

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES DE YAOUNDE
(CAMEROUN)
5 e Promotion
1980-1982

L'ASSURANCE ADMINISTRATIVE ET DU CONTENTIEUX AU GABON

Mémoire de Fin de 1ère Année

Par

Mr TATY Justin

AVANT PROPOS
oooooooooooooooooooo

Le Commissaire du Gouvernement, Directeur des Assurances, devant l'état de désordre que connaît le marché Gabonais de l'assurance avait à coeur de définir une politique cohérente de réformes successives qui devrait logiquement aboutir à une organisation systématique de celui-ci. Mais, en dépit de l'opportunité des mesures qu'il préconisait, il avait tôt fait de se convaincre que son initiative n'avait de réelle chance d'aboutir qu'autant que l'organe de tutelle qui sera chargé de les promouvoir et de les appliquer réussira à se doter durablement de structures clairement définies. C'est ainsi qu'en s'appuyant sur ses collaborateurs, compte tenu des lourdes charges qui ne lui accordent guère que de rares moments de repis ; il leur confie de temps en temps, l'étude de tel aspect des réformes qu'il souhaite promouvoir.

Comme le programme d'études de l'Institut International des Assurances prévoit en fin de stage de première année la rédaction d'un rapport ou d'un mémoire portant sur un sujet que l'étudiant aura choisi en accord avec ses encadreurs ou ses supérieurs, le Directeur des Assurances nous a confié de rechercher, dans un cadre qu'il a pris soin de circonscrire, les moyens de dynamiser le Service de l'Assurance Administrative et ^{du} Contentieux, afin de le rendre compatible avec les finalités qui ont motivé sa création.

Pour la bonne exécution de cette tâche, nous avons jugé nécessaire compte tenu de notre inexpérience et de la spécificité de l'étude elle-même, l'aborder en deux étapes :

- La première étape a été entièrement consacrée à l'information. Concrètement cette campagne d'information s'est traduite par des entretiens tous azimuts avec les professionnels qui opèrent dans le marché gabonais. D'une façon générale le débat était introduit par un questionnaire que nous leur soumettions plusieurs jours à l'avance. Donc c'est sur la foi de ces responsables que repose une partie importante du travail que nous avons effectué. Mais si les assureurs de la place, apparaissent un peu comme les interlocuteurs privilégiés, il n'en demeure pas moins

.../...

que les simples citoyens sont autant concernés par les "acrobaties" de ce service. C'est à cette fin que nous nous sommes employés à les interroger à "chaud" sur la base du même questionnaire, mais en l'adaptant au profil de l'interlocuteur dévoué en présence de qui nous nous trouvions.

- La deuxième étape était hardiment franchie, car essentiellement tournée vers l'observation "innocente". Mais souvent il nous était donné d'interroger les responsables sur le fonctionnement et l'organisation du service sans plus.

Donc, ce travail est le fruit de ces contacts nombreux que nous avons eus. L'importance de la question aurait nécessité des développements exhaustifs ; mais sans avoir jamais eu l'ambition d'épuiser toutes les questions, nous réclavons d'ores et déjà, l'indulgence de ceux qui pour diverses raisons seront amenés à prendre connaissance de cette esquisse de solution, si telle en était le cas.

En définitive, nous remercions tous ceux qui par leur disponibilité et leur amabilité ont rendu possible la réalisation de cette étude. Ne pouvant les remercier individuellement à un titre quelconque, nous souhaitons qu'à travers ces lignes ils apprécient à leur juste valeur le fruit de leur généreuse contribution.

INTRODUCTION GENERALE

1. - Le décret n° 51/MFP/DGFP/DGP/SG du 15 Janvier 1979 instituant indirectement au sein de la Direction du Contrôle des Assurances, un service chargé de la gestion du portefeuille sinistres automobile de l'Etat, constitue en soi, un événement sans précédent qui devrait alimenter la chronique juridique, en matière d'assurance sur le continent. Il mettra fin aux incertitudes et à la confusion engendrées par les lenteurs et les tracasseries devenues légendaires d'une administration coloniale. Sa création devrait contribuer à améliorer la rapidité de traitement des dossiers sinistres et rétablir le climat de confiance (sous quelques réserves) entre l'Etat et ses citoyens. Cette confiance s'enracinerait dans la certitude qu'aurait toute personne, créancière d'une dette de responsabilité que l'Etat paiera dans un délai raisonnable.

2. - C'est pourquoi, sans qu'il soit besoin de l'examiner au fond, la création d'un tel service, revêt à nos yeux, une importance capitale. Notre ambition est donc d'offrir l'information la plus large possible sur son organisation et son fonctionnement perfectibles à tout le moins.

3. - Il n'est pas également sans intérêt, sur le plan théorique de mentionner que l'initiative gabonaise s'inscrit, au demeurant, dans l'effort de promotion tant souhaitée de normes juridiques appropriées et adaptées au contexte africain. En dépit de ses imperfections, elle vient enrichir la panoplie des œuvres normatives en matière d'assurance dans les pays de la C.I.C.A. Et pour rehausser cet intérêt, nous n'éluderons pas de relever, chaque fois qu'il nous sera possible de le faire, les imperfections qui enrayent son bon fonctionnement. Ce sera là, notre modeste contribution à l'élaboration d'un système qui, débarrassé de ses scories, pourra répondre au mieux aux nombreuses attentes.

.../...

APERÇU HISTORIQUE

4. - D'une manière générale, les véhicules administratifs sont, autant que ceux des personnes physiques et morales de droit privé, générateurs de situations conflictuelles. Or, la grande majorité des législations préconise une dispense de l'assurance au profit de l'Etat. Au Gabon, l'article 20 du décret n° 147 du 24 Mai 1963, pose clairement les termes de cette dispense : "L'obligation d'assurance ne s'applique pas à l'Etat... Néanmoins, l'art. 22 du même texte, en faisant explicitement référence aux "... véhicules appartenant à l'Etat, non couverts par un contrat d'Assurance..." sans anéantir la portée de l'article précédent, affranchit l'Etat de la formule lapidaire "l'Etat est son propre assureur". Au delà de l'argument fallacieux et simpliste de prévenir une éventuelle insolvabilité, l'Etat gabonais entendait pallier les insuffisances de moyens de gestion de risque résultant d'un héritage colonial atrophie. C'est ainsi que dès l'année 1964, l'autorisation de souscrire auprès des entreprises opérant sur le marché national le risque automobile, fut accordée à toutes les administrations sans exclusive. Cependant, bientôt vont apparaître des distorsions au niveau de l'application de ces mesures. En fait, il relève des observations faites que la directive gouvernementale incitant les administrations à s'assurer, n'était qu'en partie respectée. Cette attitude négative et irresponsable a contribué à mettre sur le dos de l'Etat, en plus des primes dues, une dette de responsabilité que les assureurs, eu égard au contrat d'assurance conclu, se serait fait un devoir d'éteindre. Rendu en 1970, il se posait avec acuité l'urgente question d'éponger des arriérés résultant de la dette de responsabilité à l'égard des tiers victimes qui s'étaient accumulés comme immondices.

