

**P**  
**X-24**

onal des  
es - Yaoundé

Cycle Supérieur  
9<sup>ème</sup> Promotion

**L'ASSURANCE AUTOMOBILE  
DE LA TRARIFICATION AU  
REGLMENT DES SINISTRES  
Etude Dans Le Cadre De La Star Nationale**

**Mémoire de Fin d'Etudes pour L'Obtention du  
Diplôme d'Etudes Supérieures D'Assurances  
(D E S A)**

**PRESENTE PAR:  
Chistian NDOYO**

**Sous la Direction de:  
P. EVOUNA Balla  
Chef de Département  
Sinistres et Contentieux — AMACAM**

**Juin 1990**

Institut  
International des  
Assurances - Yaoundé

Cycle Supérieur  
9<sup>ème</sup> Promotion

**L'ASSURANCE AUTOMOBILE  
DE LA TRARIFICATION AU  
REGLEMENT DES SINISTRES  
Etude Dans Le Cadre De La Star Nationale**

---

Mémoire de Fin d'Etudes pour L'Obtention du  
Diplôme d'Etudes Supérieures D'Assurances  
(D E S A)

---

PRESENTE PAR:  
Chistian NDOYO

---

Sous la Direction de:  
P. EVOUNA Balla  
Chef de Département  
Sinistres et Contentieux — AMACAM

Juin 1990

## R E M E R C I E M E N T S

NOUS TENONS À REMERCIER PARTICULIÈREMENT MONSIEUR PHILIPPE EVOUMA BALLA POUR SES CONSEILS ET SA DISPONIBILITÉ DE NOUS AVOIR ASSISTÉ ASSIDÛMENT DANS LA RÉALISATION DE CE TRAVAIL.

NOS REMERCIEMENTS VONT ÉGALEMENT À L'ENDROIT DES PERSONNES SUIVANTES :

- MONSIEUR HINYANDIGUIM MALO NESTOR
- MONSIEUR NGABNA N'GABÉRE
- MADEMOISELLE FLORENCE NOURA

A TOUS LES COLLÈGUES DE YAOUNDÉ DONT LA PARTICIPATION À NOS CÔTÉS NOUS A PERMIS DE SURMONTER LES DURS MOMENTS DE NOTRE FORMATION.

ENFIN, NOUS REMERCIONS SINCÈREMENT MADEMOISELLE NYANGO!O DELPHINE POUR SA CONTRIBUTION DACTYLOGRAPHIQUE À LA MISE EN FORME DE NOTRE MÉMOIRE.

.../...

## D E D I C A C E S

NOUS DÉDIONS CE MÉMOIRE À TOUTE NOTRE FAMILLE,  
À NOTRE GRAND FRÈRE MBAITELEM DJERANI EN PARTICULIER.

À NOS AMIS :

- DOCTEUR NGAKOUTOU NDOUBA
- MONSIEUR TIADOU JACQUES
- MONSIEUR MBAYNODJIM PERKYSS
- MONSIEUR DJIMASRA
- MONSIEUR NGOMODJI RÉBEN.

.../...

## I N T R O D U C T I O N   G E N E R A L E

L'assurance automobile est l'une des branches qui causent le plus grand malaise aux compagnies d'assurance de nos jours. Auparavant, les sociétés d'assurances ont été pendant longtemps considérées comme étant des intermédiaires financiers, les plus crédibles à la faveur de l'essor économique de l'époque.

Mais depuis la crise mondiale de 1973, l'ordre de rendement des entreprises d'assurances a été complètement bouleversé à travers le monde et, plus particulièrement dans les Pays membres de la C I C A (1). Ce revirement de la situation est la conséquence immédiate d'une gestion périlleuse de la garantie automobile. Pourtant l'assurance est une opération par laquelle une partie, l'assuré se fait promettre moyennant une rémunération, la prime, pour lui ou pour un tiers, en cas de réalisation d'un risque, une prestation par une autre partie, l'assureur qui prenant en charge un ensemble de risques les compense conformément aux lois de la statistique.

Il résulte de cette définition que la prime est l'élément clé d'un contrat d'assurance. C'est en fait le paiement de la prime qui fonde la convention de garantie et déclenche éventuellement la mise en oeuvre des prestations promises par l'assureur à l'assuré, en cas de réalisation du risque.

Malheureusement, en ce qui concerne singulièrement l'assurance automobile, les primes ne s'adaptent pas de manière équitable, aux sinistres pris en charge par les assureurs. Ceux-ci sont obligés, le cas échéant, d'opérer des ponctions dans les autres portefeuilles pour compenser les risques automobile. En réalité, très peu de personnes s'évertuent à souscrire la garantie "multirisques" automobile, à cause de son tarif plus élevé, pour la plupart de la population dotée d'un faible revenu.

.../...

---

1) C I C A : Conférence Internationale des Contrôles d'Assurances.

Seule l'assurance de responsabilité civile rendue obligatoire, fait l'objet d'une souscription massive. Malgré la tendance Universelle à imposer le contrat automobile de responsabilité civile à tout détenteur de véhicule, le nombre de recours s'accroît en une vitesse exponentielle, dont l'impact sur le rapport sinistre à prime (s/p) finit par créer un grand déséquilibre.

En général, la masse des primes auto ne correspond pas au volume des sinistres gérés par les assureurs, à tel point qu'elles sont jugées insuffisantes. Compte tenu de la montée de la sinistralité et des mauvais résultats techniques enregistrés, on est amené à se poser la question suivante : Dans quelles conditions fixe-t-on la tarification automobile ?

En France par exemple, c'est le G.T.A. (2) qui était seul habilité à établir le tarif auto. Actuellement le jeu de la concurrence est sensiblement accentué, en raison de l'intégration économique des pays d'Europe de l'Ouest, à telle enseigne qu'on s'oriente plutôt vers une libéralisation tarifaire.

Dans nos pays, la compétence est dévolue aux ministères des finances qui ont mission de fixer les tarifs et de les imposer aux sociétés d'assurances. C'est le cas de la S.T.A.R. Nationale (3).

Au Tchad l'assurance est apparue avec la naissance des activités industrielles et commerciales des sociétés étrangères, préoccupées d'assurer la sauvegarde de leurs investissements sur le territoire.

Bien avant l'indépendance, existaient déjà quelques exploitations industrielles et commerciales. Et à ce titre neuf agences des compagnies d'assurances de la métropole exploitaient le marché. Aucun souci de formation de cadres

.../...

---

2) G.T.A. : Groupement Technique Accident

3) S.T.A.R. : Société Tchadienne d'Assurances et de Réassurances.

et d'investissement de primes sur place ne se faisait sentir. Les autorités nationales encouragées par la C.N.U.C.E.D. (conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement) ont cru bon de révolutionner le marché d'assurances, par la création d'une société d'assurances du droit national. C'est ainsi que par une Ordonnance n°9/P.CS/SGG du 30 Juin 1977, la S T A R Nationale a vu le jour.

