d'actes médicaux ;
- Effectuer l'impression des saisies et transmettre la copie au service comptable pour établissement des chèques ;
- Transmettre les chèques et classer les dossiers.

B) La Direction Administratif et Financière

Cette direction est l'une des trois que possède SAHAM Assurance MALI. La direction administrative et financière est chargée de tous ce qui se rapporte à la finance, à la gestion des ressources humaines et aux relations avec les entités publiques, parapubliques et privées. Elle a sa tête un Directeur Administratif et financier (DAF), chargé :

- De coordonner efficacement le travail de tous les services qui lui sont rattachés ;
- D'établir les comptes financiers de l'entreprise ;
- D'établir les comptes de cessions de réassurance.

Les services rattachés à la direction administrative et financière sont :

- **La comptabilité**, qui se charge de transcrire sous forme d'écritures comptables toutes les opérations de la société et de l'élaboration des états financiers conformément aux dispositions du code CIMA.
- **Le service recouvrement des créances** sur les clients tant en direct que chez les intermédiaires.
- **La caisse**, au niveau de laquelle sont effectués les paiements au comptant (espèces ou chèques) des quittances de primes émises par les services de production.
- **Le service administration et Moyens généraux** qui est chargé de :
 - la commande et l'achat des articles et mobiliers de bureau ;
 - Faire tous travaux de réparation et d'entretien, ...
 - la Rédaction de courriers ;
 - le Classement des courriers et autres documents administratifs reçus par le DAF ;
 - la Rédaction de documents administratifs délivrés au personnel (documents de congés, répondre aux demandes de permission, ...) ;
 - le Suivi de l'état des contrats à durée déterminée (C.D.D) et Stages ;
 - la Déclaration des salariés auprès de l'Institut National de Prévoyance Sociale (I.N.P.S) : relation avec L'I.N.P.S pour tous documents à remplir et retourner ;
 - la Gestion des ressources humaines : suivi des dossiers du personnel et autre.
- **Le service informatique et logistique** chargé de faire la maintenance des appareils informatiques de la société notamment les ordinateurs et le serveur. Ce service est chargé sous l'autorisation de la hiérarchie de donner un code aux salariés leur permettant de pouvoir accéder à Milliard. Le service informatique est chargé de recenser les différents problèmes ou anomalies rencontrés par les agents dans l'utilisation du logiciel MILLAIRD, et ensuite les transmettre au siège.

***PARTIE II : LA PROBLEMATIQUE D'ASSURANCE
DES DEUX ET TROIS ROUES : QUELLES
SOLUTIONS POUR UNE MEILLEURE PRISE EN
CHARGE DU RISQUE ? Cas du MALI***

Chapitre I : Analyse de la situation actuelle

Ce chapitre a pour but de montrer de montrer dans un premier temps les problèmes qui minent le développement de cette assurance (**Section I**) et ensuite dans un second lieu d'exposer les conséquences ces problèmes (**Section II**).

Section I : Problèmes actuels liés au développement de l'assurance moto au Mali

Les problèmes que l'on rencontre sur le terrain sont aussi nombreux que complexes avec ceux qui sont du ressort de l'Etat (**paragraphe 1**) et ceux liés aux comportements des motocyclistes (**paragraphe 2**).

Paragraphe 1 : Les problèmes d'ordre Etatique

Comme problèmes liés à l'Etat dans le développement de l'assurance moto⁷, il y a : l'absence de contrôle des autorités compétentes et l'état actuel des routes.

a) L'absence de contrôle de l'obligation d'assurance par les pouvoirs publics :

Dans une société, l'Etat joue le rôle de régulateur de la vie sociale et a pour mission d'organiser la vie en communauté en édictant des règles imposable à tous. Egalement

⁷Tout au long de cette deuxième partie, nous ferons référence au terme « **moto** » et par moto nous entendons :

- Un Cyclomoteur : un cyclomoteur d'après le code de la route français désigne tout véhicule de deux ou trois roues répondant aux caractéristiques suivant :
 - Pour un véhicule à deux roues : celui dont la vitesse maximale par construction est égale ou supérieure à 6 km/h et ne dépassant pas 45 km/h et équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 Cm³ s'il est à combustion interne ou d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts pour les autres types de moteur.
 - Pour un véhicule à trois roues : celui dont la vitesse maximale par construction est égale ou supérieure à 6 km/h et ne dépassant pas 45 km/h et équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 Cm³ s'il est à allumage commandé ou d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts pour les autres types de moteur.
- Un vélomoteur : ce type d'engin désigne tout type de véhicule à deux ou trois roues qui est pourvu d'un moteur thermique à propulsion de cylindrée supérieur ou égale à 50 Cm³ et inférieure à 125 Cm³ ou qui ayant une cylindrée inférieure à 50 Cm³, peut dépasser la vitesse de 50 km/h. Sa conduite est subordonnée à l'obtention d'un permis de conduire.
- Une motocyclette : elle désigne tout véhicule à deux ou trois roues avec ou sans side-car, pourvu d'un moteur thermique de propulsion, de cylindrée supérieure ou égale à 125 Cm³ ou assimilé.

dépositaire de la contrainte légale, Il est chargé de veiller à l'application des règles édictées à travers les forces de l'ordre comme la police, la gendarmerie et bien d'autres.

Compte tenu de l'importance du risque de la mise en circulation d'un véhicule terrestre à moteur (VTM), les pouvoirs publics ont décidé de rendre obligatoire l'assurance automobile. Cette obligation vise à assurer aux victimes d'accident la réparation des préjudices qu'elles ont subis.

Selon l'alinéa 1^{er} de l'article 200 du code CIMA « **toute personne physique ou toute personne morale autre que l'Etat, au sens stricte du droit interne, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens et causés par un véhicule terrestre à moteur, ainsi que ses remorques ou semi-remorque, doit, pour faire circuler les dits véhicules, être couvert par une assurance garantissant cette responsabilité, dans les conditions fixées par le présent code** »

On entend par véhicule un engin qui est :

- Automoteur, c'est-à-dire capable de se déplacer par ses propres moyens ;
- Capable de transporter son ou ses conducteurs ;
- Mise en circulation sur le domaine public ou privé.

La notion de circulation est retenue à chaque fois que le véhicule roule à un endroit tel qu'il est susceptible d'engager la responsabilité de son propriétaire ou de son gardien. Cette notion englobe également les cas de stationnement ainsi que les cas d'abandon des véhicules sur la voie publique.

On entend par remorque ou semi-remorque : tout véhicule terrestre construit en vue d'être attelé à un autre véhicule terrestre à moteur et destiné au transport des personnes, des animaux ou des choses.

Par cette formulation, le code CIMA n'opère pas une distinction entre les véhicules. Rentre dans ce panier, tous les VTM à part ceux qui sont expressément exclus. Au nombre de ces exclusions on peut citer :

- Les véhicules de l'Etat, compte tenu de l'importance de la surface financière de l'Etat ;

- Les véhicules circulants sur les rails à l'instar des trains et des tramways⁸.

Les motos répondant à ces critères sus-évoqués, sont également assujettis à cette obligation.

Par contre, bien que les dispositions nationales et communautaires soient claires en matière d'obligation d'assurance, nous constatons sur le terrain une incompréhension totale de la portée de ces dispositions.

En effet, pour bon nombre d'entités administratives chargées du suivi et de l'application de ces dispositions, cette obligation ne concerne que les véhicules à quatre roues.

Cet état de fait est également visible chez les agents de la Compagnie de la Circulation Routière (C.C.R). Pour la plupart de ces agents, le terme véhicule désigne uniquement les automobiles. Nous constatons qu'à l'occasion des contrôles inopinés effectués sur la route, l'attestation d'assurance ne figure pas parmi les documents réclamés par la police pour les conducteurs d'engin à deux roues. Et pourtant chez un automobiliste le constat est tout autre, car après le permis de conduire et la carte grise du véhicule, l'attestation d'assurance est le 3^{ème} document demandé.

Cette absence de contrôle s'inscrit dans un contexte global de non application de la loi et d'impunité pour les motocyclistes. Le code de la route subordonne la conduite des motos de cylindrée supérieure ou égale à 50 Cm³ à l'obtention d'un permis de conduire. Cette disposition à notre connaissance n'a jamais été appliquée pour des raisons souvent absurdes comme la peur d'une grogne sociale. Le port du casque, en son temps avait été rendu obligatoire par les autorités publiques, mais très vite abandonné pour des considérations politiques.

Ce laxisme de l'Etat ne favorise pas un développement de l'assurance moto d'autant plus que l'assurance ne fait pas partie de nos mœurs.

b) L'état actuel des pistes cyclables :

Le système de transport routier est le lieu où se trouvent confrontés la demande de transport (déplacement des personnes et des biens) et l'offre de transport (infrastructures routières). La demande étant constituée ici par les motocyclistes et l'offre par les voies aménagées pour la circulation des deux et trois roues.

⁸ En effet, selon Z. YIGBEDEK dans son livre « L'ASSURANCE AUTOMOBILE THEORIE ET PRATIQUE » 3^{ème} édition P.16, l'exclusion de ces véhicules tient essentiellement du fait qu'ils sont souvent prioritaires sur leurs voies de passage et notamment aux passages à niveau.