5. - Pourtant, l'assainissement de la dette publique, indiscutablement, passait avant tout, par la recherche d'une attitude monolithique, ce qui outre mesure, aurait contribué à mettre un point d'honneur à l'Etat de désordre existant, orchestré par des administrations insoumises. Dès lors, une question préjudicielle occupait les esprits, sans qu'il eût été besoin de mentionner l'acquiescement par l'Etat de sa dette. L'Etat devait-il ou non continuer à s'assurer auprès des sociétés de la place ?

6. - L'examen attentif des conditions de l'époque révélait une conjoncture économique difficile qui eût logiquement forcé les assureurs à réclamer un relèvement du taux de primes. Paradoxalement, cette conjoncture délicate n'a pas écorché le train de vie de l'Etat. On assistait, impetubalement, à une expansion remarquable du parc automobile de l'Etat qui s'en trouvait multiplié par cent (100). De son côté, l'étude (1) conduite par les fonctionnaires du Ministère des Finances avait chaleureusement mis en lumière les deux seules hypothèses ponctuelles qui pussent offrir à l'Etat, l'analgésique substance à ses maux.

7. - La première, qui n'a pas obtenu la faveur du Ministère des Finances prônait le maintien du système en vigueur tout en l'aménageant. Selon celle-ci, chaque administration centrale devait adresser annuellement au service du Contrôle des Assurances, une liste des véhicules à assurer, à l'exception de celles qui, en raison de leur spécificité (2), assuraient déjà leur patrimoine auprès de certaines sociétés. En fonction des informations recueillies, le service du Contrôle des Assurances adresserait une proposition pour police flotte à tous les organismes d'assurance (ce qui signifiait qu'il ne contracterait par la suite qu'avec celui qui lui consentirait le meilleur coût possible. Dans l'esprit des initiateurs de ce projet, toutes les déclarations concernant, les sinistres, les incorporations, les retraits ou les aliénations seraient faites auprès du service du Contrôle, qui se chargerait de joindre d'office la société co-contractante. Cette formule qui offrait l'avantage de rompre avec l'Etat d'insoumission de certaines administrations, présentait aux yeux des autres responsables, l'inconvénient de maintenir le statut quo.

.../...

(1) C'est sur la foi d'une personnalité de premier plan que cette affirmation a été reproduite. Pour notre part, nous nous sommes esquivés à trouver trace de cette étude sans succès.

(2) Le Ministre des Eaux et Forêts et le Ministère de l'Agriculture assureraient leur patrimoine auprès des Mutuelles Agricoles.

8. - Les partisans de la seconde hypothèse, s'étaient attachés à démontrer que compte tenu de l'accroissement incessant évident du parc automobile et ^{de} l'augmentation prévisible des taux de primes mue par les données conjoncturelles, les dépenses résultant de la stricte nécessité de s'assurer, auraient lourdement grevé le budget de l'Etat, que s'il demeurait, conformément à l'idée fortement établie, son propre assureur au prix d'un renforcement des mesures de prévention.

9. - C'est ainsi, qu'au delà de la mission traditionnelle qui lui est dévolue, la Direction du Contrôle des Assurances s'est vu confier la délicate et ingrate mission de gérer le portefeuille sinistres automobile de l'Etat. Ce choix s'illustre à travers les qualités techniques des fonctionnaires relevant de cette direction.

P L A N de l' E T U D E

10. - Pour la clarté de l'exposé, nous avons divisé notre étude en deux titres.

Le premier traitera de l'organisation du fonctionnement et des procédures de règlement ; tandis que le second nous donnera l'occasion de jeter un regard critique sur le service tout entier, en même temps que nous développerons nos suggestions.

En conclusion, nous orienterons le débat sur la finalité recherchée par cette réforme.

.../...

T I T R E I.

ORGANISATION FONCTIONNEMENT

ET PROCEDURES DE REGLEMENT

11. - L'organisation et le fonctionnement du service de l'Assurance administrative et Contentieux ont été inspirés partiellement par ceux des compagnies d'assurance. Mais, comme d'une façon générale, la structure d'une entreprise ou d'une administration obéit à un schéma qui est très souvent la projection orthogonale d'une politique donnée, son influence sera certaine dans l'organigramme. A côté, d'autres facteurs, en l'occurrence humains peuvent influencer légèrement cette organisation. C'est ainsi que la faiblesse des effectifs justifie, à n'en pas douter, la simplification excessive de sa structure interne (et même les carences dont nous ne parlerons que plus loin).

12. - Quant aux procédures de règlement, elles sont inspirées de l'ancien système. Mais leur mérite réside plutôt dans la clarté qui vient dissiper l'obscurité dont était enveloppé le premier. Ainsi donc, la distinction entre dommages matériels et dommages corporels, arrive à point nommé mettre fin à l'anarchie des recours.

S.I. ORGANISATION et FONCTIONNEMENT

A. - Organisation interne du Service

13. - Le Service de l'Assurance Administrative et ^{du} Contentieux a à sa tête un Chef de Service. Celui-ci joue un rôle de coordinateur, à ce titre, il anime le service. Le Directeur des Assurances et son Adjoint supervisent ledit service en même temps qu'ils garantissent son bon fonctionnement.

14. - Pour mener à bien sa lourde tâche, le Chef du service est secondé par quatre agents, chacun responsable d'un bureau. Pour des raisons d'efficacité alléguées, les affaires assignées à chaque bureau avaient été clairement circonscrites. C'est ainsi que la partition du service en quatre bureaux correspond au regroupement des corps d'Etat et des sociétés d'assurance au sein de quatre gros ensembles. C'est ainsi que :

.../...

- le Bureau 1 s'occupe de la Société Nationale Gabonaise d'Assurances et de Réassurances (SONAGAR) de ses agents et de la Garde Républicaine.
- le Bureau 2 : des Mutuelles Gabonaises, de la Gendarmerie, de la Police, de l'Armée de l'air, des Forces Terrestres et Navales et des Sapeurs Pompiers.
- le Bureau 3 : de l'Union des Assurances Gabonaises (U A G) de son agent (SOGERCO) et de l'Omnium Gabonais d'Assurances et de Réassurances (O G A R).
- le bureau 4 : de toutes les autres administrations publiques et de l'ACFRA - Foncière.

15. - Les tâches confiées à ces quatre bureaux sont essentiellement de production (délivrance des cartes vertes nationales, tenue à jour du registre de production) et de règlement de sinistres matériels (enregistrement des sinistres, étude des dossiers, correspondances diverses). Sur ce, les administrations et les compagnies d'assurances ne peuvent traiter chacune ~~des~~ diverses questions *qui les concernent* qu'avec le Bureau dont elles relèvent d'après le classement.