En dépit de nombreuses tribulations qui ont enveloppé le Tchad, cette jeune société s'affirme progressivement par son dynamisme spectaculaire ce, malgré son faible niveau du chiffre d'affaire à l'heure où quelques compagnies donnent l'impression de sonner le glas de l'assurance automobile. C'est d'ailleurs l'une des curiosités qui nous entraîne dans l'examen des conditions de tarification et celui qui consiste à relever les aspects originaux dans le processus d'indemnisation des victimes d'accident de circulation. En effet, il est question de s'informer à travers ce thème, des méthodes et des facteurs qui concourent à l'avantage de la STAR Nationale, dans les opérations du règlement de sinistres. Le travail que nous réalisons actuellement, fait suite à une série d'enquête menées au Tchad, au courant de l'été dernier.

Le présent thème sera axé essentiellement sur deux grands points :

- La première partie portera sur la tarification automobile
- La deuxième partie sera consacrée au règlement de sinistres en assurance automobile.

.../...

PREMIERE PARTIE

\*\*\*\*\*

TARIFICATION AUTOMOBILE

CHAPITRE I : LE PRINCIPE GENERAL DE L'ETABLISSEMENT  
DES TARIFS.

La notion de tarif révèle au premier abord une consonnance monétaire certes. Mais la présente approche que nous faisons de la tarification en assurance automobile pratiquée par la STAR Nationale, sera orientée essentiellement vers l'identification des critères de base. Lesquels critères sont regroupés d'une part dans la définition même des tarifs et d'autre part, dans une série de mesures dites de moralisation du risque, se traduisant par les réductions du montant des primes à payer.

Section 1 : Le champ d'application du tarif

La définition des tarifs nous permet à juste titre d'énumérer les différentes catégories de véhicules, en tant que fait générateur d'une tarification. Il est également opportun d'envisager les cas de certaines garanties fragmentées dans le temps.

A- Les véhicules soumis au tarif

- Le tarif n°1 : Il est applicable aux véhicules à carrosserie de tourisme, utilisés tant pour les besoins professionnels que privés et qui sont aménagés pour le transport des personnes.

- Le tarif n°2 est appliqué aux véhicules quel que soit leur usage, aux véhicules à carrosserie conçue pour le transport de marchandises ou de matériel et dont la charge utile autorisée ne dépasse pas 3.500 Kgs, ainsi qu'au véhicule de tourisme utilisé pour le transport ou livraison des produits ou marchandises. Les camionnettes et les pick-up en sont notamment concernés.

- Quant à la catégorie n°3, elle concerne les véhicules à carrosserie destinée au transport des marchandises ou des matières, dont la charge utile autorisée excède 3.500 kg. Ce sont les véhicules appartenant à des propriétaires ou tiers munis de la patente de transporteur.

.../...

Tombent sous le coup du tarif 3, les véhicules utilitaires dont la charge utile est supérieure à 3.500 kg et servant au transport des produits ou marchandises appartenant à l'assuré.

- La quatrième série tarifaire englobe les voitures de location avec chauffeur, ainsi que tous les véhicules munis ou non d'un taximètre, transportant des passagers à titre onéreux.

- Les véhicules motorisés à deux ou trois roues, d'un poids maximal inférieur à 150 kgs et dont la conduite ne nécessite pas la possession d'un permis de conduire, sont dans le groupe 5.

- Le n°6 s'applique aux véhicules appartenant aux garagistes et vendeurs d'automobiles ou qui leur sont confiés pour vente, réparation, essai, ou mise au point, lorsqu'ils ne peuvent être assurés isolément.

Ces véhicules sont alors garantis par police "flottante" sans limitation de nombre et sans limitation de marque, forme, valeur, ni force en chevaux.

- Les tarifs 7 et 8 portent respectivement sur les automobiles à usage d'auto-école et ceux destinés à la location sans chauffeur.

- Les engins mobiles de chantier sont passibles du tarif de la catégorie 9. Il s'agit des appareils utilisés par les entreprises industrielles (principalement les entreprises des travaux publics) agencés spécialement pour l'exécution de leurs travaux de chantier, se déplaçant sur roues ou chenilles. Ce déplacement s'effectue soit par leurs propres moyens, soit en étant traités par un autre véhicule motorisé.

Enfin, la dernière catégorie intéresse les engins de types spéciaux, ne rentrant dans aucune catégorie de 1 à 9,

et notamment les voitures d'ambulance, corbillard, fourgons funèbres, les véhicules des collectivités publiques (arroseurs, balayeuses). Ce sont aussi les bennes et camion utilisés uniquement pour l'enlèvement des ordures. Il s'en suit également des goudronneuses, les voitures de vidange, les tracteurs agricoles et forestiers. Les véhicules circulant aux aérodromes sont au même titre recensés dans cette catégorie.

Cette définition du tarif est purement énumérative. Néanmoins elle a toute son importance d'être la référence à la mesure de fixation du tarif automobile. En tout état de cause, elle ne nous permet pas encore de saisir la notion de tarification. Par ailleurs, l'assurance automobile n'est pas souscrite indéfiniment, d'où la nécessité de fixer la durée de la garantie.

B - La durée de la garantie auto.

Les primes payées s'entendent pour la garantie d'une année, sans tacite reconduction. Toutefois, les assurances temporaires peuvent être accordées sur la base suivante :

5 jours	10 % de la prime
6 à 10 jours	15 % de la prime
11 à 20 jours	21 % de la prime
21 jours à 1 mois	28 % de la prime
1 à 2 mois	36 % de la prime
2 à 3 mois	44 % de la prime
3 à 4 mois	52 % de la prime
5 à 6 mois	68 % de la prime
6 à 7 mois	78 % de la prime
7 à 8 mois	84 % de la prime
8 à 9 mois	92 % de la prime

.../...

Au-delà de neuf mois, la prime annuelle est exigible ainsi qu'en cas de circulation déclarée exceptionnellement, mais non limitée à une période.

Dans tous les cas de renouvellement d'un contrat d'une durée inférieure à une année, la prime correspondante à la période continue totale de garantie doit être calculée sur la base du barème ci-dessus. Il est bien entendu que pour une durée totale de garantie de plus de neuf mois en plusieurs fractionnements, la somme des fractions de prime ainsi perçue ne doit pas être inférieure à 110 % de la prime annuelle.

#### Exemple d'illustration

1) Soit un assuré qui souscrit une assurance pour un mois. Il paiera conformément au barème 28 % de la prime annuelle de base. Si à la fin de cette première période de garantie, il demande renouvellement de sa police pour deux mois, la durée continue totale de garantie sera de trois mois correspondant à une prime totale de 44 % de la prime annuelle. Comme cet assuré a déjà payé 28 %, il ne devra verser au renouvellement que la différence, soit  $44 - 28 = 16$  %.