La mission d'un tel système est d'assurer le déplacement en sécurité des personnes et de leurs biens sur tous les points du réseau routier. L'équilibre entre l'offre et la demande est très important pour assurer cette sécurité. La courbe d'évolution de la demande croît de façon exponentielle avec un taux de croissance de plus 180% des ménages possédant au moins une moto sur une période de moins de 15 ans. Par contre, l'offre évolue très timidement. Les pistes cyclables sont d'une quantité insuffisante. L'on note l'existence des pistes cyclables réservées exclusivement à la circulation des motocyclistes le long de certaines artères, mais n'offrant aucun confort tellement la couche de revêtement est rugueuse. Le plus souvent, ces pistes sont utilisées par les véhicules de transport en commun comme piste de transbordement de passagers ou de bagages ou occupées par les vendeurs au nez et à la barbe des autorités compétentes.

L'on note une absence totale de pistes pour les tricycles qui sont obligés de se faufiler entre les voitures pour se frayer un chemin.

Cet état de fait conduit inévitablement à créer un déséquilibre dans le système de transport routier. La conséquence logique de ce déséquilibre est l'encombrement de la chaussée principale par, à la fois, les automobilistes qui sont déjà trop nombreux et les motocyclistes.

Comme nous le verrons plus loin, les accidents de la circulation touchent beaucoup plus les motocyclistes. L'état des routes y joue un grand rôle car l'absence des pistes cyclables en nombre suffisant contribue fortement à augmenter l'impact des accidents touchant les motocyclistes.

Cet état de fait conduit inexorablement à une aggravation du risque qui se manifeste par une certaine aversion chez les assureurs. En effet, les assureurs ont longtemps cru à tort ou à raison que ce risque n'est pas rentable. La cherté inexplicable des primes des engins à deux et trois roues peut trouver un début de réponse à travers ce phénomène car la prime pure est le produit de la fréquence et du coût moyen et, si le coût moyen est élevé, la prime serait elle aussi élevée.

Donc, l'état des routes est un facteur qui ne plaide pas en faveur du développement l'assurance des engins à deux et trois roues.

Paragraphe 2 : Les problèmes liés aux motocyclistes

D'une manière générale, les statistiques nationales font ressortir que les facteurs d'accident liés aux comportements des motocyclistes sont les causes profondes des accidents de la route. Au nombre de ces facteurs, on peut citer entre autre : l'incivisme, l'ignorance du code de la route ou son non-respect malgré sa connaissance⁹.

a) L'incivisme :

Malgré les différentes émissions de sensibilisation sur les media publics et privés, les motocyclistes restent indifférents à la signalisation routière et aux injonctions des agents régulant la circulation. Ainsi, pensant faire des économies sur le transport, certains conducteurs de deux-roues mettent en péril la situation de toute une famille par la présence à la fois du chef de famille (conducteur), sa femme et au meilleur des cas un enfant sinon deux enfants sur la même moto.

La situation est encore plus alarmante pour les tri-cyclistes qui s'adonnent au transport à titre onéreux de passagers pour relier les différents quartiers de nos villes. La vie de plusieurs individus se trouve ainsi dans la main d'un jeune garçon le plus souvent saisonnier venant chercher fortune dans la grande ville avant l'hivernage. Après quelques jours d'apprentissage, sans se préoccuper de la question du permis de conduire, il part à la recherche de recettes journalières. Cet incivisme de la part des motocyclistes est souvent dû à une ignorance du code de la route.

b) L'ignorance du code de la route et le non-respect de ce code malgré sa connaissance :

Aujourd'hui, force est de reconnaître que l'ensemble des voies ouvertes à la circulation publique est occupé de manière presque anarchique par les usagers conduisant les deux roues. Le plus souvent, ils ignorent comment circuler sur la route et pensent que la réglementation est faite pour les autres.

Le taux élevé des accidents motos s'explique par l'accoutumance des conducteurs aux vitesses excessives. A travers un constat fait sur les grandes voies de Bamako aux heures de pointe, rare sont les motocyclistes qui roulent à de vitesse raisonnable.

⁹ Inspiré du mémoire de **Mamadou SOW** ; Insécurité routière dans le district de Bamako : les problèmes liés à la circulation des engins motorisés à deux roues et de nos propres constats.

Entre les mains de jeunes, les motos deviennent des jouets, et la voie publique, un grand terrain de compétition où ils peuvent se mesurer les uns aux autres. Cette ignorance du code de la route conduit à des conséquences fâcheuses.

Lorsque les panneaux indiquant un « cédez-le-passage » ou un « stop » sont implantés, les motocyclistes préfèrent les ignorer. L'art de se faufiler dangereusement entre les automobilistes, à prendre les raccourcis s'il en existe ou à en créer s'il le faut, à occuper les passages piétons, à se placer au-delà de la ligne des feux tricolores n'a pas de secret pour les conducteurs d'engins à deux roues.

Même des mesures qui à priori tout à leur avantage comme le port des casque sont toujours perçues comme des contraintes administratives. Les forces de l'ordre qui doivent montrer l'exemple en matière de bonne conduite sur les routes font partie dans leur majorité de ceux qui ne portent pas de casque. Or, comme on le sait, le port du casque fait baisser de plus de 40%¹⁰ le risque de décès en cas d'accident.

Ces circonstances décrites ci-dessus donnent naissance à des faits extrêmement graves qui interpellent tout un chacun. La réunion de ces problèmes donne lieu à des conséquences qui peuvent se mesurer par le nombre d'accident et la gravité de ces accidents.

Section II : Les conséquences directes

Cette section sera consacrée à l'analyse des conséquences directes découlant des problèmes ci-dessus décrits. Nous nous intéresserons dans un premier temps à l'analyse du nombre d'accidents (**paragraphe 1**) et ensuite dans second lieu à l'impact de ces accidents (**paragraphe 2**).

Paragraphe 1 : le nombre d'accident

Cette analyse se base essentiellement sur les données statistiques provenant de l'Observatoire des Transports (**OT**), de la Direction de Régulation et de Contrôle du Transport Urbain (**DRCTU**), de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière (**ANASER**) et de l'Institut Nationale de la Statistique du Mali (**INSTAT**).

En 2010, 10 465 cas d'accidents de circulation routière ont été recensés dans tout le Mali. Cependant, près de la moitié de ces cas d'accident implique les motos avec 5 065 cas d'accidents subis ou causé, ce qui représente 48,40%.

¹⁰ Tiré du site web de l'OMS : www.who.int/mediacentre/news/releases/2006/pr44/fr/

L'année 2011 marque le début d'une baisse du nombre de cas d'accident et au cours de laquelle l'INSTAT a enregistré 8 159 cas d'accidents, soit une réduction d'à peu près 22%. Par contre, le pourcentage de motos impliquées dans un accident accroît très sensiblement avec 6 499 cas d'accidents, soit une progression de 28.31%. Sur l'ensemble, la proportion des accidents impliquant un motocycliste est de 79.65%. Nous constatons que si, en général, le nombre d'accident baisse de 22%, celui impliquant les motocyclistes augmente de 28.31%.

L'année 2012 n'échappera pas à la tendance générale mais, cette fois-ci, avec une diminution considérable du nombre d'accident impliquant les motocyclistes. Il passe de 6 499 en 2011 à 4 975 en 2012. Cette tendance est observée dans l'ensemble avec 6 090 cas d'accidents en 2012, soit une diminution de 22.35%.

En 2013, on constate une légère stagnation au niveau des chiffres avec 6 059 cas d'accidents soit une différence de 31 cas d'accidents avec celui de 2012.

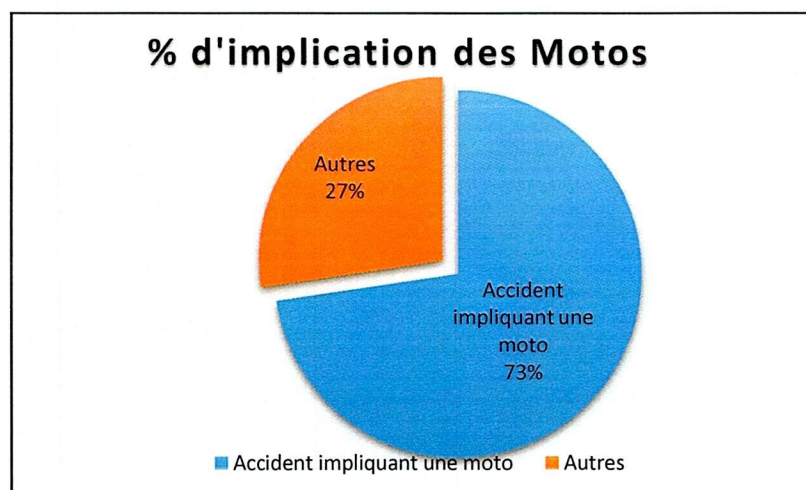
Tableau 4 : le nombre d'accident et le taux d'implication en 2013

Implication	Auto- Auto	Auto- Moto	Moto - Moto	Moto- Piéton	Auto- Piéton	Moto seule	Auto seule	Total
Nombre d'accident	680	1671	1435	1117	851	178	126	6058
Pourcentages	11,22%	27,58%	23,69%	18,44%	14,05%	2,94%	2,08%	100,00%

Source : Recueil des statistiques 2013 de l'ANASER

Selon le tableau ci-dessus 73% des accidents de la circulation survenus en 2013 touchent au moins une moto.