16. - La production. Le travail de production qui est effectué par les bureaux du service de l'Assurance Administrative et ^{du} Contentieux, comparativement à celui qui se fait en entreprises est très différent, parce qu'il n'obéit pas à la même finalité ~~(1)~~. Suivant les termes de l'article 22 du décret n° 147 du 24 Mai 1963, pour être mis en circulation, les véhicules de l'Etat doivent, au préalable faire l'objet d'une attestation de propriété, établie par l'autorité administrative compétente, en l'occurrence par le service de l'Assurance Administrative et ^{du} Contentieux. La lettre de la loi assigne, impérativement à ce service une tâche principale : elle consistera à établir, pour tous les véhicules de l'Etat, une attestation qui porte couramment le nom de Carte Verte Nationale et à tenir à jour le registre d'enregistrement, en dehors de toutes autres : correspondances par exemple.

.../...

17. - Sinistres. Comme dans une entreprise d'assurance, le règlement des sinistres suit le même circuit. Les bureaux reçoivent les déclarations et ouvrent les dossiers sinistres, vérifient la régularité du dossier de réclamation, instruisent et suggèrent suivant les cas les règlements. A ce propos, signalons que seul le Directeur des Assurances est juge de l'opportunité des recours à exercer et des règlements à ordonner.

B. - FONCTIONNEMENT du SERVICE.

18. - De façon générale l'organisation d'un service influe directement sur son fonctionnement. C'est ainsi qu'avec son personnel réduit (cinq personnes), l'animation du service ne pose pas de problèmes particuliers. Pour l'essentiel, nous retiendrons que les courriers destinés à ce service passent toujours par le Directeur des Assurances qui, après en avoir pris connaissance appose sa griffe et les confie à son Conseiller qui se charge de les transmettre au final au Chef du Service. Celui-ci, à son tour, après lecture, les répartit en fonction des bureaux et ordonne les études à entreprendre. Ces études le plus souvent donnent lieu à la rédaction de trois types d'écrits dont le pouvoir de signature relève de trois autorités distinctes.

19. - Le pouvoir de signature. Il est fonction du type d'écrits en présence duquel nous nous trouvons. A cet effet on distingue couramment

- Les demandes d'expertises, dont seul est habilité à les signer, le Chef de service. En vertu de l'adage très connu "qui peut le plus, peut le moins", nous pensons qu'en cas d'empêchement, le Directeur des Assurances ou son Adjoint, se trouve investi des mêmes pouvoirs.

.../...

- Les simples correspondances qui comprennent : les déclarations d'accident, les demandes de constat de police ou les procès-verbaux de gendarmerie, les devis de réparation et les actes de désistement. Ces écrits sont signés par le Directeur-Adjoint des Assurances.
- Les projets de décision d'indemnisation et toutes les autres correspondances revêtant un caractère important sont signés par le commissaire du Gouvernement Directeur des Assurances.

S. II - PROCEDURES de REGLEMENT

20. - Théoriquement la durée de règlement des sinistres en entreprises varie selon la nature du dommage. Il est à ce propos vérifié que les dommages corporels sont plus longs à régler que les dommages matériels. Sans faire exception à cette règle, le nombre de circuits par lesquels nécessairement doivent transiter les dossiers, vient aggraver ces délais. Mais, ceci n'est vrai que lorsque l'Etat se trouve être le débiteur de la dette de responsabilité, sinon, nous retombons dans le droit commun des délais de règlement habituels.

21. - Il est aussi important de préciser que les procédures de règlement en entreprises peuvent emprunter des voies opposées. Le recouvrement de la dette de responsabilité peut se faire indifféremment par voie contentieuse ou par transaction c'est bien cette dernière procédure qui, à l'observation, n'est pas utilisée par le service de l'Assurance Administrative ^{du} et/Contentieux.

22. - Pour une meilleure appréciation des informations concernant la qualité du service rendu, nous examinerons ces procédures de règlement sous deux aspects : d'abord lorsque l'initiative du règlement incombe à l'Etat et inversement, lorsque l'Etat se trouve être le créancier.

.../...

A. - ETAT DEBITEUR de la DETTE de RESPONSABILITE

23. - Sous l'ancien régime la procédure de règlement paraissait plus simple qu'elle ne l'est aujourd'hui, mais anarchique.

1)- Procédures de règlement sous l'ancien régime

a) La Saisine

24. - La victime d'un accident de circulation dont est responsable un véhicule administratif, pour faire valoir son droit avait le choix entre deux modes de saisine ; mais très souvent, la préférence était accordée au second. Il pouvait donc soit saisir d'office l'administration des finances, soit le faire par voie de citation directe.

25. - Saisine de l'administration des Finances. Lorsque la victime (ou ses ayants droit) recourait à ce mode de saisine, il devait adresser au Directeur des Finances et du Budget, sa revendication appuyée de justificatifs. Le sort de la réparation qui se décidait à ce niveau, empruntait des voies qu'il nous ait difficile de retracer. Toujours est-il que si le dossier du réclamant, tout au long de ce voyage "mystérieux" ne venait pas à connaître un triste sort (1), cela lui réservait de forte chance de prétendre à la réparation à laquelle il avait droit. En réalité, cette procédure infligeait à la victime de durs sacrifices, parce qu'il lui fallait à tout moment faire le "pied de grue" devant chaque service. C'est pourquoi, la majorité d'entr'elles lui avait préféré la citation directe.

26. - La citation directe. L'initiative du procès revenait naturellement à la victime qui, par l'intermédiaire de son avocat, citait l'Etat devant les tribunaux. Et puisque l'Etat avait élu domicile auprès d'un avocat de la place, celui-ci prenait d'office, la défense de ses intérêts. Il s'en suivait alors une bataille juridique en bonne règle. Pour évaluer exactement le préjudice subi par la plaignante, le tribunal pouvait ordonner une expertise. Le jugement qui intervenait, s'il n'était pas frappé d'appel était

.../...

(1) Très souvent les dossiers s'égarent par le manque de diligence de certains fonctionnaires. En réalité dans la majeure partie des cas, ces dossiers sommeillent dans le silence de quelque tiroir.

transmis par les soins de l'avocat au Trésor Public (1).

b) La procédure de règlement

27. - Dans tous les cas, la dépense ne pouvait être ordonnée que par le Ministre des Finances. Au préalable, un contrôle financier était diligenté par celui-ci, avant l'intervention définitive du règlement.

28. - Par rapport à ce système, le nouveau offre l'avantage de la clarté. Tout en reprenant les modes antérieurs de saisine, il les fait correspondre à des besoins distincts qui découlent de la nature des dommages.

2. - Les procédures de saisine sous l'empire des nouvelles règles

29. - Suivant que la dette de responsabilité prend sa source dans un dommage matériel ou corporel, correspond un mode particulier de saisine.

a) La réparation des dommages matériels.