2) Soit un assuré qui a souscrit une assurance pour quatre mois et qui a par conséquent payé 52 % de la prime annuelle. Il sollicite à l'issue de son contrat un renouvellement pour une durée de six mois. La durée continue totale de garantie étant de six mois. La prime totale exigible ne peut être inférieure à 110 % de la prime annuelle, Il devra payer la différence entre 110 % et 52 % soit 58 %.

Il est bien entendu malaisé de la part des assurés d'être contraints au paiement des primes, pesant lourdement sur leur patrimoine. Mais des aménagements sont apportés à la tarification afin de réduire le montant exigible des primes.

Section 2 : Les conditions de réduction

Les réductions de primes sont offertes généralement aux clients plus méritants. Elles se traduisent à la fois par un geste commercial et une action de moralisation du risque. Elles concernent principalement l'assurance "flotte" et la bonification.

A - Le cas de l'assurance "flotte"

Peuvent être considérés comme constituant une "flotte" au sens du tarif automobile, les véhicules appartenant à une même personne physique ou morale et immatriculés dans la République du Tchad.

Les réductions en matière de "flotte" sont récapitulées dans le tableau ci-après :

Nombre de véhicules composant la "flotte"	Rabais de Primes
10 à 20	10 %
21 à 40	15 %
41 à 60	20 %
+ de 60	25 %

Du moment où les véhicules faisant l'objet de réduction pour la pluralité dont couverts par des polices différentes, le rabais pourra être calculé en tenant compte du nombre total des véhicules. Chaque police devant obligatoirement indiquer le numéro des autres polices bénéficiant de cet avantage. Il sera nécessaire de s'assurer, lors de chaque renouvellement, que les contrats justifiant le rabais est toujours en vigueur à cette date.

En outre, lorsque ces véhicules sont assurés auprès des sociétés différentes. Chaque police devra obligatoirement comporter l'indication des numéros de véhicules assurés auprès d'une ou de plusieurs autres sociétés. Elle doit également faire mention du nom de ces sociétés et du numéro de police couvrant les véhicules entrant dans la composition de la "flotte".

Note : L'assuré devra aviser la société de chaque changement du véhicule ou de l'adjonction d'un véhicule supplémentaire. Un avenant de régularisation sera établi à la fin d'année de la police.

La réduction pour pluralité de véhicule résulte d'une situation objective de l'assuré. En plus de cette considération, la société sera amenée à accorder de manière subjective une réduction sur la prime en terme de bonification.

B - La bonification pour non déclaration de sinistre.

La bonification peut être considérée ici comme un prix d'encouragement et elle est la résultante du comportement appréciable de l'assuré. C'est ainsi que, un client ne possédant qu'un seul véhicule et qui n'aurait déclaré aucun sinistre au cours de l'année d'assurance, pourra bénéficier d'une bonification calculée à raison de 10% de la prime écoulée. Cette bonification sera versée à l'assuré par la STAR Nationale ayant garanti le risque durant l'année.

Elle pourra être portée à 15%, si deux années consécutives d'assurance remplissant les conditions mentionnées au paragraphe ci-dessus. Le niveau sera à 20% si tel est le cas pour trois années ou plus.

Pour les assurés propriétaires de deux à trois véhicules, la bonification pourra leur être la base des mêmes exigences que ce qu'on vient d'évoquer. Elle sera donc calculée véhicule par véhicule comme si chaque véhicule était assuré par police séparée.

.../...

Quant aux assurés détenteurs de "flotte" d'au moins dix véhicules. Ils risqueront de profiter d'une bonification de 10 % sur la prime de l'année écoulée, à condition que le montant des sinistres payés et en suspens au titre de ladite année ne dépasse pas 33 % des primes payées par eux pour cette année.

Dans tous les cas, la bonification ne sera applicable que pour les véhicules dont la garantie n'a pas fait l'objet d'une suspension donnant lieu à remboursement de primes ou report d'échéance.

Au cas où un assuré changeait d'assureur. Son ancien assureur lui délivrera éventuellement, une attestation de non déclaration de sinistre. Elle est destinée à ne pas lui faire perdre le bénéfice de la progressivité de la bonification. Sur la foi de cette attestation, le nouvel assureur pourra accorder, dès la fin de la première année d'assurance une bonification de 15% ou 20%, si les conditions énoncées précédemment se trouvent réunies.

Une autre forme de réduction apparaît de manière plus intéressante dans la mutuelle Camerounaise AMACAM qui accorde une remise commerciale à certaines catégories socio-professionnelles reconnues sous l'étiquette de clients potentiels. Ce sont notamment les enseignants, les militaires, les cadres appartenant à d'autres sociétés telle que FONADER. Ceux-ci ont droit à une remise de 20 % sur leurs primes. Ce genre d'opération est en rapport à une action marketing menée au bénéfice des assurés.

Cependant il est bien entendu que la remise commerciale est suffisante pour son montant. Son cumul avec le bonus est d'office non admis par l'AMACAM. (4)

Par ailleurs, l'application du malus est mal adaptée en Afrique et principalement dans les pays de la CICA. Car en pratique il ne compense pas le bonus accordée aux assurés. C'est dans cet ordre d'idée qu'au Niger, les assureurs n'hésitent pas à résilier purement et simplement les contrats automobiles après réalisation de deux cas de sinistres consécutifs. (5)

A partir de ce principe général de la tarification que nous venons d'examiner, nous serons en effet, à mesure de déterminer la prime selon la gamme des garanties offertes par la société.

- 
- 4) Informations recueillies auprès d'un responsable de l'AMACAM
  - 5) Déclaration d'un stagiaire Nigérien.

CHAPITRE II : LA DETERMINATION DE LA PRIME RELATIVE AUX  
DIVERSES GARANTIES OFFERTES.

Un tarif unique s'applique pour les garanties responsabilité civile et recours des tiers incendie. Le calcul de la prime responsabilité civile a pour base les cinq éléments ci-dessous fixés d'après déclaration expresse par le souscripteur. Il s'agit des critères de tarification dans la police.

- L'usage du véhicule :

le nom et la classification

- La puissance fiscale : c'est-à-dire la force en chevaux du véhicule.

Quel que soit l'âge du véhicule, cette force découle du calcul du service de mines ou de toute autre autorité chargée de la délivrance des cartes grises.

- Le nombre de places prévue par le constructeur et qui figure sur la carte grise.

- Pour les véhicules transportant, même occasionnellement des voyageurs.

- La charge utile autorisée pour les véhicules à usage commercial.

- La remorque.

Quelle que soit la catégorie à laquelle appartient le véhicule tracteur, les éléments : charge utile, nombre de places déclarés doivent être rigoureusement conformes aux indications mentionnées sur la carte grise.

Les déclarations sont faites aux risques et périls du souscripteur qui s'expose aux sanctions légales et contractuelles en cas d'inexactitudes sur l'un ou l'autre des cinq critères qui précèdent.

C'est en somme sur le fondement de ces critères que sont ventilées les primes selon la gamme des garanties offertes aux clients par la STAR NATIONALE.