Figure 3 : % d'implication des motos dans les accidents



L'année 2014 enregistre 6 262 cas d'accidents ce qui correspond à une augmentation de 3.4%.

Tableau 5 : le nombre d'accident par catégorie en 2014

Catégories	Nombre d'accident	Pourcentage
Auto-Auto	1056	16,86%
Auto-Moto	2629	41,98%
Moto-Moto	2577	41,15%
Total	6262	100%

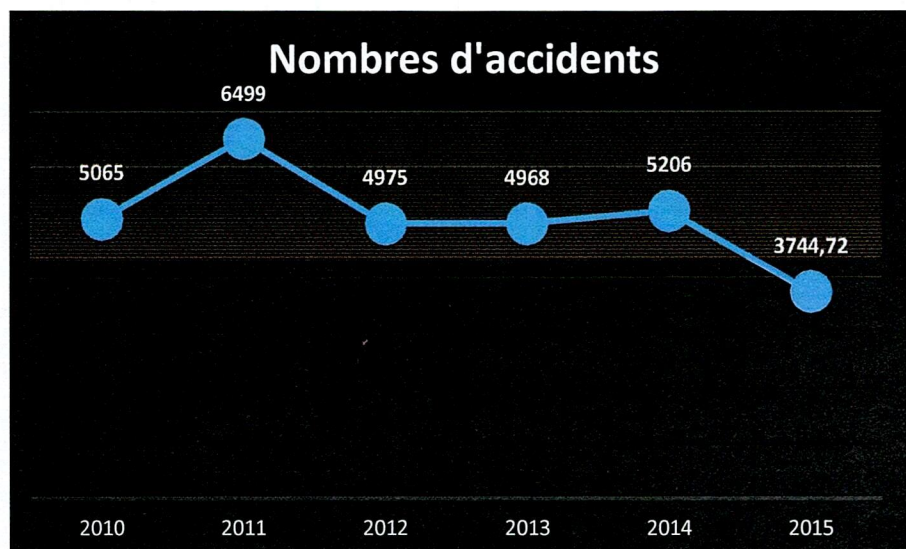
Source : Recueil des statistiques 2014 de l'ANASER

Au regard de ce tableau, nous constatons que 2 577 cas d'accidents concernent uniquement les motos entre eux soit 41.15% de l'ensemble, 2 629 concernent des collisions mixtes c'est-à-dire entre véhicule et moto, soit 41.92% du total.

En 2015, la courbe s'inverse légèrement de 5.08% soit un nombre total de 5 944. 63% de ces accidents impliquent au moins un motocycliste, soit un nombre de 3 745 cas.

Sur une période de six ans nous constatons une évolution en dent de scie de la fréquence absolue du nombre d'accident touchant les deux roues et trois et cela sous réserve du fait que certains cas d'accidents peuvent ne pas être déclarés aux autorités compétentes. Les motocyclistes objet de notre étude et les piétons sont les plus vulnérables. Cette forte vulnérabilité des motocyclistes peut s'expliquer par les problèmes non résolus décrit ci-dessus.

Figure 4 : la courbe d'évolution des accidents impliquant un motocycliste



La moyenne arithmétique de cette série de distribution statistique sur les six ans est égale à 5 076 cas. Par contre cette moyenne est à prendre avec beaucoup de précaution car elle est très sensible aux extrémités d'une série statistique d'autant plus que l'étendue est très grande.

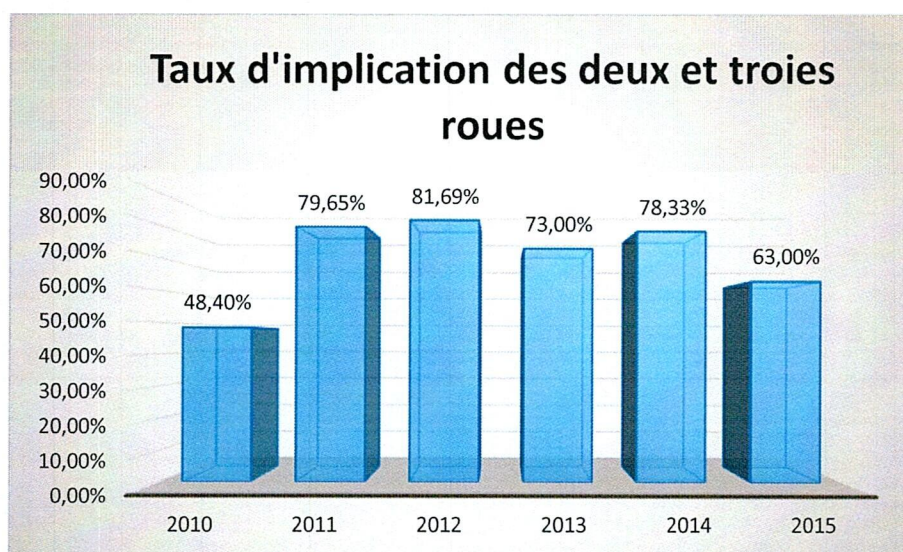
Cette carence de la moyenne est perceptible au niveau de la variance et de l'écart type.

La variance de cette série est de 639 229

L'écart type est de 799.518 soit 800.

Sur un angle général, la situation est très préoccupante et depuis 2014 nous constatons que les motocyclistes sont impliqués dans plus de 50% des cas d'accidents de la circulation routière. Le pic est constaté en 2012 avec 81.69%. Par contre en 2015, nous constatons un net recul de ce taux.

Figure 5 : le degré d'implication des motocyclistes dans les accidents



Paragraphe 2 : La gravité

Cette partie est très importante dans la mesure où elle nous renseigne sur l'ampleur des préjudices corporels subis par les motocyclistes. Cette analyse comme la précédente se base essentiellement sur les données statistiques provenant de l'OT, de la DRCTU et de l'ANASER.

Nous procèderons à une analyse sur une période de trois ans allant de **2013 à 2015**

En **2013**, **8815** victimes d'accidents de la circulation ont été enregistrées sur toute l'étendue du territoire nationale dont 529 tués ce qui représente 1.45 décès par jour et 2279 cas de blessés graves ainsi que 6007 cas de blessés légers.

Tableau 6 : Décès par tranche d'âge en 2013

Age	[0 à 5]	[6 à 15]	[16 à 25]	[26 à 40]	[40 à +∞]	TOTAL
Homme	8	41	154	120	109	432
Femme	13	21	47	8	8	97
TOTAL	21	62	201	128	117	529
Pourcentage	3,97%	11,72%	38,00%	24,20%	22,12%	100,00%

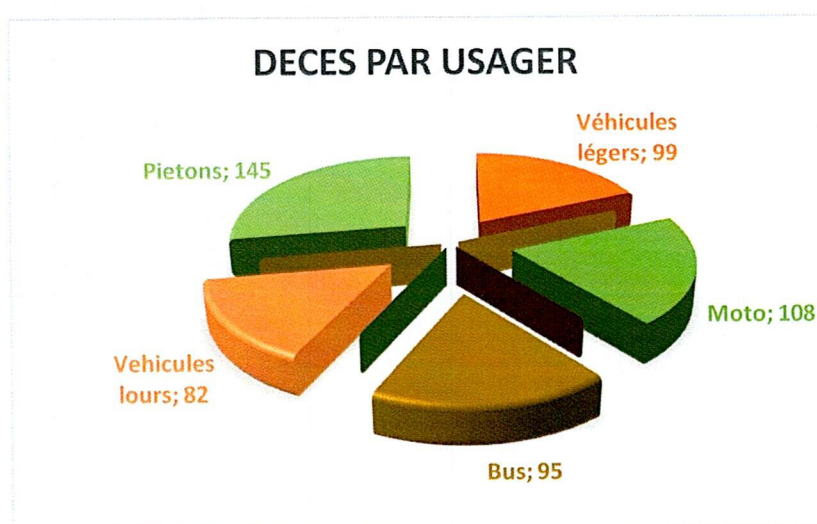
Source : Recueil des statistiques d'accidents corporels en 2013 ANASER

Nous constatons également que les jeunes de 16 à 40 ans et les hommes sont les plus exposés au risque de décès avec respectivement un taux de 62.2% pour les premiers et 81,66% pour les seconds.