30. - Le dossier de réclamation est adressé à la Direction des Assurances. Ce dossier est aussitôt répercuté auprès du Chef de Service qui l'examine ou le fait examiner par ses collaborateurs. Sur les questions ou les points qui paraissent obscurs, le service se réserve le droit d'interroger le réclamant. Logiquement, il s'établit un échange de correspondances, jusqu'à ce que toute la lumière soit faite sur le point litigieux. Cependant l'étude du dossier, il est utile de le préciser, ne commencera que s'il renferme un certain nombre de documents ou renseignements.

.../...

(1) Le trésorier Payeur devait transmettre impérativement la décision au Ministre des finances qui devait à son niveau prendre un arrêté d'indemnisation.

31. - La composition matérielle du dossier. Le dossier doit comprendre, à peine de se voir rejeter les documents suivants :

- une lettre manuscrite ou dactylographiée renfermant les déclarations du réclamant.
- un procès-verbal de gendarmerie ou un constat de police
- une évaluation du coût du sinistre.

32. - Le procès-verbal de gendarmerie constitue un document clé sans lequel, il sera difficile aux responsables du service d'apprécier leur responsabilité. A ce titre, il conditionne l'étude du dossier. C'est ainsi que la simple reconnaissance de responsabilité par le conducteur fautif, préposé de l'Etat, annexée au dossier de réclamation, en l'absence de tout P. V. (1), est sans effet ; contrairement à l'usage établi entre assureurs qui consiste seulement, pour l'un des assureurs à prouver la matérialité des faits pour que le dommage soit pris en charge par l'assureur de l'auteur responsable.

33. - Lorsqu'on imagine un seul instant l'effort à consentir pour "venir à bout" de la pièce maîtresse : le P. V. ; on comprend que les assureurs ou les simples victimes soient pris soudain par un découragement total. En effet, les procédures qui aboutissent à son obtention sont si fastidieuses qu'elles constituent un premier écueil, et pas des moindres. Par l'intermédiaire d'un organisme inter-professionnel, ⁽²⁾ les demandes de P.V. sont adressées au Procureur de la République qui doit marquer son accord avant que celles-ci ne parviennent au Greffier en chef du tribunal de Grande Instance. A son tour le Greffier en chef doit saisir par simple lettre le corps de gendarmerie.

.../...

(1) Procès-Verbal.

(2) A G S A : Association Gabonaise des sociétés d'assurance.

De cette façon ledit P. V. empruntera les mêmes voies que celles qui ont suivi sa demande, cette fois, sans passer par le Procureur de la République. De la part des assureurs, dans le meilleur des cas l'attente peut durer un an. Mais ne peut-on pas réinventer une nouvelle procédure, moins fastidieuse à la limite peu onéreuse, juste pour débarrasser la victime ou son assureur de ce tracassé ?

b) - La répartition des dommages corporels

34. - Le mode de réparation emprunte, en raison de la gravité des dommages et l'importance des capitaux en jeu, les voies contraires à celles de la réparation des dommages matériels. Cette procédure, apparemment, nous paraît simplifiée, par rapport à la première (1), car elle ne soumet la victime qu'à une seule obligation, celle de se constituer partie civile au procès, dans le cas où l'acte est en même temps constitutifs d'infraction et générateur de dommage. Dans l'hypothèse où l'acte n'aura causé que des dommages corporels, elle prendra l'initiative du procès.

35. - Le jugement s'il n'est pas frappé d'appel sera notifié par l'avocat de l'Etat au Trésorier Payeur Général qui, avant tout règlement, transférera le dossier au Ministre de l'Economie et des Finances qui à son tour autorisera le Directeur des Assurances à rédiger une décision d'indemnisation.

3) - L'extinction de la dette de responsabilité

36. - L'extinction de la dette de responsabilité de l'Etat quelle qu'en soit sa nature (dommages matériels ou corporels) emprunte les mêmes circuits ; quoique, l'évaluation ou plutôt, la détermination des sommes mises à sa charge obéit à des techniques opposées. La fixation en valeur du préjudice corporel découle des prétoires, alors que celle des dommages matériels est déterminée par l'expertise et porte sur des données objectives, en l'occurrence, la valeur de remplacement du bien détruit au moment du sinistre.

.../...

(1) Voir supra n° 31 et 32.

37. - Procédure de règlement. Le Directeur des Assurances, sur la base des montants de réparation fixés, adresse au Ministre de l'Economie et des Finances, un projet d'arrêté octroyant l'indemnité correspondante. Celui-ci, avant toute chose, consulte ses services techniques qui se chargent de vérifier en premier lieu si l'imputation de la dépense au chapitre prévu dans le projet est régulière. En second lieu, ils examinent si les fonds disponibles peuvent satisfaire à la liquidation du dossier (1). Dans le cas où tous ces éléments s'avèreront satisfaisants, ils seront portés à la connaissance du Ministre qui signe dès lors l'arrêté d'indemnisation. Cet arrêté est renvoyé à nouveau au Directeur des Assurances qui convoque l'ayant droit, le bénéficiaire ou leur représentant. A la suite de cette convocation, celui-ci devra signer un acte de désistement par lequel, le signataire, pour le même sinistre s'engage à ne plus exercer de recours contre l'Etat. C'est au vu de cet acte, que le Directeur des Assurances engagera la dépense. Le certificat d'engagement établi à cet effet devra comporter le numéro de compte bancaire du bénéficiaire. Le bon d'engagement avant de parvenir au Directeur du budget, devra subir un contrôle financier. C'est seulement après toutes les vérifications d'usage que le Trésorier Payeur Général va mettre les sommes ou indemnités fixées à la disposition du bénéficiaire.

B. - L'ETAT CREANCIERE DE LA DETTE DE RESPONSABILITE.

39. - La créance de l'Etat ne peut porter que sur les dommages matériels, subis par les véhicules qui sont sa propriété. Le préposé de l'Etat victime, en dehors de la pension d'invalidité que l'Etat peut lui garantir, en rapportant la preuve qu'il était en service commandé, ~~il~~ devra par tous les moyens possibles, récupérer la dette de responsabilité résultant du préjudice certain qu'il a éprouvé^{et} qu'il a contre l'assureur de l'auteur responsable.

.../...

(1) En cas d'insuffisance, la réparation n'interviendra qu'au cours de la prochaine année budgétaire.

40. - Lorsque les dommages subis par l'un quelconque des véhicules de l'Etat sont le fait d'un tiers responsable, sur la base des déclarations préposé de l'Etat, il s'engage une correspondance entre la Direction des Assurances et l'assureur de l'auteur responsable. A l'issue de celle-ci, la Direction des assurances adresse un dossier complet à la partie adverse renfermant les documents suivants : déclaration de l'auteur responsable (si possible) P. V., devis de réparation et une correspondance dans laquelle elle demande à la compagnie de lui couvrir du montant correspondant au nom du Trésorier Payeur.

41. - En résumé, tout au long de ces développements, nous avons examiné l'organisation, le fonctionnement et les procédures de règlement. La question qui nous vient immédiatement à l'esprit est de savoir, si la création de ce service a pleinement satisfait à sa vocation. La réponse attendue a le mérite d'émaner de personnes qui, pour des raisons diverses entretiennent des relations permanentes ou ponctuelles avec le service de l'assurance Administrative et ^{du} Contentieux. Ce sont donc, leurs observations et leurs judicieuses réflexions qui vont servir d'aliments à l'élaboration de notre second titre.