.../...

Section 1 / L'assurance de responsabilité civile et recours  
des tiers incendie

A) - L'accident corporel aux tiers transportés.

Ce risque ne peut être couvert isolément. En ce qui concerne les véhicules des catégories 2 et 3, les primes ne comprennent pas cette garantie. Celle-ci peut néanmoins être accordée aux conditions suivantes :

a) Les passagers transportés dans la cabine  
du conducteur

On admet dans ce cas, une assurance sans surprime, dans la limite du nombre de personnes prévu aux conditions générales, soit deux personnes. La couverture peut s'acquérir pour un seul passager au-delà de deux en sus du conducteur moyennant une surprime de 1.412 F.CFA.

b) Les passagers transportés hors de la cabine.

A ce titre il y a application d'une surprime de 1.911 F.CFA par passager et un minimum de 9.539 F.CFA par véhicule. Sont exclus de l'assurance les passagers transportés dans les remorques car le code de la route l'interdit formellement. Ce qui n'est malheureusement pas le cas dans la pratique dans notre pays. La même mesure frappe les personnes transportées hors de la cabine pour les camions citernes.

Les règles ci-dessus mentionnées ne s'attachent qu'aux passagers transportés à titre gratuit. Au demeurant le transport onéreux devra faire l'objet du tarif 4 (transport public de voyageurs).

B) - Le transport d'élèves des écoles ainsi que les voitures de tourisme servant occasionnellement au transport de voyageurs à titre payant.

La prime pour le transport des élèves dans des autocars est évaluée au minimum 1.404 F.CFA par place. S'il s'agit d'un autre camion aménagé pour le transport des personnes, le montant exigé sera de 2.074 F.CFA par place.

.../...

Quant aux voitures entrant dans la catégorie 1. Les primes du tarif comprenant la garantie des personnes transportées à titre gratuit, à concurrence du nombre de places assises que comporte la voiture majorée de 50%. Mais si ces voitures servent occasionnellement au transport payant des voyageurs, une surprime de 50% doit être appliquée sur la tarification de base responsabilité civile. Ce, quelque soit le nombre des personnes transportées, à condition que le propriétaire ne possède pas la patente du transporteur.

Certains titulaires de camions destinés aux marchandises pourront obtenir une assurance à l'égard des passagers non autorisés.

C - Les personnes transportées à l'insu de l'assuré dans un camion destiné au transport de marchandises.

Nombre de conducteurs de camions servant au transport de marchandises invitent des usagers qu'ils rencontrent sur la route à monter dans leur véhicule. Ils effectuent ces opérations à leur propre profit, en transgressant ainsi les instructions données par leur patron. Ce risque est couvert pour les véhicules rangés dans la catégorie 2 et 3, moyennant surprime de 15% de la prime responsabilité civile.

Dans la plupart des occasions les assurés peuvent également procéder au transport bénévole, en portant secours aux personnes accidentées.

D - Les dommages résultant du transport bénévole d'un accident de route.

Au cas où l'automobiliste est assuré à transporter bénévolement quelqu'un blessé à la suite d'un accident de la route. La société, assurant la responsabilité civile lui remboursera les dommages aux garnitures intérieures de la voiture et aux vêtements résultant de ce transport. Ceci, sans qu'il y ait une prime supplémentaire au tarif responsabilité civile.

.../...

Par ailleurs, le trafic des matières inflammables n'est pas exclu de la garantie.

Section : 2 : Le transport de matière inflammables et explosives.

Le transport des matières inflammables et explosives est autorisé avec application d'une surprime.

En ce qui concerne les camions, les camionnettes, les autocars et les autobus, il est admis sans surprime, une tolérance de 500 kgs ou de 600 litres (y compris l'approvisionnement du carburant nécessaire au moteur) d'huile ou liquides inflammables (essence, gazoil ou autre carburant analogues). Au delà de cette limite, ou pour un transport de matières explosives comme le gaz, une surprime de 100% doit être obligatoirement perçue. Elle est calculée sur la base de la prime incendie.

En terme d'assurance automobile, l'accent n'est pas uniquement mis sur la sécurité des tiers ou des personnes transportées. Il est tout à fait nécessaire de prévoir à ce titre un élargissement du contrat afin de garantir les dommages éventuels qui surviendront au véhicule.

Section: 3 : Les assurances dommages au véhicule

Les dommages qui sont susceptibles d'atteindre le corps de la chose assurée peuvent résulter d'une détérioration, suite à un accident. Il peut s'agir essentiellement soit d'un incendie, soit d'un vol, ou bien d'une collision.

A - Le risque incendie

La garantie sera fracturée selon que le véhicule est mis en circulation ou se trouvant chez le garagiste.

a) Les véhicules en circulation.

La prime incendie est fonction de la catégorie (usage) à laquelle appartient le véhicule. Elle dépend également de la valeur vénale

du véhicule qui est celle déclarée par le souscripteur. Eventuellement de la valeur de la semi-remorque. Cette valeur s'ajoute à celle du véhicule tracteur. Dans tous les cas où la valeur vénale du véhicule sera supérieure à la valeur assurée, la règle proportionnelle sera requise.

Si d'aventure, le bien assuré a subi des transformations, augmentant sa valeur vénale. Le coût de ses transformations devra s'ajouter à sa valeur propre. De plus il faudra décrire en détail les équipements spéciaux.

b) Les véhicules immobilisés au garage.

Le risque incendie des véhicules immobilisés au garage peut être couvert moyennant une prime annuelle calculée à raison de 1 % de la valeur du véhicule déclarée par le souscripteur. Un minimum de 11.102 F.CFA est donc exigé par le véhicule.

Autant qu'une assurance dommage résultant de l'incendie est offerte à son propriétaire, l'assurance vol se situe également dans le même cadre.

B - L'assurance vol.

Nous rappelons à ce niveau la même situation concernant l'assurance incendie où une distinction s'impose entre les véhicules en circulation et ceux immobilisés au garage.

a) Le vol intervenu au véhicule en circulation.

La prime de vol est évaluée sur la base de la valeur vénale du véhicule. Il n'y a pas lieu de nous appesantir sur ce cas, car les conditions sont identiques à celles de l'assurance incendie.

b) Le vol commis chez le garagiste.

Sauf le cas de vol au garage par effraction des locaux, le vol des accessoires n'est jamais couvert, s'il est commis indépendamment du véhicule.

.../...

En ce qui concerne les pneumatiques ainsi que les accessoires et pièces de rechange dont le catalogue du constructeur prévoit la livraison en même temps<sup>que</sup> le véhicule. Dans ce cas la garantie ne joue que s'ils ont été volés à la fois avec la voiture. Cette couverture est toujours subordonnée au vol effectué avec effraction, escalade, ou usage de fausses clés, tentative de meurtre ou violence corporelle.