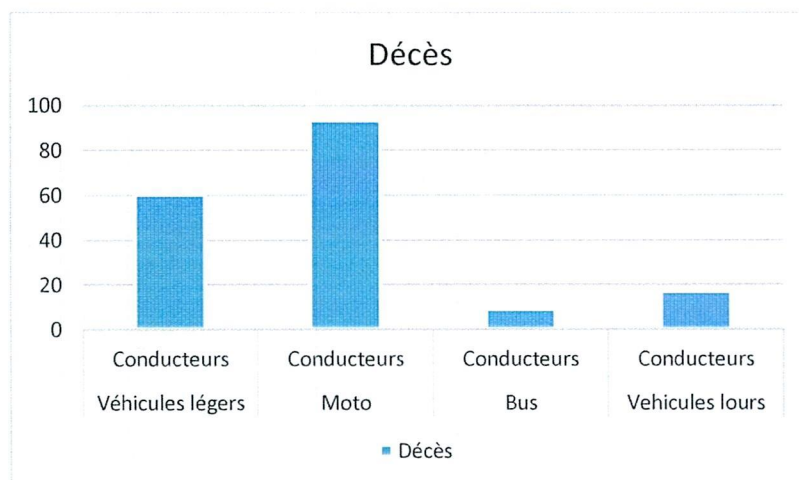
Tableau 7 : Décès par type d'usagers en 2013

Catégories	Usagers	Décès	Total par catégorie
Véhicules légers	Conducteurs	60	99
	Passagers	39	
Moto	Conducteurs	93	108
	Passagers	15	
Bus	Conducteurs	9	95
	Passagers	86	
Véhicules lourds	Conducteurs	17	82
	Passagers	65	
Piétons		145	145

Source : Recueil des statistiques d'accidents corporels en 2013 ANASER

Figure 6 : Décès par type d'usagers

En ce qui concerne les motocyclistes, ils arrivent au second rang derrière les piétons avec **108** décès contre **145** pour les piétons. Le fait le plus marquant, c'est que les conducteurs d'engins à deux et trois roues sont les plus tués avec **93** décès en **2013**. Ce qui représente 86,11% du total dans la catégorie moto. Ce constat frappant nous servira plus loin de base pour faire certaines affirmations.

Figure 7 : Décès des conducteurs par type d'engin

L'année **2014** fut marquée par une augmentation du nombre de personnes victimes d'accidents de la circulation routière. Nous passons de 8815 victimes en 2013 à 9191 victimes en 2014 soit une légère augmentation de 4,3%, ce qui représente tout de même 376 victimes supplémentaires. Comme le nombre de victime, le nombre décès passe de 529 à 676. Le nombre de blessés (blessés légers et blessés graves confondus) augmente également de 11,7% en 2014, soit 8284 blessés. La ville de Bamako regorge le plus grand nombre de victime avec 4930 victimes toutes catégories confondues. Nous enregistrons 388 motocyclistes tués dont 178 décès causés par des accidents impliquant uniquement les motos et 210 autres impliquant une moto et un autre type de véhicule.

Figure 8 : Proportion de décès par type d'engin

Les blessés de toute nature se chiffrent à 6284 chez les motocyclistes, 3541 motocyclistes furent blessés dans des accidents impliquant uniquement les motos.

Tableau 8 : Victimes blessées par type d'engins

Catégories	Victimes	Pourcentage
Auto-Auto	2231	26%
Auto-Moto	2743	32%
Moto-Moto	3541	42%
Total	8515	100%

Source : Recueil des statistiques d'accidents corporels en 2014 ANASER

L'année 2015 suivra la même tendance avec un léger recul de 5.08%, soit 5 944 victimes d'accidents de la circulation routière.

Chapitre II : la mise en place d'un système d'assurance moto

La mise en place d'un système d'assurance passe par l'élaboration des produits spécifiques et aussi la recherche de stratégies permettant le développement de cette assurance.

Section I : Quelles garanties proposées ? Faut-il innover ou adapter ?

Selon le rapport du marché de 2014, l'assurance automobile devance de loin les autres branches d'assurance en termes de chiffre d'affaire. En effet, l'assurance automobile occupe 38.87% du chiffre d'affaire réalisé en 2014 avec plus de **9 779 000 000 de F CFA**. En dépit du chiffre d'affaire important, nous constatons un manque de créativité sur le plan technique que certains essayent de compenser avec des actions marketings souvent contraire à la technique comme par exemple l'octroi automatique dès la première souscription de la bonification pour non sinistre (BNS). Plus de 90% de ce chiffre d'affaire émane de l'assurance des automobiles proprement dit. Le reste provient essentiellement de l'assurance des deux et trois roues. Nous observons que cette dernière est très marginale dans le portefeuille auto des compagnies d'assurance.

Une petite analyse de la structure des motos assurées montrent que ce sont exclusivement celles appartenant aux organismes publics ou privés qui sont assurées. Nous pouvons citer comme exemple : les motos des ambassades, des ONG, des départements publics régionaux.

Le comble dans cette situation est que ces motos sont assurées dans les mêmes conditions que les automobilistes. Les assureurs ne font presque pas d'aménagement pour tenir compte de la spécificité des engins à deux et trois si ce n'est qu'au niveau des tarifs. C'est les mêmes conditions générales qui sont remises à tous les souscripteurs d'une assurance automobile. Les garanties sont les mêmes pour tout le monde. Or le risque varie considérablement en fonction des engins utilisés. C'est pour cette raison qu'il est nécessaire d'offrir des garanties sur mesure répondants aux besoins spécifiques des motocyclistes. Proposer des produits d'assurance n'est pas chose aisée d'autant plus qu'il s'agit des motocyclistes. Pour la prise en charge de tel risque en assurance automobile, la loi impose la souscription d'une assurance RC et les autres étant facultatives.

Pour un motocycliste, si la RC est une obligation incontournable, une couverture du conducteur est d'une nécessité absolue. Les autres assurances par exemple contre le Vol sont d'une importance capitale.

A) La formule RC obligatoire – Individuel conducteur

Pour une meilleure approche, il convient de définir les notions (**paragraphe1**) et d'exposer les raisons de telle association indissociable (**paragraphe 2**)

Paragraphe 1 : Généralités

a) La garantie responsabilité civile :

La garantie responsabilité civile qui est une obligation du fait de la loi se subdivise en une garantie de responsabilité civile proprement dite, une garantie de recours de tiers du fait de l'incendie et une garantie annexe défense et recours.

✓ La garantie RC proprement dite :

La garantie RC couvre les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile que l'assuré peut encourir du fait de préjudices corporels et matériels causés aux tiers par le véhicule assuré qu'il soit ou non en circulation. Cette garantie n'est en principe pas limitée dans son montant. Mais la CIMA préconise de proposer à la place de l'illimité une couverture suffisamment élevée. Cette garantie couvre le volet circulation et le volet hors circulation. Par le biais de cette garantie, l'assureur couvre l'assuré pour des dommages ayant pour origine :

- Un accident ;
- Un incendie ou une explosion prenant naissance dans le véhicule, les accessoires et produits servant à son utilisation, ou les objets ou substances qu'il transporte.
- La chute de ces accessoires, produits, objets ou substances.

Selon l'article 200 al. 2 et trois du code CIMA, cette garantie couvre la responsabilité des personnes suivantes :

- Le souscripteur du contrat ;
- Le propriétaire du véhicule ;
- Toute personne ayant la garde ou la conduite non autorisée du véhicule, à l'exception des professionnels de la réparation, de la vente et du contrôle du véhicule.

- Les passagers du véhicule, en effet l'article 200 al. 5 du code CIMA considère les membres de la famille du conducteur comme tiers pour ce qui est de la réparation de préjudices qu'ils pourraient subir du fait de la mise à circulation d'un VTМ.

✓ **Le recours des tiers incendies :**

Cette garantie couvre les conséquences pécuniaires de la RC que l'assuré peut encourir en raison des dommages matériels causé aux tiers résultant des jets de flammes, d'explosions ou d'incendie non consécutifs à un accident ou provenant du véhicule assuré ou des marchandises qu'il transporte.

✓ **La garantie défense-recours :**

La garantie défense-recours est une garantie à deux volets : un volet défense et un volet recours.

Le volet défense :

Par le biais de cette garantie, **l'assureur s'engage à pourvoir à ses frais à la défense de l'assuré devant les tribunaux répressifs lorsqu'il fait l'objet de poursuites pour infractions aux règles de la circulation routière ou pour imprudence et blessures involontaires à l'occasion de la mise en circulation d'un VTМ.** L'assureur prend en charge tous les frais afférents à la procédure judiciaire : les frais de justice, les honoraires d'avocats... Mais il est toutefois utile de préciser que les amendes restent à la charge de l'assuré.

Le volet recours :

Cette garantie est un moyen pour l'assuré de faire prendre en charge par son assureur tous les frais relatives à une procédure judiciaire ou amiable engagés pour l'obtention de la réparation des préjudices corporels ou matériels subis par lui ou par son VTМ.

b) La garantie Individuelle conducteur :

Cette assurance a pour objet, la réparation forfaitaire des conséquences dommageables des accidents corporels ayant atteint la personne de l'assuré.

Par assuré, il faut entendre :

- Le souscripteur et ou le propriétaire du véhicule lorsqu'ils sont conducteur du véhicule assuré.

- Toute autre personne autorisée par eux pour conduire le véhicule.