.../...

T I T R E II.L'ESPOIR GALVAUDE

42.- En s'assurant volontairement auprès des organismes d'assurance de la place, l'Etat gabonais octroyait à ses citoyens la possibilité de prétendre à une réparation juste et équitable. L'annonce de la création du service de l'assurance Administrative et^{du} Contentieux a engendré une atmosphère mitigée de critiques : la peur de l'inconnu, l'impatience d'éprouver les nouvelles structures, la prudence qui caractérise tout esprit cauteleux.

43.- Trois années après sa mise en place, que reste-t-il ? Le fonctionnement de ce service a laissé dans le coeur de plus d'un, un sentiment amer de gêne et rencoeur mêlés. L'euphorie du jour qui vit sa naissance a succédé le mécontentement ; d'une manière générale, un phénomène de rejet qui s'illustre à travers l'indifférence et le renoncement à une cause légitime *. Il ne reste plus qu'aux téméraires d'user de l'arme de la patience pour prétendre à une réparation qui, étant tenu compte des phénomènes inflationnistes et des délais de règlement, ne correspond plus réellement à la valeur du préjudice subi. Et depuis, toutes les critiques sont permises. Ce Service est devenu, non sans raisons, la cible tout indiquée des assureurs et des citoyens. Ses performances alimentent les conversations de salon et c'est à peine si au cours de certains d'entre elles, ce service ne symbolise pas l'incurie ! Cette mauvaise réputation qui se diffuse dans le tissu social avec une rapidité déconcertante, alimentée par une diatribe irréductible entache de ses effets néfastes, un organe dont la compétence et l'autorité restent dans le marché tout entier indiscutables.

44. - En incorporant le service de l'Assurance Administrative et Contentieux, la Direction du Contrôle des Assurances s'est aliénée le capital de confiance nécessaire à l'établissement de rapports harmonieux entre les sociétés et l'organe de tutelle qu'elle incarne. Cette méfiance qui s'enracine davantage, se greffe sur l'idée largement répandue, qu'on ne peut pas être "juge et partie". Un tel climat, s'il n'est pas restauré, augure de perspectives sombres pour le marché tout entier. C'est à cette fin qu'il conviendra d'exhumer, dans une première section, les critiques que de vieilles rencoeurs attisent et dans une seconde, de forger des solutions susceptibles de répondre au mieux à l'attente des citoyens par le biais d'une réforme des structures adéquates et efficaces.

.../...

* Les appréhensions de certaines victimes sont si fortes que très souvent, lorsque le préjudice subi est matériel et de moindre importance, elles se contentent de les réparer sans plus. Ainsi réalisent-elles une économie substantielle de temps.

S. I. - UNE EXPERIENCE A VAU - L'EAU

45. - "Pour éradiquer les prétendues lourdes charges auxquelles l'Etat aurait eu à faire face, le recours à la création du Service de l'Assurance Administrative et ^{du} Contentieux s'est révélée être une mesure salubre. C'est en ces termes, qu'un responsable d'entreprise s'exprimait ^{pour} ériger les rencoeurs qu'il avait sur le coeur. Mais, ne nous arrêtons pas sur la dureté des termes utilisés, car, les balbutiements des premières années de vie de ce service ont acculé, sans autre forme de procès, les uns à un scepticisme prudent, les autres à une déception morbide. Il n'est plus rare, s'agissant de ce service d'entendre dire que cette expérience louable s'en est allée à vau - l'eau.

46. - A notre sens, les causes de ce mécontentement, peu nombreuses, pour justifier la dureté des commentaires, peuvent être de trois ordres car partout, c'est le même son de cloche que l'on retrouve, quoique amplifié par des sensibilités différents :

1. - Des retards et des lenteurs

47. - Le retard et les lenteurs flagrants, pour apporter des solutions ponctuelles aux litiges en cours ont éprouvé plus ^{d'un} créancier. D'après l'avis des milieux avertis, ces délais de règlements, dans le meilleur des cas, excède l'année calendrier, ce qui est intolérable. En effet, un dossier sinistre auto se traite à "chaud". Il n'est pas raisonnable de laisser couler de longs délais, sans risquer d'exposer l'épave, objet du sinistre, à l'action nuisible du temps et aux aléas divers (exemple : le risque de vol) ; de la même manière, il n'est pas plus honnête d'exposer les revendications justes et légitimes des citoyens-victimes, au gré de manigances dilatoires d'une administration qui recherche le salut de l'équilibre de ses ressources budgétaires, dans la fuite en avant de ses responsabilités. Quand bien même ces fléaux seraient-ils inhérents à toutes les administrations, le mal serait moindre si les agents ou fonctionnaires pouvaient manifester quelque diligence dans le traitement des dossiers qui leur sont quotidiennement adressés. Mais déjà une telle diligence suppose à priori une certaine présence, ce qui est loin d'être le cas.

Sourant

.../...

2. - Un absentéisme révoltant

48. - Le retard et les lenteurs apportés dans le traitement d'un dossier sont souvent le fait d'un absentéisme frivole et révoltant s'ils ne se révèlent pas dans les carences qui se traduisent par trop, dans le refus de recouvrir à des techniques consommées en matière de sinistres automobile, en acculant le fonctionnaire responsable dans la contestation facile de résultats d'expertise chèrement obtenus pour prétendre à une juste réparation. Dans ces conditions, il n'est plus surprenant de croiser dans les couloirs de ce service, des victimes qui s'escrimant à joindre des responsables avec grand'peine pour faire aboutir leur cause.

49. - Pour une meilleure illustration, nous avons tenu à composer les résultats réalisés par la SONAGAR * ^{d'avec ceux obtenus} à une époque où la gestion du risque fut transférée au service de l'Assurance administrative et ^{du} contentieux - pour mesurer leur cadence de règlement des sinistres sur une année.

Tableau comparatif de la cadence de règlement des sinistres

	ANNEE	Nombre sinistres	Sinistres réglés	Instance	%
SONAGAR	1978	308	165	143	54 %
ASSURANCE ADMINISTRATIVE ET CONTENTIEUX.	1979	159	53	106	33 %

.../...

* SONAGAR : Société Nationale Gabonaise d'Assurance et de Réassurance. Il s'agit d'une société anonyme au capital de 500 Millions F/CFA entièrement libéré.

50. - Ces chiffres parlent d'eux-mêmes et pour cela, nous évitons de nous livrer à tout commentaire. Néanmoins, une précision s'impose : sur les 143 dossiers en instance à la SONAGAR, plus de 70 % représentent du corporel et moins de 30 % du matériel ; alors que ces proportions se trouvent renversées dans le portefeuille sinistres du service de l'Assurance Administrative et ^{du} contentieux.