Toutefois, les garagistes doivent avoir l'obligation d'assurance pour les risques professionnels. Malheureusement aucune disposition légale n'en fait mention. C'est la raison pour laquelle, le détenteur du véhicule déposé en réparation chez le garagiste a tout intérêt à prévoir dans sa police la garantie vol. La prime est calculée à raison de 1/00 de la valeur du véhicule déclarée. Un certain minimum est cependant exigé.

#### c) La tierce collision

La société garantit les dommages subis par le véhicule assuré avec les accessoires et les pièces de rechange dont le catalogue du constructeur prévoit la livraison en temps que le véhicule, lorsque ces dommages proviennent soit d'une collision avec un autre véhicule, soit d'un choc avec un corps fixe ou mobile, soit d'un versement sans collision préalable.

La prime correspondant au risque est fonction de l'usage de ce véhicule, et est calculée par application d'un taux sur la valeur neuve actualisée dudit véhicule.

La tarification n'est qu'une phase de la production dans l'assurance automobile. Ce qui ne pose guère de problème particulier aux producteurs.

Par contre le domaine le plus litigieux et le plus névralgique, découle du règlement des sinistres qui constitue la prestation de l'assureur au profit de son assuré, au titre du contrat d'assurance.

DEUXIEME PARTIE

\*\*\*\*\*

LE REGLEMENT DES SINISTRES EN ASSURANCE  
AUTOMOBILE

## CHAPITRE I : Une SINISTRALITE RECRUDESCENTE

Le règlement de sinistre automobile se manifeste comme un virus qui infecte la vie des sociétés d'assurance, voire menaçant directement leur existence. Les tribunaux ne cessent de prononcer des condamnations de plus en plus sévères à l'encontre des assureurs. La crise est donc générale. Les jeunes et vieilles compagnies, aussi bien en Afrique qu'en métropole, n'en sont guère épargnées. La société Tchadienne d'Assurances et de Réassurances s'avère être également contaminée par ce mal.

Le Tchad se trouve être un pays plongé dans un conflit armé, pendant de très longues années, faisant un nombre incalculable des victimes. D'un autre côté, le bilan des accidents de la route est semblable à celui de la guerre, pour un parc automobile évalué à 14.000 véhicules seulement. (6)

Ce phénomène résulte donc d'une série de facteurs endogènes et exogènes de la société tchadienne.

### Section 1 : Les causes objectives des accidents de la circulation.

Les origines des accidents au Tchad sont multiples. Il s'agit primordialement d'un phénomène naturel qui prive ce pays de tout avantage. Le nord est constitué d'une grande étendue de désert rendant impossible les tracées de routes. C'est avec une grande abnégation qu'on s'évertue à circuler dans la partie septentrionale du pays. En bravant pendant tous les parcours, les chemins sablonneux, les risques d'enlèvement et l'inéluctable vent de sable.

.../...

---

6) Document statistique publié en 1985 par la G.T.A.

Au niveau méridional s'étend une savane, qui bénéficie pendant la moitié de l'année, des précipitations sporadiques et violentes. Ce qui rend impraticables certaines routes qui desservent les villes de l'extrême sud à la capitale. Lorsque ces axes sont inondés, les usagers se voient obligés de traverser le Nord Cameroun avant de faire jonction avec Ndjamena (la capitale), grâce au pont reliant les deux territoires, à la hauteur de Kousseri. (7).

Or, nous savons que, plus la distance parcourue est longue, plus les risques s'aggravent. Nous constatons aussi avec regret que, pour une superficie de 1 284 000 Km<sup>2</sup>, seules quelques artères de la ville de Ndjamena sont bitumées. La plupart de nos routes ont subi des détériorations complètes par manque d'entretien régulier. Ce qui ne peut se faire sans danger pour les usagers.

Quant aux permis de conduire, leur possession n'est jamais soumise à un contrôle rigoureux, à tel point que, une pléthore de conducteurs sont dotés de permis de complaisance. A titre prophylactique, le dépistage de ces permis doit s'effectuer avec autant d'efficacité, qu'une sévère repression s'avère nécessaire à l'encontre des faux détenteurs.

En plus de ces problèmes, l'infrastructure mise en place, n'a pas prévu d'installation suffisante des signalisations routières. Et le besoin se fait sentir à la fois dans les grandes agglomérations que sur les axes routiers.

L'ivrognerie sévit la population à l'instar d'un fléau. Elle atteint toutes les couches sociales. Jeunes comme vieux se livrent à une consommation immodérée des boissons alcoolisées. Le comble est celui des conducteurs qui ignorent en bloc, tous les dangers et les responsabilités qu'ils encourent, en se mettant à conduire en plein état d'ébriété.

.../...

---

7) Kousseri : Ville de l'extrême Nord de la République du Cameroun.

La défectuosité qui frappe la majorité des véhicules en circulation ne gêne aucunement les autorités. La conjoncture conflictuelle aidant, les taximen se plaisent à transporter des personnes dans des "cimétières" embulants qu'ils prennent pour des voitures.

Le non respect de poids en charge ainsi que le nombre de places prévu par le constructeur est la règle chez les transporteurs. L'ensemble des difficultés ci-dessus évoquées, contribue sans cesse à la montée flottante de la sinistralité.

La guerre, quant elle constitue le leitmotiv, se traduisant par un syndrome de nervosité dans tous les esprits. Certaines personnes imbues de leur personnalité ne lésinent pas sur les moyens, lorsqu'il s'agit de provoquer une catastrophe routière. Tandis que d'autres se montrent singulièrement irritées, toujours enclines à effectuer du rallye en plein centre urbain.

Le spectre de la guerre qui plane continuellement sur le pays, crée un choc psychologique chez les compatriotes. Il en résulte certainement une perte de la raison et du contrôle, surtout concernant les conducteurs. Le diagnostic que nous faisons à présent de l'origine de la haute sinistralité, s'étend également à la subjectivité des usagers de la route.

## Section 2 : Les causes subjectives de la sinistralité.

Il convient de relever à ce niveau le degré d'ignorance qui demeure encore vivace dans les familles tchadiennes. Cette ignorance est, dans une certaine mesure la mort elle-même. Car en fait, il est inadmissible qu'une personne se comporte indifféremment devant les prescriptions routières. Les habitants ignorent, dans plusieurs circonstances les dangers mortels qui entourent un véhicule à moteur. Ceux-ci lui reconnaissent les caractéristiques comparables à celles d'un simple cheval ou dromadaire.

Des grands efforts s'imposent dans le cadre d'une alphabétisation de masses, sans laquelle nous ne parviendrons jamais à réduire le nombre des accidents perpétrés.

Selon une suite de propos recueillis auprès des Tchadiens à Ndjamena, la mort est considérée comme un passage forcé, du moins un tremplin vers le paradis. Il faut l'accepter comme telle. Fuir la mort est une preuve de lâcheté. C'est pourquoi, à l'occasion où elle se présente il est indigne et inutile de se livrer ni à la frayeur, ni au déshonneur. L'honneur pour l'homme est placé au-dessus de toute considération, même celle de la mort. Une des raisons pour laquelle pendant qu'un individu s'aperçoit de la présence d'une femme dans ses environs, il s'efforce à accomplir son acte de bravoure, en traversant nonchalamment la voie, à l'approche d'un véhicule lancé en pleine vitesse.