La mise en jeu de cette garantie est subordonnée à la réalisation d'un accident de la circulation routière. L'accident est une atteinte corporelle, non intentionnelle de la part de l'assuré et provenant de l'action soudaine d'une cause extérieure. De ce fait, l'accident doit être fortuit, irrésistible et insurmontable.

Cette garantie est une forme plus limitée de la garantie Individuelle Accident corporels dans la mesure où ne sont couverts que les conséquences découlant des accidents de la circulation routière. L'individuelle conducteur est également une dérivée de la garantie individuelle personne transportée (**IPT**). L'IPT couvre l'assuré ainsi que toute personne prenant place dans le véhicule en tant que conducteur ou passagers transportés à titre gratuit. Par contre l'individuelle conducteur ne couvre uniquement que les dommages atteignant la personne du conducteur.

Au moyen de cette couverture l'assureur s'engage à payer au conducteur ou à ses ayants droits une somme forfaitaire lorsqu'il résulte de l'accident :

✓ **Un décès :**

Une somme est versée au bénéficiaire du contrat en cas de décès accidentel de l'assuré survenant dans l'année qui suit l'accident, conformément au contrat ou dans les conditions fixées d'avance par la police.

✓ **Une incapacité permanente :**

L'incapacité permanente revêt deux formes : elle peut être totale ou partielle. Elle est dite totale lorsqu'à la suite de l'accident la victime est dans l'impossibilité absolue et définitive de se livrer à une activité. L'incapacité est dite partielle lorsqu'elle correspond à la réduction définitive dans une certaine proportion, de l'activité de l'assuré résultant de la perte ou de la réduction de la capacité fonctionnelle d'un membre ou d'un organe.

✓ **Une incapacité temporaire :**

Il y a incapacité temporaire totale (ITT) lorsque les conséquences immédiates d'un accident rendent l'assuré inapte à vaquer à ses activités quotidiennes. Il faut donc qu'il y ait interruption réelle de l'activité professionnelle. Cette incapacité temporaire peut être partielle, suivant l'avis du médecin.

✓ **Des blessures sur la personne du conducteur.**

Les frais de traitement consécutifs à un accident de la circulation à concurrence d'un montant fixé en avance au contrat.

La prestation de l'assureur au titre de cette garantie n'est acquise en cas d'accident que lorsque le conducteur remplit un certain nombre de conditions :

- Au moment de l'accident, le conducteur devrait être protégé par un casque. En effet, lorsqu'il est prouvé qu'au moment de l'accident le conducteur ne portait pas de casque, l'assureur peut refuser de prendre en charge les conséquences financières découlant de cet accident même si les dommages corporels ne sont pas en rapport avec la tête. Le port du casque est un moyen de protection pour le conducteur, car selon certaines études, il permet de diminuer de 40% le risque de décès pour un motocycliste dans un accident. Et l'assureur se retrouve à son tour protégé.
- La détention d'un permis de conduire de la part du conducteur car cela dénote d'une certaine connaissance du code de la route. En théorie, les permis de conduire pour cette catégorie d'usager de la route n'est pas difficile d'accès. On retrouve en générale quatre (4) types de permis pour les motocyclistes :
 - Le permis AM pour les cyclomoteurs / scooters à partir de 16 ans ;
 - Le permis A1 à partir de 16 ans pour les motos d'une cylindrée maximale de 125Cm³ avec une puissance maximale de 11kw / 15ch ;
 - Le permis A2 à partir de 18 ans pour les motos d'une puissance maximale de 35kw / 47ch ;
 - Le permis A à partir de 24 ans pour les motos dont la puissance dépasse 35kw / 47ch

Paragraphe 2 : les raisons d'une telle association

Elles tiennent essentiellement aux exclusions de la RC et à la manifestation du risque.

a) Les exclusions de la garantie RC :

Partout dans le monde la souscription d'une assurance RC est une obligation pour tout détenteur d'un VTM. Pourtant les mêmes dispositions qui rendent cette assurance obligatoire, ont bien balisée cette assurance par des exclusions qui l'a rendent presque insuffisante pour les motocyclistes. Au nombre de ces exclusions nous pouvons citer :

• L'article 206 du code CIMA en ses termes dispose que : «... l'obligation d'assurance ne s'applique pas à la réparation :

▪ Des préjudices subis par le conducteur du véhicule assuré... » ;

• L'article 207 dans son alinéa 1^{er} emboîte le pas à l'article 206 en ajoutant d'autres exclusions. C'est ainsi qu'il dispose que : « le contrat d'assurance peut, sans qu'il soit contrevenu aux dispositions de l'article 200, comporter les clauses prévoyant une exclusion de garantie dans les cas suivants :

▪ Lorsqu'au moment du sinistre, le conducteur n'a pas l'âge requis ou les certificats, en état de validité, exigés par la réglementation en vigueur pour la conduite du véhicule.... ».

Pour qui connaît la configuration des conducteurs de motos au Mali, les jeunes dans la plus part des cas commencent à conduire un engin à deux roues à partir du collège. Avec de telles exclusions légales, la RC ne prend en charge qu'une infime partie des problèmes des motocyclistes, d'autant plus que le risque se manifeste de façon particulière.

b) La manifestation du risque :

Nous revenons sur les chiffres de 2013 pour bien cerner la particularité du risque. La classification des données faite par l'ANASER nous permet d'affirmer ce qui suit.

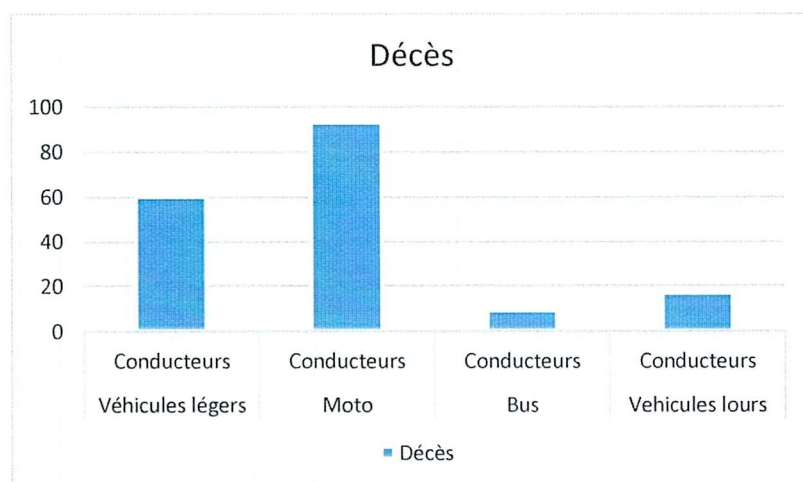
Tableau 9 : Décès par type d'usagers en 2013

Catégories	Usagers	Décès	Total par catégorie
Véhicules légers	Conducteurs	60	99
	Passagers	39	
Moto	Conducteurs	93	108
	Passagers	15	
Bus	Conducteurs	9	95
	Passagers	86	
Véhicules lourds	Conducteurs	17	82
	Passagers	65	
Piétons		145	145

Selon le tableau ci-dessus, 86,11% des victimes décédées en 2013 dans la catégorie moto sont des personnes qui conduisaient leurs motos. Le conducteur moto est la personne qui

est le plus exposée. Donc de ce fait, il mérite une attention particulière au moment de la conception des produits d'assurance. Si nous faisons une analyse comparée avec les conducteurs des autres moyens de transports à travers le graphique ci-dessous, le résultat est tout à fait parlant.

Figure 9 : Décès des conducteurs par type d'engin



Nous nous apercevons que s'il y a bien une personne vulnérable c'est bien le conducteur de la moto. Et pourtant, tout ce qui est dommage se rapportant à cette personne est exclu de la garantie RC.

Le caractère général et impersonnel de la loi pose d'énorme problème ici. Car l'aléa qui est peut être présent chez un chauffeur de camion ou d'une Toyota muni d'une ceinture de sécurité et d'un airbag n'est pas forcément présent chez le conducteur de la moto. Techniquement l'aléa moral est défini comme le comportement d'un assuré à ne rien faire pour empêcher la survenance d'un sinistre, l'attirance pour le risque (parce qu'il y a la couverture derrière) et même favoriser souvent la survenance du sinistre.

En ce qui concerne un usager des deux roues, il serait difficile de soupçonner une personne d'avoir un quelconque intérêt dans le fait de se blesser grièvement ou même de courir le risque de perdre sa vie. Car la survenance d'un accident pour motocycliste est dans la plupart des cas synonyme de lésions corporels pour le conducteur. Donc nous pensons que cet aléa est fort discutable.

Nous préconisons un aménagement de la part du législateur pour les motocyclistes sur certaines exclusions de la RC, ou de consacrer une partie du livre II du code CIMA à la RC

motocyclistes si l'objectif recherché par la CIMA est l'indemnisation dans la mesure du possible des victimes d'accident de la circulation.

Pour l'instant, la solution est comme nous l'avions énoncé plus haut : la formule RC – individuelle conducteur.

c) Eléments de tarification :

La tarification en assurance est d'une subtilité souvent très complexes en raison de l'inversion du cycle de production. L'assureur se doit de prévoir la charge de sinistre qu'il aura à supporter au cours d'une année d'assurance. Cette prévision permettra à l'assureur de fixer correctement son tarif.