3. - L'Etat : puissance publique

51. - Pour le commun des citoyens "l'Etat a toujours raison". Cette image qui sommeille dans la conscience collective, n'a rien de péjoratif ; elle traduit simplement le désespoir et la hantise qui peuvent à tout moment paralyser toute personne créancière de l'Etat. En effet, il est de notoriété que l'Etat recouvre plus facilement ses créances qu'il ne s'acquitte de ses dettes. Cette constatation a introduit incidemment une discrimination fondée sur les moyens d'engager avec l'Etat la bataille juridique incarnant la seule issue de secours. C'est ainsi qu'on est conduit à distinguer les "initiés" - ceux qui en raison de leur confort financier ou de leur position sociale ont accès à l'information et par conséquent obtiennent facilement gain de cause - du grand public qui s'en remet, sans opposer de résistance aux lenteurs de l'administration, quoique, imputables la plupart du temps au nombre considérable de circuits qu^e doivent emprunter tous les dossiers. Mais, cela justifie-t-il les longs mois d'attente auxquels sont acculés les créanciers relevant du grand public ?

52. - A cette hantise viendra souvent s'ajouter l'ignorance. En effet, le grand public ignore tout des procédures à suivre pour faire valoir ces droits. Cette carence procède particulièrement de l'insuffisance ou de l'absence de campagnes de sensibilisation qui auraient permis de diffuser dans le public une information objective sur le fonctionnement des différentes administrations. En définitive, toutes ces situations et bien d'autres que nous laissons à chacun le soin d'imaginer, constituent autant d'écueils qui refoulent le grand public - peu enclin à lutter à armes inégales - dans la protestation stérile à défaut de se payer les services des rares personnes averties.

.../...

53. - Au stade de notre discussion et eu égard au feu nourri de critiques dont est l'objet le service de l'Assurance Administrative et ^{du} Contentieux, la brûlante question de maintenir ou non ses structures se pose avec une acuité certaine. C'est donc l'alternative qui découle de l'impasse dans laquelle s'est enlqué ce service qui mérite maintenant toute notre attention.

S. II - L'ALTERNATIVE

54. - Faut-il ou non maintenir les structures de ce service ? La réponse à donner varie suivant les intérêts que l'on privilégie. Dans tous les cas, cet intérêt ne peut être incompatible avec la politique sociale ardemment réitérée. Par conséquent le retour au système de l'assurance obligatoire ou le maintien du statut quo, tout en procédant d'analyses différentes, conduisent à des finalités identiques avec la seule ^{nuance} ~~manière~~ que selon le choix opéré, la charge financière supportée par l'Etat sera plus ou moins lourde.

A. - La couverture des véhicules de l'Etat par l'assurance privé

55. - Une certaine étude * avait conclu à la nécessité pour l'Etat de redevenir son propre assureur, afin de réduire les charges pouvant résulter du paiement des primes, en considération de la croissance notable de son parc automobile. Cette conclusion nous paraissant excessive, nous a contraint à établir sur la base des polices qui garantissaient la flotte automobile de l'Etat, une comparaison des coûts (cotisations et charges de sinistres) mis à la charge de chaque partie, pour justifier notre remarque. Les statistiques élaborées portent sur deux années d'assurance.

.../...

* Voir supra n° 8.

TABLEAU COMPARATIFS DES COUTS MIS A LA CHARGE DES PARTIES *(1)

ANNEE	NOMBRE total	Prime globale	NOMBRE Total sinistres	NOMBRE sinistres payés	NOMBRE sinistres en sus- pens évalués	NOMBRE sinistres en sus- pens non évalués	Charge sinistres payés	Charge sinistres évalués
1976	772	20.900.000	84	48	16	20	15.305.667	16.584.551
1977	1223	60.240.382	308	165	23	140	26.905.779	17.315.000

* Le nombre de véhicules assurés ne traduit pas nécessairement l'importance du parc automobile de l'Etat (Voir Supra n° 4).

(1) Polices SONAGAR année d'assurance : 1976/1977 n° 142.121
1977/1978 n° 104.726.

56. - Le retour au système antérieur offre de nombreux avantages à condition que de sérieuses dispositions soient envisagées pour mettre fin à l'insoumission de certaines administrations.

57. - Au plan du principe, il sera établi au début de chaque année d'assurance une police flotte et par administration.⁽¹⁾ Dans le même temps, un état des véhicules sera dressé chaque année et annexé à la date police. En fonction des caractéristiques des véhicules composant la flotte, une prime provisionnelle sera émise, soit à échéance trimestrielle, semestrielle ou annuelle ; l'ajustement de la prime définitive n'intervenant qu'au terme de la période annuelle.

58. - Pour contrôler efficacement les mouvements d'entrée et sortie des véhicules (incorporation ou retrait), il sera mis au point un système de carnet d'abonnement renfermant tous les renseignements techniques qui entrent en compte dans le calcul de la prime.

59. - En cas d'incorporation, le fonctionnaire chargé de la gestion du matériel remplira l'un des feuillets qu'il adressera à son assureur ou agent, sur l'heure il recevra en retour une attestation d'assurance pour le véhicule incorporé.

60. - En cas de retrait, le même fonctionnaire remplira le même feuillet, en indiquant la nature inverse de l'opération. Au vu de celui-ci, l'assureur suspendra automatiquement la garantie ou bien au gré du fonctionnaire responsable, procédera, tout court, à sa résiliation. Du montant total de la prime définitive, calculée au terme de la période considérée, se déduiront les prorata de primes, cumulés pour lesquels les risques n'ont pas couru.

61. - Ainsi présenté, ce système offre trois avantages :

a) - Il dissipera avantageusement le climat chargé de méfiance entre l'Etat et ses citoyens. Le retour à l'ancien système offrirait l'occasion de concrétiser toutes les belles doctrines abstraites qui truffent les discours politiques. Ainsi donc

.../...

(1) cette tâche serait confiée à la Direction des Assurances qui jouerait pour le compte des ~~administrations~~ le rôle de souscripteur administrations

le mieux être, la justice sociale puiseraient partiellement, leur manifestation concrète dans la mise en place d'une telle mesure. Car, il est paradoxal, dans une société qui aspire à plus de justice de s'encombrer de la présence de citoyens créanciers qui entretiennent leurs espoirs d'un feu nourri d'incertitudes. La gestion par les sociétés privées de la flotte automatique de l'Etat apporte une caution certaine au droit pour chacun de prétendre à une réparation juste équitable et rapide. Que certains esprits mal intentionnés, nous le répétons n'interprètent pas cette mesure comme le recours trompeur pour l'Etat de garantir son insolvabilité.