Cette attitude irréfléchie et révoltante des piétons favorise en grande partie la réalisation des accidents de la circulation.

Ils révèlent une volonté suicidaire de leur part. Les usagers déambulent naturellement à tue-tête, dans les rues, sans crainte et sans prêter la moindre attention aux automobiles de passage.

En dehors de ce constat malencontreux, il n'existe aucun endroit propice, destiné à parquer les animaux domestiques. La divagation des moutons, des ânes, des boeufs et des dromadaires à travers tout le pays, en peut se produire sans risque majeur pour les automobilistes. Le plus ahurissant est que, même dans les agglomérations assez importantes ces bêtes sont lâchées dans les rues avec la bénédiction des autorités administratives. Elles perturbent ainsi, largement la libre circulation.

La sinistralité se conçoit au Tchad comme un phénomène de société. Autrement dit, une gangrène qui décime progressivement des vies humaines. La STAR Nationale étant liée par des engagements vis-à-vis de ses assurés, ne peut s'empêcher de procéder, le cas échéant à la réparation des conséquences de la survenance des sinistres.

.../...

CHAPITRE II : LA PROCEDURE DE REGLEMENT EN CAS DE SURVENANCE  
DES SINISTRES.

La cadence des règlements des sinistres augmente à une vitesse déconcertante. Toutefois, la curiosité avec laquelle nous sommes porté à examiner particulièrement ce phénomène ; c'est la façon dont la STAR Nationale gère ses sinistres. L'opération de règlement est montée avec l'entrée en jeu de différents facteurs qui lui permettent de s'affranchir des mauvais résultats techniques. En effet, cette jeune société est en bonne posture à l'heure où la sonnette d'alarme est tirée par toutes les compagnies en matière d'assurance automobile. D'une manière conséquente, il nous convient d'identifier les quelques aspects qui diffèrent des règles de procédure classiques.

Section 1 : Les règles classiques

Le contrat d'assurance en général est un contrat synallagmatique qui génère des obligations réciproques aux parties. En cas de sinistre, l'assureur doit procéder à son règlement, en contre partie, des primes versées par l'assuré. Mais l'exécution de l'opération de règlement, est subordonnée à l'accomplissement et au respect strict de certaines règles de formalité .

A - La déclaration de sinistre et l'ouverture  
du dossier.

La survenance de l'événement dommageable oblige l'assuré à en donner avis à son assureur dans un délai de cinq jours. Autrement dit, il doit faire part des connaissances qu'il a de tout sinistre qui est de nature à entraîner la garantie. Ceci pour que l'assureur prenne les mesures conservatoires. Le contenu de la déclaration comportera les circonstances et les conséquences connues. En pratique, c'est le constat de la police qui est admis comme pièce à conviction.

.../...

Il est question d'apporter des précisions quant à l'identification des victimes, et des véhicules ainsi que les témoins éventuels. Au cas où l'assuré est mis en cause devant une juridiction quelconque, il pourra transmettre à la société les documents afférents à la procédure.

En matière de vol, le délai de cinq jours est ramené à vingt-quatre heures. La recevabilité de la déclaration du vol devra être dédoublée par le dépôt d'une plainte contre inconnu.

La sanction pour inobservation de cette formalité est la déchéance de garantie. C'est-à-dire qu'une déclaration tardive ou le défaut de déclaration du sinistre emporte la perte du droit de l'assuré, mais elle est inopposable à la victime de l'accident.

Cependant il est très difficile de faire application pratique de la sanction. Car dans la majorité des cas, les explications fournies par la compagnie d'assurance bute sur l'incompréhension totale des assurés. Ainsi pour des raisons évidentes, la STAR utilise rarement la faculté qui lui est offerte, d'opposer aux clients la déchéance ou autre sanction, pour déclaration hors délai. A la suite des renseignements recueillis de l'assuré, le service sinistre ouvre le dossier correspondant et entame son instruction.

#### B - L'instruction du dossier.

A l'occasion de la déclaration de tout sinistre, l'assureur doit vérifier que la garantie est bien acquise à l'assuré, pour le sinistre considéré et qu'il est à jour de ses primes. Les mentions suivantes sont portées au dossier :

- Nom et prénoms du conducteur
- Références du permis de conduire
- Nom et prénoms du propriétaire de véhicule.
- Son adresse complète
- N° d'immatriculation du véhicule
- Renseignements sur l'adversaire s'il y a lieu
- Marque
- N° de police d'assurance avec indication des dates d'effet et d'expiration.

Une vérification éventuelle de l'usage du véhicule par rapport au contrat sera requise.

A titre d'informations complémentaires un expert automobile commis par l'assureur se transportera dans les lieux de l'accident. En matière de dommages matériels, il appartient à l'Expert de procéder à l'évaluation des dommages subis. En d'autres circonstances, c'est l'un des salariés du service sinistre qui va enquêter discrètement sur les points d'ombre de l'évènement. Ces mesures sont donc nécessaires pour pouvoir décourager les fraudeurs. Après avoir clarifié tous les éléments composant le dossier, le service intéressé engage le processus d'indemnisation.

#### Section : 2 Le processus d'indemnisation.

L'indemnisation est le dernier maillon de la chaîne procédurale. C'est en d'autres termes la phase pendant laquelle on parvient à établir définitivement une mise au point du dossier et ensuite, rendre le paiement effectif. La détermination du montant dépend à ce niveau, de l'implication de plusieurs facteurs sociologiques, culturels et politiques, au point d'affirmer que le champ contractuel semble être déplacé.

En tout état de cause après avoir instruit le dossier sinistre, les tractations interviennent dans le cadre d'une transaction, qui transite par les responsables coutumiers.

#### A - Les avantages du règlement par voie de transaction.

Il est très important de noter ici qu'il existe dans notre pays un pacte signé entre le Sultan de la capitale et le Chef des races, portant sur le problème des recours en réparation des préjudices, communément appelé D Y A (8). Le principe retenu est celui qui consiste à fixer au préalable un montant des dommages et intérêts.

.../...

---

(8) D Y A : Mot arabe , signifie dommages et intérêts.

En cas de décès intervenu à la suite d'un accident de la circulation, l'auteur est condamné à verser à la famille du De Cujus une somme de 1.500.000 F.CFA (Un million cinq cent mille francs CFA). Cette condition s'applique à toute personne sans aucun critère de distinction de sexe, d'âge et de religion.

La STAR Nationale en collaboration avec le Sultan parvient sans coup férir à dédommager au moindre coût, les victimes d'accidents. C'est ainsi que, au cours de l'instruction du dossier, on s'attèle à identifier les parties en cause dans leur contexte sociologique et le cas échéant, saisir le plus tôt que possible le Sultan. Celui-ci contactera les plaignants pour les entendre sur l'opportunité de percevoir leur indemnité, au montant préalablement fixé.