La prime pure d'un contrat est le prix du risque abstraction faite des différents frais de gestion. Actuariellement, cette prime est le produit de la fréquence et du coût moyen de sinistre.

Pour un assureur donné avec dans son portefeuille un ensemble homogène de N contrats d'assurance soit¹¹ :

- n le nombre de sinistre survenu pendant l'année d'assurance ;
- π la prime pure du contrat ;
- C_i le coût du sinistre pour le $i^{\text{ème}}$ assuré, avec $1 \leq i \leq N$

Soit la fréquence notée $f = \frac{n}{N}$ et la charge de sinistre noté $X = \sum_{i=1}^n C_i$; d'où le coût

moyen serait alors : $\frac{\sum_{i=1}^n C_i}{n}$

→ la prime pure $\pi = \frac{n}{N} * \frac{\sum_{i=1}^n C_i}{n}$

Si nous revenons en arrière sur la formule proposée ci-dessus, c'est-à-dire la RC + Individuelle conducteur. A priori, d'aucun pourront penser que cela coulerai plus chère aux assurés. Techniquement cela peut être objecté si certaines conditions sont remplies.

En effet, si toutes choses égales par ailleurs, la prime peut être exprimée en fonction du nombre de contrat, autrement dit : π serait fonction de N

¹¹ Notations et formules issues du Cours de généralités et Bases technique de l'assurance de KOUADIO Eugène, contrôleur en chef à la CIMA.

Donc $\pi = \frac{n}{N} * \frac{\sum_{i=1}^n C_i}{n}$; avec n au numérateur de la première fraction et n au dénominateur de la seconde fraction, on peut facilement simplifier l'équation par n .

$\rightarrow \pi = \frac{\sum_{i=1}^n C_i}{N}$; Comme nous pouvons le constater, si N est suffisamment grand, π devient alors petite. L'augmentation de N est synonyme de diminution de π (si toutes choses égales par ailleurs).

Compte tenu de la grandeur du parc d'engin à deux ou trois qu'il y a au Mali et de l'avantage pratique que cette formule propose, il n'y a pas de raison que N ne soit pas suffisamment grand.

B) Les garanties optionnelles :

Les garanties optionnelles en assurance automobile sont celles dont la souscription dépend du bien vouloir de l'assuré-souscripteur.

Certaines garanties classiques n'ont d'aucune utilité pour les motocyclistes comme le bris de glace, la garantie des personnes transportées hors de la cabine du conducteur, la garantie du transport des passagers clandestins.

Par contre, d'autres garanties comme le vol, l'incendie, le remboursement du casque sont d'une grande importance pour les engins à deux ou trois roues. Dans le cadre de ce rapport nous nous attarderons sur celles qui nous paraissent importantes.

Paragraphe 1 : la garantie vol :

Elle couvre les dommages causés par la disparition ou la détérioration du véhicule assuré à la suite d'un vol ou tentative de vol ainsi que les frais engagés avec l'accord de l'assureur en vue de la récupération du véhicule volé. C'est ainsi que seront couvert notamment :

- Le vol par effraction de la moto ;
- Les dégâts occasionnés suites à une tentative de vol de la moto ;
- Le vol accompagné de violences corporelles, il est toutefois important de préciser que la prise en charge des dommages corporels ne relève pas de cette garantie.

Chez les assureurs auto, la garantie vol se subdivise en vol classique et en vol partiel. Dans le cadre de la couverture d'un engin à deux roues contre le vol, il est préférable de ne pas tenir compte de cette subdivision.

Mais au risque d'aller vers une perte certaine compte tenu du risque, le bénéfice de la garantie devra être subordonné à la présence sur la moto d'au moins un système de protection contre le vol. En effet, les assureurs ont toujours eu à recourir dans d'autres branches aux moyens de protections du risque comme les sprinklers en Incendie.

Les assureurs dans le monde entier ont fait de la présence de l'antivol une condition primordiale pour l'octroi de la garantie vol. Un antivol est dispositif ou un mécanisme destiné à dissuader, retarder, signaler ou empêcher le vol d'une moto. L'on retrouve généralement deux systèmes de protection contre le vol : le système mécanique et le système électronique

✓ **Le système mécanique :** parmi les systèmes de protections mécaniques nous avons :

- Les antivols en U ;
- Les antivols en Chaîne ;
- Les antivols en câble ;
- Les antivols bloque disque

✓ **Le système électronique :**

- Le système d'alerte,
- les anti-démarrateurs ou coupe circuits,
- les traceurs à balise GPS.

Loin d'être un luxe, ces systèmes sont d'une nécessité évidente, car ils permettent d'améliorer la qualité du risque.

Paragraphe 2 : les autres garanties :

a) L'incendie :

Cette garantie couvre les dommages subis par le véhicule assuré, les accessoires et pièces de rechange dont le catalogue du constructeur prévoit la livraison en même temps que le véhicule résultant de l'incendie, de l'explosion, de la combustion spontanée et de la chute de la foudre.

b) Le remboursement des Casques :

C'est une garantie qui prévoit qu'en cas d'accident, l'assureur s'engage à donner à l'assuré un montant forfaitaire pour l'achat d'un nouveau casque, si à l'occasion de cet accident le casque a été endommagé. Généralement, la seule condition requise pour la mise en jeu de cette garantie est l'endommagement du casque à la suite de l'accident. L'assuré bénéficie de cette garantie qu'il soit ou non responsable de l'accident. Cette garantie n'est généralement pas assortie de franchise.

c) Le remboursement de kits vestimentaires :

Généralement, la conduite de certaines motos nécessite le port de combinaisons vestimentaires pour protéger le corps. L'assureur peut être amené à les couvrir par une extension de garantie. En effet, comme la précédente, l'application de cette dernière n'est soumise à aucune recherche préalable de la responsabilité de l'assuré. Aussi sont-ils généralement des montants faibles, l'application de la franchise consistera à ôter la garantie de toute sa substance.

Section II : La nécessité d'une application stricte de la loi

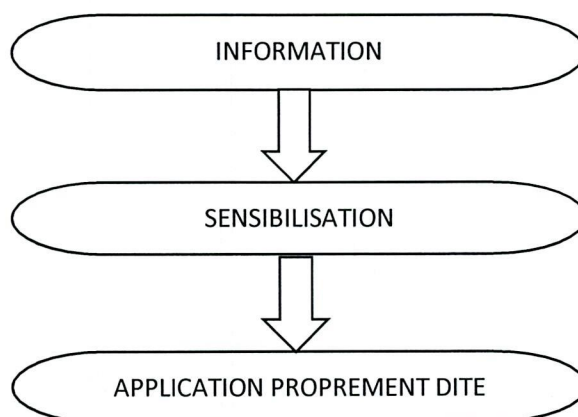
La loi impose une obligation d'assurance sur tout engin terrestre circulant sur la voie publique, sauf ceux expressément exclu. Cette obligation d'assurance est effective chez les automobilistes. Cette effectivité est d'autant visible lors des contrôles de la police car l'attestation d'assurance figure parmi les documents réclamés par l'agent.

Nous pouvons affirmer avec certitude que si les compagnies réalisent aujourd'hui du chiffre d'affaire dans la branche automobile, c'est grâce aux contraintes exercées par les autorités de la police.

La majeure partie de ceux qui assure leurs véhicules, ne le font pas avec gaité de cœur comme l'atteste la tragique phrase prononcée par les prospects : « **je suis là pour le papier réclamé par la police** ».

L'application stricte de la loi passe par un processus bien défini pour qu'elle ne soit pas rejetée par la population bien qu'elle soit utile. Plusieurs facteurs exogènes peuvent constituer un frein à l'application de la loi. L'un des facteurs est la question de la légitimité des représentants du peuple. Dans bon nombre de pays africains, le peuple ne se sent trahi par ceux qu'ils ont élus. Néanmoins pour une stricte application de la loi rendant obligatoire

l'assurance automobile concernant les motocyclistes, nous avons pensé que cela se décline en trois étapes :



✓ **L'information** : cette étape est l'une des plus cruciales. En dépit de l'adage « **nul n'est sensé ignorer la loi** », la plus part des motocyclistes ignorent qu'il existe une disposition juridique rendant obligatoire la **RC des VTM**.

✓ **La sensibilisation** : l'application de certaines lois pose problème parce que le peuple n'est pas persuader de voir son utilité. La sensibilisation est l'opération qui consiste à éveiller l'attention et à susciter l'intérêt pour la « nouvelle disposition législative ».

✓ **L'application proprement dite.**

L'application de la loi est un processus qui s'inscrit dans le moyen terme, voir le long terme. L'information et la sensibilisation occupant la majeure partie de cette période. Car ce processus peut être assimilé à une pyramide où l'on accède au sommet qu'en passant par le bas.