- b) - En transférant sa dette de responsabilité, moyennant le versement d'une prime à une entreprise privée, l'Etat réalise une opération salubre, dans la mesure où compte tenu de l'évolution certaine de son parc automobile, l'accroissement du nombre de sinistres sera directement proportionnel à ce rapport. Or, il est mathématiquement impossible, en considération du contexte économique et social, que la charge des sinistres soit inférieure à la prime qui aurait été due. Ainsi, l'écart résultant de cette différence, pourrait utilement ou faciliter le financement d'équipement, à caractères sociaux et favoriser ainsi l'amélioration des conditions de vie, ou bien, contribuer au renforcement des mesures préventives pour réduire le nombre d'accidents résultant de la circulation.
- c) - Enfin, une telle mesure pourrait avoir des conséquences heureuses sur les ressources des entreprises. L'accroissement du chiffre d'affaires des sociétés, en même temps qu'il permettra une plus large compensation des risques au sein de la mutualité augmentera les capacités d'investissement des mêmes organismes. On constate, que l'enrichissement des compagnies si elle est vérifiée profiterait indirectement à l'Etat.

.../...

62. - En définitive le retour à l'ancien système, s'il présente ces quelques avantages, ne demeure pas le seul qui soit en mesure de donner à la politique sociale un cachet réel. Le système actuel s'il était réformé conduirait à la même finalité.

B - L'Etat Reste son propre assureur

63. - Ce système à notre avis ne mérite ni l'excès d'honneur que lui ont prodigué ses géniteurs, ni l'indignité dont on l'a accablé. En l'état actuel des choses, il incline bien plus que tout, à une réforme complète de ses structures. Son organisation ^{actuelle} et les procédures de règlement confinent plutôt à un jeu de hasard, la certitude d'une réparation juste. L'absence de moyens techniques de gestion ajoute à cet aléas, une note de desarroi. Aussi pensons-nous, sans vouer aux gémonies son fonctionnement ni ses procédures de règlement, qu'il est urgent de les dynamiser, de manière à répondre au mieux, à l'attente de ses initiateurs. Ce renforcement des structures, chose inévitable, passe par l'élargissement des compétences qui selon toute vraisemblance puiserait ses racines profondes dans :

- l'autonomie financière
- une centralisation plus accrue

1. - Une gestion financière plus autonome

64. - Pour payer des sinistres, il faut pouvoir être en mesure d'encaisser des primes afin de constituer les réserves de primes nécessaires, pour faire face à ses engagements. A défaut, par un artifice juridique, tenter de se faire allouer un budget dont l'évaluation devrait prendre en compte, la masse de véhicules mise en circulation. Mais il ne suffit pas, dans ce dernier cas, qu'une enveloppe financière ait été attribuée dans l'effervescence d'un hémicycle, quelle qu'en soit l'évaluation pour prétendre tous les problèmes résolus. Bien plus, cette attribution doit se traduire en fait, par un déssaisissement de la dotation prévue, au profit du service concerné. Ainsi, cette mise à disposition dispenserait pour sûr des effets bénéfiques qui rejailliraient sur la qualité du service rendu.

.../...

65. - Le service de l'Assurance Administrative et ^{du}Contentieux, disposant de moyens propres pourra sans coup férir faire face aux engagements de l'Etat à l'égard des tiers. De la même manière, il disposera aisément de moyens nécessaires à l'exercice de tous recours, tant il est vrai qu'à l'égard de ses débiteurs. L'Etat usera naturellement de la réciprocité des mêmes droits. Par conséquent viendraient s'ajouter au budget attribué :

- Les recours résultant de la dette de responsabilité des tiers envers l'Etat.
- les sommes provenant de la mise en ~~débet~~ de fonctionnaires qui inconsidérément auraient fait des véhicules de l'Etat endommagés, un usage contraire à celui pour lequel le dit véhicule leur aura été affecté ; ou bien, de fonctionnaires entièrement rendus responsables d'un sinistre, par suite de malveillance.

66. - Du point de vue social, ces mesures offrent incontestablement les mêmes avantages, le but poursuivi étant, la recherche d'une indemnisation juste, équitable et rapide. Sur le plan financier, le résultat est presque identique, avec la seule différence que l'effort financier demandé à l'Etat ne passera pas inaperçu. en effet, dans le premier système le montant global de la prime due pouvait être fractionnée. Cette anesthésie financière ne se retrouve pas dans le second système, dans la mesure où l'Etat sera tenu de transmettre la totalité de l'enveloppe budgétaire ~~prévu~~ pour garantir le risque automobile. Notons néanmoins, que cet effort financier va diminuer dans le temps en intensité au fur et à mesure que la gestion du portefeuille permettra de dégager des soldes créditeurs.

67. - L'évaluation des dotations qui ^{seraient} ~~seront~~ mises à la disposition du service de l'assurance administrative et ^{du}contentieux, ~~tiendrait~~ ^{serait} compte de l'état actuel du parc automobile. Et comme celle-ci intervient toujours avant la nouvelle année budgétaire qui correspond à la nouvelle année de mise en circulation desdits véhicules, les différentes administrations ~~seraient~~ ^{leur} ~~seraient~~ interrogées sur l'état de leurs besoins ce qui ^{leur} ~~permettra~~ de reconsidérer les montants fixés pour les rendre plus crédibles. Une fois l'évaluation arrêtée, elle sera annexée à l'état global des besoins de la Direction des Assurances.

68. - Mais cette gestion financière autonome n'a de chance de réussir pleinement qu'autant qu'elle sera complétée par une centralisation administrative qui mettrait habilement une sourdine à la pluralité des centres de décision.

2.- Une centralisation administrative accrue

69. - La gestion actuelle du parc automobile de l'Etat se caractérise par une pluralité d'organes administratifs qui y concourent dans leur totalité. Cette situation, est loin de favoriser la prospérité des nouvelles structures. En fait la pluralité des centres de décision, concrètement, se traduit par la présence de deux ministères dont l'un assure la gestion matérielle du parc automobile : Le Ministère des Domaines, l'autre la gestion financière : le Ministère des Finances naturellement. Cette pluralité d'organes qui participent à la même gestion du patrimoine automobile de l'Etat posent des problèmes qui ne sont pas immédiatement toujours perçus. C'est ainsi que lorsque le Ministère des Domaines décide de la vente d'un véhicule, cette mesure n'est pas immédiatement repercutée auprès du Ministère des Finances. De la sorte, l'Etat peut se voir mettre sur son dos des dommages dont il ne répond pas vraiment.