Il ressort de l'étude que nous faisons de ce mode d'indemnisation un aperçu d'une dualité de juridiction au Tchad. Il se développe une justice coutumière préférentielle, parallèle à la justice moderne. La justice moderne est souvent considérée comme secondaire. Un palliatif auquel on a recours en cas d'échec ou en cas d'impuissance de la justice coutumière. Les Tribunaux ne répondent pas aux aspirations profondes des individus. Avec le Sultan, ils évitent la lenteur et le manque de confiance dans les décisions judiciaires. L'implication des Avocats dans les procès compromet généralement certaines espérances. C'est pourquoi la grande majorité des affaires restent absorbées par la juridiction coutumière. Car en fait, les gens sont quasi-sûrs d'entrer en possession de la somme de 1.500.000 F.CFA.

Le constat qui en découle révèle l'existence d'un danger juridique très notoire. Manifestement le jeu de la responsabilité est nullement engagé en raison de cet accord interrace. Quelles qu'en soient les causes, l'auteur présumé d'un accident est contraint à la réparation.

Dans une portion orientale du territoire, les habitants ont une vision cosmique totalement différente. Compte tenu des considérations existantes entre les tribus, la réclamation des indemnités est proscrite. L'exemple qui suit peut alors le démontrer :

.../...

Lors d'une fausse manoeuvre effectuée par un chauffeur en vue de stationner son camion, un accident se produisit. Le véhicule écrasa un jeune homme pendant son sommeil. La victime étant KOUKA (Batha) et le conducteur arabe Ouaddaïen (Abeché) (9), le principe de la DYA n'était pas admis entre les deux. Excepté une modique somme de 200.000 F.CFA (Deux cent mille francs CFA) fut payée à titre de frais d'obsèques. La Société avait juste remboursé ce montant à l'assuré en compensation de ses débours (10).

Nous avons parfois été émerveillé de nous apercevoir de la renonciation pure et simple aux réclamations des dommages et intérêts. Beaucoup de personnes estiment que l'indemnité constitue ce qu'elles nomment traditionnellement "Le Prix du Sang". Toucher à cela serait du véritable sacrilège.

En somme une partie de la population échappe à cette procédure rituelle. Il faudra sans aucun doute réorganiser désormais le fonctionnement des autorités modernes afin de donner un sens un peu objectif au système du règlement de sinistre.

A la fin des travaux, consistant à transiger sur la base d'un compromis obtenu de la part des parties en présence, la STAR Nationale s'engage dans la voie du paiement de l'indemnité.

#### B - Le paiement.

Le service du contrôle des assurances est supplanté par l'émergence toute puissante de l'I G C E (11). Un organisme étatique qui exerce un contrôle d'opportunité, de façon continue sur toutes les sociétés d'économie mixte. La STAR Nationale est l'une des Unités économiques tributaire à un contrôle à priori, jugé très pesant et ayant un impact sérieux sur la gestion des sinistres automobiles.

.../...

---

9) KOUKA, ARABE : Races du Tchad. Elles appartiennent respectivement aux localités d'Ati et ABECHE.

10) Dossier sinistre M.S. 155/87.

11) Inspection Générale du contrôle d'Etat.

En d'autres termes, une fois que le paiement devient effectif, le chèque établi au profit de l'assuré ou de la victime, ou encore au nom de ses ayants-droit, sera soumis impérativement au visa du contrôle d'Etat.

N'étant pas des techniciens d'assurances et surtout pour leur allergie aux gros chiffres, les fonctionnaires du service déjà évoqué, ont une tendance vers l'allourdissement de la procédure de paiement; Ce qui n'arrange pas ni les assurés, ni les victimes. A propos de cette procédure, nous avons remarqué avec consternation que les dossiers subissent régulièrement la navette entre le service sinistre et les contrôleurs financiers.

Habituellement, les solutions qu'ils accordent passent souvent par une rigueur consistant à minorer le montant de l'indemnité. En outre, ils allèguent des arguments peu fondés dans le but de retarder l'exécution du paiement. Parfois, ce scénario débouche sur un refus pur et simple du visa.

Il est évident que pareille situation ne fait que annihilier la liberté commerciale de la société et met en péril les garanties des assurés. Mais elle concourt au maintien du niveau appréciable du portefeuille automobile. Par ailleurs elle crée un climat de malaise en jetant sur la STAR Nationale un spectre de la suspicion. Car en fait certains assurés avertis amorcent progressivement des actions vers les juridictions compétentes, à cause de l'intérêt qu'ils éprouvent pour la défense de leurs droits.

A propos de la santé financière dans la branche automobile, les résultats statistiques ci-après sont de nature à servir comme matière d'illustration (12)

.../...

---

12) Source : documents statistiques.

<u>Année</u>	<u>Primes émises</u> <u>nettes d'annulation(FCFA)</u>	<u>Sinistrés payés</u>
1986	378.316.645	105.486.030
1987	447.639.500	93.775.066
1988	474.018.845	99.200.738

A l'état actuel, le chiffre d'affaire de la branche automobile est en nette progression au Tchad même si la sinistralité suscite des inquiétudes. Ce qui permet à la STAR Nationale d'avoir une augmentation automatique annuelle de 5 % sur la prime responsabilité civile.

.../...

## CONCLUSION GENERALE

Un certain nombre de conditions s'imposent pour que l'assurance automobile au Tchad soit assainie. En priorité l'Etat a une large part de responsabilité pour la création de l'entretien régulier des routes. L'exigence d'une bonne qualité de route ne relève pas uniquement du domaine des assurances. Mais c'est aussi un facteur indéniable du développement économique d'un pays tel que le notre.

L'aménagement de la circulation doit passer nécessairement par l'agrandissement des voies déjà existantes et l'organisation d'une infrastructure adéquate, permettant un meilleur suivi des signalisations routières. Il faut ouvrir une campagne de sensibilisation à but éducatif en toutes les langues Tchadiennes, dans l'intérêt de la rendre perceptible à la majorité de la population. L'opportunité de dégager les artères urbaines de quelques petits commerçants qui sont enclins à restreindre les bordures, se ressent également avec beaucoup d'acuité.

Il faudra reviser le principe de tarification en le rendant équitable, dans un souci d'équilibre constant du portefeuille auto.

Les prérogatives du service de contrôle des assurances dévolues à l'Inspection Générale du contrôle d'Etat doivent impérativement être retirées, de manière à ne pas entraver la bonne marche des affaires.

Une société opérant presque en situation de monopole ne saurait améliorer la qualité de ses produits, afin de donner entière satisfaction à sa clientèle. C'est pourquoi l'idée d'une concurrence doit être encouragée dans ce sens.