Section III : Les stratégies de développement de l'assurance moto :

Il existe de nombreux voies et moyens pour aboutir à cette fin. Comme stratégies de développement, nous avons retenu :

Paragraphe 1 : L'extension du pool TPV aux deux et trois roues

Le pool est une association, un groupement d'assureur pour faire face à un risque bien déterminé. En effet, c'est une forme de coassurance institutionnalisée entre les assureurs. Il contribue à répartir le risque entre plusieurs assureurs.

Partout dans le monde, l'une des méthodes les plus efficaces trouvées par les assureurs pour la gestion des grands risques fut le groupement inter-assureur, autrement dit le pool.

Beaucoup de risques considérés autrefois comme inassurable, sont aujourd'hui assuré par le biais d'un groupement d'assureurs ou de réassureurs comme :

- L'**A.C.I.P** (Algerian catastrophe Insurance Pool) pour la couverture des risques de tremblement de terre, inondation, tempête, et glissement de terrain.
- Le **T.C.I.P** (Turkish Catastrophe Insurance Pool) qui s'occupe de la gestion des risques de tremblement de terre.
- Le Pool **GAREAT** (Pool de Gestion de l'Assurance et de la Réassurance des Risques Attentats et Acte de Terrorisme)
- Le **GAREX** (Groupement d'Assurances des Risques Exceptionnels) chargé de la gestion des risques de Guerre maritimes et assimilés en France.

Sur le plan Afrique subsaharienne, l'on note l'existence d'un pool d'assurance automobile dans bon nombre de pays. Le Sénégal fut le premier en la matière.

En janvier 2014, il est créé par les huit compagnies (**IARD**) de la place un pool ayant pour mission de gérer les risques de transport public de voyageur.

Ce pool est né à partir de constat fait sur le marché malien depuis un certain nombre d'année. Les raisons qui sont à l'origine de cette association sont :

- La nature dangereuse du risque
- La sous tarification dans la branche automobile ;
- La lenteur dans le règlement des sinistres
- Et bien d'autres.

Le pool a été institué avec l'objectif :

- D'assainir le marché ;
- De favoriser la recherche par les compagnies d'autres risques ;
- D'instituer un tarif unique pour tous ses adhérents (sans possibilité de réduction)

En effet, il est bien de préciser que le pool ne paie pas de sinistre ni ne délivre pas de contrat d'assurance. Le pool joue un rôle de centralisation, d'intermédiation entre les compagnies. Chaque compagnie envoie ses bordereaux de production mensuels (émissions-annulations-ristournes) et ses bordereaux d'avis de sinistres et de sinistres réglés. C'est ainsi

qu'après traitement de ces différents dossiers qu'un solde est dégagé. Il peut être à la charge ou en faveur du pool. Ce solde est réparti en fonction d'une clé de répartition.

A l'heure actuelle, même si les choses vont probablement changer dans un futur proche, la clé de répartition au sein du pool TPV Mali est la suivante :

- Répartition 50% égalitaire
- Répartition 50% proportionnelle aux taux de cession de l'exercice annuel.

La cession au pool se fait sur la prime nette à 100% déduction faite des frais qui sont : les frais de gestion, les frais administratifs et la contribution pour le développement de la branche Automobile et pour les actions de la prévention routière. Le pool fut créé pour faire face à la gestion des risques qui posaient tant de problème du fait à la fois de sa fréquence et de sa gravité.

Si les mêmes causes produisent les mêmes effets, l'on devrait également songer soit à créer un pool deux ou trois roues ou à étendre l'existant aux deux et trois roues. Car le risque TPV n'est pas plus mauvais que celui des motos si nous raisonnons en termes de sinistralité. Pour le moment, la solution la plus plausible est l'extension de l'existant aux engins à deux roues. Cette option a le mérite de se mettre en place plus rapidement car nul besoin d'élaborer de nouveaux documents juridiques et administratifs. Notamment les frais de gestions seront relativement moins élevés que s'il s'agissait de mettre en place une nouvelle structure.

Paragraphe 2 : L'intégration des spécialistes de la Moto dans le processus

A l'image de la collaboration qu'il y'a entre les institutions financières et les assureurs vie pour les contrats en couverture des prêts, il est tout à fait possible de mettre en place une coopération entre les assureurs et les professionnels de moto pour la distribution de cette assurance. Le principal distributeur de la temporaire décès reste le banquier pour la simple raison que cette assurance couvre un produit commercialisé par la banque (le prêt). Idem pour les contrats d'assurance au voyage qui sont aujourd'hui commercialisés par les agences de voyages.

Et même, sous d'autres cieux, les spécialistes de la moto comme **April Moto**, sont les vecteurs de la distribution de cette assurance. Dans certains pays africains, les syndicats servent d'appui, d'intermédiaire entre les assureurs et les conducteurs d'engins motorisés.

En effet, le commerçant est l'une des personnes les mieux placées pour convaincre son client d'acheter un produit qui lui permettra de sécuriser son engin et sa personne.

Il convient de mettre en place un partenariat avec ces vendeurs dans lequel :

- A chaque achat d'une nouvelle moto, le commerçant s'engage à présenter la gamme complète des produits d'assurance d'une compagnie (avec qui, il est en partenariat) tout en insistant sur les biens fait de la souscription d'un contrat d'assurance.
- A chaque achat d'une moto d'occasion, le commerçant fait part à l'acheteur de la nécessité d'avoir une assurance RC et rappelle le caractère obligatoire de cette assurance.

Cela pourrait être un partenariat gagnant-gagnant dans la mesure où chaque contrat vendu par le commerçant lui donnerait droit à une commission. Pour se conformer à la réglementation, ces nouveaux intermédiaires devront suivre une formation pour connaître les fondamentaux de l'assurance.

Cette méthode présente certains inconvénients :

- Si celle-ci reste un moyen de diffusion en masse, la mise en place de ce système peut s'avérer très coûteuses. Mais de telles stratégies ne s'élaborent pas pour le court terme.
- L'on peut supposer que les personnes qui viendront pour le renouvellement de leur contrat souscrit par l'intermédiaire du vendeur, sont celles qui ont bénéficiées de prestations de la part de l'assureur donc potentiellement de mauvais risque.

Le suivi des clients sera alors un atout, un moyen de diminuer l'ampleur de ces problèmes. Pour la réussite de cette méthode, il est d'une nécessité absolue de mettre en place un service commercial très actifs qui aura pour mission :

- D'appeler de temps à temps les assurés ;
- De proposer d'autres produits de la compagnie ;
- D'apporter des réponses aux préoccupations des assurés ;
- De sensibiliser ;
- De faire en sorte que le taux de renouvellement puisse être d'un niveau acceptable.

Paragraphe 3 : La commercialisation de l'assurance « six roues »

Par « 6 roues » nous entendons par là les quatre roues d'une voiture, plus les deux roues d'une moto, toutes deux appartenant à la même personne. Le principe est simple, cette assurance est destinée aux personnes qui assurent leur véhicule et leur moto chez le même

assureur. Toute personne qui assure simultanément son automobile et sa moto a droit dans le cadre de cette garantie à une réduction considérable de la prime.

Cependant, certaines conditions sont à remplir pour pouvoir bénéficier de cette garantie :

- Le deux véhicules doivent impérativement appartenir à la même personne ;
- Les deux engins doivent avoir comme conducteur habituel la même et unique personne, ce qui n'exclut pas que les véhicules aient un ou des conducteurs occasionnels ;
- Les deux véhicules devront avoir les mêmes périodes de couverture d'assurance, ou à défaut la même date d'expiration. Car, il est tout à fait possible d'acquérir son second véhicule au cours de l'année d'assurance de la première.
- La voiture en question ne doit pas appartenir aux catégories suivantes :
 - Catégorie 4 : transport public de voyageur
 - Catégorie 6 : véhicules des professionnels
 - Catégorie 7 : véhicule auto-école
 - Catégorie 8 : véhicule de location avec ou sans chauffeur

Lancée pour la première fois en 2012 par Verti, la filiale de MAPFRE ASSISTANCE spécialiste de la vente directe, cette assurance a connu un développement très rapide dans toute l'Europe.

Cette formule pourrait se révéler très intéressante pour les assureurs maliens. Cette formule à l'avantage d'être très simple et plus pratique pour l'assuré et pour l'assureur.

✓ **Les avantages au niveau de l'assureur**

- L'assureur n'aura plus à gérer deux contrats mais un seul.
- L'amélioration du risque, car le risque n'est pas le même qu'avec deux contrats distincts pour deux personnes différentes.
- Fidélisation du client à la compagnie ;

✓ **Les avantages chez l'assuré :**

- Uniformisation de ses contrats ;
- Paiement d'une prime unique réduite au lieu de deux primes intégrales.

Au Mali, la plupart de détenteur d'automobile était des motocyclistes. Et, bon nombre d'entre eux continue toujours à utiliser leur moto après l'obtention d'un autre type d'engin.

CONCLUSION

Nul ne peut prétendre ignorer aujourd'hui la place qu'occupent les motos dans la dynamisation de l'économie malienne. En effet, elles sont les moyens les plus accessibles à tous. Ce qui fait qu'elles se rependent très rapidement de façon anarchique.