70. - C'est pourquoi, la centralisation souhaitée suppose un dessaisissement de la gestion matérielle au profit du Ministère des Finances qui en transférerait la responsabilité au service de l'Assurance Administrative et du contentieux. Pour favoriser et développer l'accession à une information directe, un état des véhicules, toutes catégories confondues, sera dressé au début de chaque année, complété ou modifié éventuellement en cours d'année au fur et à mesure des acquisitions ou des aliénations. La mise en circulation sera subordonnée au début de chaque année à une autorisation, conformément à la lettre de l'article 22 du décret n° 147 du 25 Mai 1963 qui dispose : "Pour l'utilisation des véhicules appartenant à l'Etat... il sera établi une attestation de propriété par l'autorité administrative compétente". Donc pour chaque véhicule mis en circulation, il sera délivré une attestation dont seul la dénomination devrait changer, pour éviter toute confusion avec celle d'une institution fortement établie. Car aussi longtemps que ces attestations seront dénommées Carte Verte National, la confusion dans certains esprits subsistera. La Carte Verte constitue dans les pays où l'assurance

est obligatoire un document d'assurance, en même temps qu'il dispense l'assuré aux postes-frontières du versement d'une caution entre les mains des services douaniers. Il affranchit également l'assuré de l'obligation de souscrire un contrat spécial d'assurance temporaire. Pour ces raisons et compte tenu de son cachet international il serait judicieux de les dénommer
AUTORISATION DE MISE EN CIRCULATION. Cependant, s'il est avéré que cette dénomination tient uniquement à sa couleur, ^{des lois} il suffira de la changer.

.../...

REPUBLICQUE GABONAISE

UNION - TRAVAIL - JUSTICE

Carte Verte Nationale

(C V N)

DECRET N° 00147 / DF DU 24 Mai 1963 Portant
règlement d'obligation d'assurance en matière de
circulation de véhicules terrestres à moteur

ARTICLE 20. L'obligation d'assurance ne
s'applique pas à l'Etat

CARACTERISTIQUES DU VEHICULE

GENRE

IMMATRICULATION

MARQUE

TYPE

SOURCE D'ENERGIE

PUISSANCE ADMINISTRATIVE

DATE DE MISE EN CIRCULATION

Service Administratif
employeur

Délivrée le

Le Directeur des Assurances

(C O N C L U S I O N
 ~~~~~

L' E T A T    e t    l a    V A L O R I S A T I O N    d e    s o n  
 ~~~~~

I M A G E
 ~~~~~



71. - Le risque automobile est un risque grave. Depuis plusieurs années l'Etat gabonais en a pris conscience : la loi n° 17/62 du 6 Juin 1962 instituant une obligation d'assurance en matière de circulation des véhicules terrestres à moteur, complétée par le décret n° 147 du 24 Mai 1963, en est l'illustration éclatante. Au fond, ces textes traduisent le souci de l'Etat, d'offrir à tout citoyen-victime d'un accident de la route, une plateforme sure, garantissant les moyens d'une réparation juste et équitable. Pour les mêmes raisons, l'Etat gabonais a été conduit successivement à s'assurer d'abord auprès des sociétés privées d'assurance, avant de se doter en son sein, à partir de 1979 d'un service qui remplit notablement les mêmes fonctions. Toutes ces actions et bien d'autres qui ne concernant pas notre sujet, pourraient ensemble être considérés comme un exemple de réalisations qui devrait concourir à projeter de l'Etat, une image plus humaine et plus proche de la vie quotidienne de ses citoyens.

72. - Mais la création d'un tel service, faut-il le préciser (véritable organisme d'assurance des véhicules de l'Etat), ne camperait dans le droit fil des préoccupations d'un Etat soucieux de la pérennité du bien-être et de la justice sociale de ses citoyens, que si des moyens substantiels étaient débloqués et mis à sa disposition. Une fois réunis les moyens financiers, la structure et les actions à entreprendre devraient, pour ne pas se figer à contre courant, être déterminées en fonction de la politique qui a, en son temps, présidé à la conception dudit service. C'est à ce prix et grâce à une politique cohérente, et volontaire d'amélioration de la qualité du service vis à vis des citoyens victimes que le service de l'Assurance Administrative et Contentieux contribuera à la valorisation de l'image de l'Etat et partant de la politique qui anime ses institutions.

.../...



73. - C'est pourquoi, la survie et la crédibilité de ce service dépendent, en l'état actuel des choses, davantage de la volonté de l'Etat gabonais de se soumettre à un diagnostic qui déterminera les actions à entreprendre et surtout de sa disponibilité à accepter des suggestions susceptibles d'initier des réformes heureuses pour mettre fin à l'insatisfaction des citoyens. Nos suggestions sans être complètes - parce qu'elles sont le fruit de l'inexpérience qui caractérise tous ceux qui sortent des moules de l'Université ou des grandes Ecoles - tentent cependant d'imprimer des contours à ce débat passionnant dont nous espérons, qu'il ouvrira la voie à de fructueuses critiques.

74. - Enfin, il est aussi important que nécessaire de remarquer que la prise en charge **par l'Etat de ses véhicules, constitue** une évolution notable et qu'il serait dommage de revenir à l'ancien système. Elle procède d'une appréciation juste des possibilités de l'Etat, car il est dans l'ordre normal des choses pour tout Etat, de savoir les risques qu'il peut mettre à sa charge sans risquer de grever considérablement son budget. C'est donc cette démarche qui justifie à ce jour la couverture du patrimoine de l'Etat autre que l'automobile par les assureurs de la place.



TABLE DE MATIERES

|                                                                             |    |
|-----------------------------------------------------------------------------|----|
| Avant propos .....                                                          | 1  |
| Introduction .....                                                          | 3  |
| - Aperçu historique .....                                                   | 5  |
| - Plan de l'Etude .....                                                     | 7  |
| TITRE I. - Organisation, fonctionnement et procédures de<br>règlement ..... | 8  |
| S.I. - Organisation et fonctionnement .....                                 | 9  |
| A. - Organisation interne du Service .....                                  | 9  |
| B. - Fonctionnement du Service .....                                        | 11 |
| S.II. - Procédures de règlement .....                                       | 12 |
| A. - Etat débiteur de la dette de responsabilité ...                        | 13 |
| 1.- Procédures de règlement sous l'ancien régime.                           | 13 |
| a - La saisine .....                                                        | 13 |
| b - La procédure de règlement .....                                         | 14 |
| 2. - Procédures de règlement sous l'empire des<br>nouvelles règles .....    | 14 |
| a - Réparation des dommages matériels .....                                 | 14 |
| b - Réparation des dommages corporels .....                                 | 16 |
| 3. - Extinction de la dette de responsabilité....                           | 16 |
| B. - Etat créancière de la dette de responsabilité.                         | 17 |
| TITRE II. - Késpeir galvaudé .....                                          | 19 |
| S.I. - Une expérience à vau-l'eau .....                                     | 21 |
| 1.- Des retards et des lenteurs.....                                        | 21 |
| 2.- Un abstéisme révoltant .....                                            | 22 |
| 3.- L'Etat : puissance publique .....                                       | 23 |

.../...



## S.II. L'Alternative

|                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------|----|
| A. La couverture des véhicules de l'Etat par<br>l'assurance privée ..... | 24 |
| B. L'Etat reste son propre assureur .....                                | 28 |
| 1 - Une gestion financière plus autonome.....                            | 28 |
| 2 - Une centralisation administrative accrue...                          | 30 |

|                                                                  |     |
|------------------------------------------------------------------|-----|
| <u>CONCLUSION</u> : L'Etat et la valorisation de son image ..... | 33. |
|------------------------------------------------------------------|-----|

-O-O-O-O-O-O-O-O-