Le constat unanime fait sur le marché malien des assurances en particulier et africain en général est la faiblesse de la part de l'assurance dans le processus de formation du PIB. Pour le moment, il est clair que le salut de l'assurance malienne ne peut venir que des risques de masses¹².

Cette expansion décrite ci-dessus ouvre de facto la porte à un nouvel marché, une nouvelle opportunité à saisir par les assureurs locaux, car la mise en circulation de dits engins engendre forcément des risques.

Si la nature du risque et la manifestation de celui-ci est à première vue dissuasive, une analyse plus approfondie montre qu'il n'est pas si différent des autres risques. L'assurance de tel risque, bien qu'elle relève de la branche automobile présente ses propres particularités. C'est sur ces particularités que nous avons mis l'accent tout au long de ce rapport de stage.

Pour la bonne prise en charge du risque deux et trois roues, nous avons proposé des solutions concrètes qui ont l'avantage de prendre en compte la spécificité du risque, dont on ne cessera jamais de rappeler.

En effet, si on ne réinvente plus la roue, l'on peut toujours l'améliorer. Notre démarche a consisté à partir des existants comme la **RC**, le **Vol**, l'**IAC** pour proposer des alternatives crédibles à savoir d'une part la formule **RC+ Individuelle Conducteur** et d'autre part les modalités de l'octroi des garanties dites optionnelles. Elaborer des produits sans penser aux stratégies d'écoulement serait un travail fait à moitié. C'est ainsi que nous avons pensé à des voies et moyens permettant le développement de cette assurance parmi lesquels : l'extension du pool TPV aux risques deux et trois roues ; la franche collaboration avec les spécialistes de la moto et surtout la commercialisation de ce qui fut un succès sous d'autres cieux c'est-à-dire l'assurance « **Six roues** ».

¹² Par risque de masse, il faut entendre l'automobile, la maladie et l'individuel accident corporel et la RC chef de famille

L'assurance des deux et trois roues contribuera certainement à augmenter de façon considérable le chiffre d'affaire de la branche auto et in fine à augmenter le taux de pénétration de l'assurance. Cette sous-catégorie de l'assurance automobile, si elle est mise en place pourrait être un moyen de lutte contre le chômage car il faut, pour faire face au risque, augmenter les bureaux directes et agences des compagnies. L'Etat ne restera pas en marge de ce profit latent, car l'augmentation du chiffre d'affaire est synonyme d'augmentation de la base imposable.

Très certainement, le développement de cette assurance serait une source de soulagement pour la société dans la mesure où elle assurerait d'une part la prise en charge des nombreuses victimes d'accidents de la circulation et d'autre part les ayants droits toucheront une indemnité conformément aux dispositions du code CIMA.

Il convient une fois de plus de marteler le rôle crucial que l'Etat devra jouer dans le processus dans le processus de mise en place de cette assurance. Comme unanimement reconnu, l'assurance n'est pas enracinée dans nos mœurs et le moyen le plus efficace pour amener les gens à s'assurer reste la contrainte. La survie de cette assurance dépendra du niveau d'implication de l'Etat ainsi que des pressions exercées par le comité des compagnies d'assurance.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages :

- ✓ **JOSSEAUME R., LESSAGE M. et VERNASSIERE S.**, Les droits des motards, édition DU PUIT FLEURI, 2010
- ✓ **YEATMAN J.**, Manuel international de l'assurance, Paris, édition Economica, 2005, 404 pages.
- ✓ **YIGBEDEK Z.**, L'assurance automobile théorie et pratique, Yaoundé, édition les presses universitaires, connaissances, 2015, 444 pages

Revue :

- ✓ **L'Argus de l'assurance** n°6633, « Assurance des 125 cm³ ; un marché à saisir », 14 Mai 1999

Textes législatifs :

- ✓ **Code CIMA**, nouvelle édition 2014

Cours et Mémoires :

- ✓ **KOUADIO E. K.**, Généralités et bases techniques de l'assurance, MSTA-DESSA, Mars 2015
- ✓ **BOSSOU E.**, Assurance automobile, 2015
- ✓ **SOW M.**, Insécurité routière dans le district de Bamako : les problèmes liés à la circulation des engins motorisés à deux roues, 2007

Autres :

- ✓ Rapports annuels de l'**A.NA.S.E.R** de 2012 à 2014
- ✓ Statuts et règlement intérieur de l'association **POOL TPV** du MALI.

TABLES DES MATIERES

<i>DEDICACE</i>	i
<i>REMERCIEMENTS</i>	ii
<i>SIGLES ET ABREVIATIONS</i> :	iii
<i>LISTES DES TABLEAUX</i>	iv
<i>LISTES DES FIGURES</i>	v
<i>RESUME</i>	vi
<i>ABSTRACT</i>	vii
<i>SOMMAIRE</i>	viii
<i>INTRODUCTION</i>	1
PARTIE I: PRESENTATION DE SAHAM ASSURANCE MALI	4
Chapitre I : Présentation de SAHAM assurance	5
Section I : Le groupe SAHAM	5
Section II : Présentation de SAHAM assurance Mali	7
A) Les produits commercialisés par SAHAM.....	8
B) SAHAM Assurance MALI sur le marché malien	9
Chapitre II : Cadre de déroulement du stage	12
Section I : les organes d'administration et de direction.....	12
Paragraphe 1 : Le conseil d'administration.....	12
Paragraphe 2 : La Direction Générale :	12
a) L'Assistante de direction :	13
✓ Le service Courrier :	13
b) Le contrôleur de gestion :	13
c) Le département transports :	13
✓ La production	14
✓ La gestion des sinistres	14
Section II : les organes techniques et financiers	14
A) : La Direction Technique et Commerciale	14
Paragraphe 1 : le service Réseau et Courtage (SRC).....	15
a) L'émission des contrats :	15
✓ L'assurance Maladie	15
✓ Assurance Multirisque habitation et Industrielle.....	16

b) La gestion des intermédiaires :.....	16
Paragraphe 2 : le service production Auto et Assurance au Voyage.....	16
a) L'émission des contrats :	17
b) La délivrance des avenants et l'annulation des contrats émises.....	17
c) L'assurance au voyage :	17
Paragraphe 3 : le service Programmes Internationaux et Indemnisation Risques Divers (PIIRD)	18
a) Les programmes Internationaux :	18
b) L'indemnisation des Risques Divers :	18
Paragraphe 5 : le service Indemnisation Auto	19
a) La gestion des sinistres Automobile :	19
✓ La déclaration de sinistre :	19
✓ La prise en charge :	20
b) Le contentieux :	20
Paragraphe 6 : la cellule Santé	21
B) La Direction Administratif et Financière	21
<i>PARTIE II : PROBLEMATIQUE D'ASSURANCE DES DEUX ET TROIS ROUES : QUELLES SOLUTIONS POUR UNE MEILLEURE PRISE EN CHARGE DU RISQUE ? Cas du MALI.</i>	
Chapitre I : Analyse de la situation actuelle.....	24
Section I : Problèmes actuels liés au développement de l'assurance moto au Mali	24
Paragraphe 1 : Les problèmes d'ordre Etatique	24
a) L'absence de contrôle de l'obligation d'assurance par les pouvoirs publics :	24
b) L'état actuel des pistes cyclables :	26
Paragraphe 2 : Les problèmes liés aux motocyclistes.....	28
a) L'incivisme :	28
b) L'ignorance du code de la route et le non-respect de ce code malgré sa connaissance :	28
Section II : Les conséquences directes	29
Paragraphe 1 : le nombre d'accident.....	29
Paragraphe 2 : La gravité	33
Chapitre II : la mise en place d'un système d'assurance moto.....	37
Section I : Quelles garanties proposées ? Faut-il innover ou adapter ?	37
A) La formule RC obligatoire – Individuel conducteur	38
Paragraphe 1 : Généralités.....	38
a) La garantie responsabilité civile :	38
✓ La garantie RC proprement dite :	38

✓ Le recours des tiers incendies :	39
✓ La garantie défense-recours :	39
Le volet défense :	39
Le volet recours :	39
b) La garantie Individuelle conducteur :	39
✓ Un décès :	40
✓ Une incapacité permanente :	40
✓ Une incapacité temporaire :	40
✓ Des blessures sur la personne du conducteur.	41
Paragraphe 2 : les raisons d'une telle association.....	41
a) Les exclusions de la garantie RC :	41
b) La manifestation du risque :	42
c) Éléments de tarification :	44
B) Les garanties optionnelles :	45
Paragraphe 1 : la garantie vol :	45
Paragraphe 2 : les autres garanties :	46
a) L'incendie :	46
b) Le remboursement des Casques :	47
c) Le remboursement de kits vestimentaires :	47
Section II : La nécessité d'une application stricte de la loi	47
Section III : Les stratégies de développement de l'assurance moto :	48
Paragraphe 1 : L'extension du pool TPV aux deux et trois roues	48
Paragraphe 2 : L'intégration des spécialistes de la Moto dans le processus	50
Paragraphe 3 : La commercialisation de l'assurance « six roues »	51
<i>CONCLUSION</i>	53
<i>BIBLIOGRAPHIE</i>	55
<i>TABLES DES MATIERES</i>	56