Le devoir de la société se traduit aussi par un souci permanent de favoriser la formation continue du personnel auto, pour qu'il puisse s'imprégner de nouvelles techniques de tarification et de règlement de sinistre. Pourquoi ne pas instaurer dans un futur proche, une réglementation qui pourra être une combinaison de la loi Badinter, n°85-677 du 05 juillet 1985 en France et l'ordonnance n°89/005 du 13/12/1989 au Cameroun, relative à l'indemnisation des victimes d'accident de la circulation.

En réalité l'avenir de la branche automobile risque d'être compromis avec le retour triomphal des magistrats sur la scène judiciaire et la proscription de la juridiction coutumière du Sultan, à la faveur de la constitution du 10 Décembre 1989. Une réflexion profonde sur cet aspect du problème s'avère très nécessaire afin de sauvegarder les intérêts tripartites : assureur, assuré, victime.

.../...

LA STAR NATIONALE  
 BP 914 - TEL: 51-56-77  
 N'DJAMENA

HD/90

PROPOSITION D'ASSURANCE AUTOMOBILE

*Appaire Nouvelle*

POLICE N° M0110918 AVENANT N°        DE       

L'ASSURE : HISSEHE ABACHA § PNA 41.200 PRIME A PAYER  
 PROFESSION : COMMERÇANT NET 41.200  
 ADRESSE : NDJAMENA B.P. 12 Q. CHAGOUA CP 2.500  
 DUREE DU CONTRAT : 1 AN S.T.R. TE 7866  
 EFFET : 01/04/90 à 11H45m PT 51566  
 ECHEANCE : 31/03/91 à 0 HEURE

G A R A N T I E S

- A - Responsabilité - Civile
- B - Recours des Tiers Incendie
- C - Dommages au Véhicule
- D - Incendie du Véhicule
- E - Vol du Véhicule

LIMITATION (Frs CFA)

ILLIMITEE  
~~50.000.000~~  
 .....  
 .....  
 .....

P R I M E S

41.200.  
 G R A T U I T  
 .....  
 .....  
 .....

PRIME ANNUELLE :...= 51566

U S A G E 1

DESIGNATION DES VEHICULES

N°	GENRE	MARQUE & TYPE	C.V.	C.U.	N° SERIE	N° IMMAT.	NP	US	AN.
	V.P.	PEUGEOT 504	11	-	002940	TCB0829A	5/6	1	

De Convention expresse, l'assurance est limitée aux sinistres survenant sur le Territoire de la République du Tchad et sur ceux des Pays suivants.....

CAMÉROUN - NIGER - NIGERIA - RCA.

PRIME ENCAISSEE LE... 1<sup>er</sup> 04/90 FAIT A N'DJAMENA, le ... 1<sup>er</sup> 04/90.....

EPECES   
 BILLET   
 CHEQUE   
 REMENT

LE CAISSIER *[Signature]*

L'ASSURE

*[Signature]*

LE PRODUCTEUR. TAMSENGAR

*[Signature]*



Société Tchadienne d'Assurances et de Réassurances

Sinistre N° : MS 0134/87

LA STAR NATIONALE

Date du Sinistre : 16/09/87

B. P. 914 — N'DJAMENA — TEL. : 38-11

A 15 HEURES

# Déclaration de Sinistre

Automobile - véhicules divers

Imp. Bongo - Press

Véhicule A. (Assuré)

Venant de : DOUGIA

Allant vers : N'DJAMENA

Marque : FIAT

N° Immatriculation : TCB 5478 A

Assuré : (souscripteur)

Nom : MAHAMAT

Prénoms : ABAKAR

Adresse : ABECHE B.P. 839

Sté d'assurances : STAR NATIONALE

N° de Police : M 03 61597/4841

Date d'effet : 18/04/87

Conducteur :

Nom : BOUKAR

Prénoms : ABDELKERIM

Adresse : N'DJAMENA / Q. BOLOLO

Permis de conduire : n° 012346/85

Catégorie : C

Date et lieu de délivrance : 12/05/85

Validité (pour catégorie CDE et taxis) : N'DJAMENA

Véhicule B. (Tiers)

Venant de : N'DJAMENA

Allant vers : DOUGIA

Marque : MERCEDES 2624

N° Immatriculation : TCB 3038 A

Assuré : (souscripteur)

Nom : AMADAYE

Prénoms : MOUSSA

Adresse : N'DJAMENA B.P. 912

Sté d'assurances : STAR NATIONALE

N° de Police : M 03 42 785/977

Date d'effet : 16/06/87

Conducteur :

Nom : ABDOULAYE

Prénoms : IDRIS

Adresse : N'DJAMENA / Q. KABALA

Permis de conduire : n° 010544/84

Catégorie : C

Date et lieu de délivrance : 19/11/84 N'DJAMENA

Validité (pour catégorie CDE et taxis)

Garanties : (de la Police de l'assuré)

Acquise : OUI

Non acquise : cause :

C. :

Dommages : X Franchise :

Incendie :

Vol :

Usage : Auto 1 - 2 - 3 - 4 - 5 CATEGORIE 3

Date dernière visite technique :

TABLE DES MATIERES

<u>TITRES</u>	<u>PAGES</u>
INTRODUCTION GENERALE.....	01
<u>PREMIERE PARTIE</u> : LA TARIFICATION AUTOMOBILE	
CHAPITRE PREMIER : LE PRINCIPE GENERAL DE L'ETABLISSEMENT DES TARIFS...	05
SECTION I : Le Champ d'Application du Tarif.....	05
A : Les Véhicules soumis au Tarif.....	05
B : La Durée de la Garantie Auto.....	07
SECTION II : Les Conditions de réduction..	09
A : Le Cas de l'Assurance "Flotte"	09
B : La Bonification pour non déclaration de sinistre.....	10
CHAPITRE DEUXIEME : LA DETERMINATION DE LA PRIME RELATIVE AUX DIVERSES GARAN- TIES OFFERTES.....	13
SECTION I : L'Assurance de Responsabilité Civile et Recours des Tiers Incendie.....	14
A : L'Accident Corporel aux tiers transportés.....	14
a) : Les passagers transportés dans la cabine du conducteur.	14
b) : Les passagers transportés hors de la cabine.....	14

B	:	Le Transport d'Elèves des Ecoles ainsi que les voitures de Tourisme servant occasionnellement au Transport de voyageurs à titre payant.....	14
C	:	Les personnes transportées à l'insu de l'assuré dans un camion destiné au transport de marchandises.....	15
D	:	Les dommages résultant du transport bénévole d'un accident de route.....	15
SECTION II	:	Le Transport de matières inflammables et explosives.....	16
SECTION III	:	Les Assurances Dommages au Véhicule.....	16
A	:	Le risque Incendie.....	16
a)	:	Les véhicules en circulation.....	16
b)	:	Les Véhicules immobilisés au garage.....	17
B	:	L'Assurance Vol.....	17
a)	:	Le vol intervenu au véhicule en circulation.....	17
b)	:	Le vol commis chez le garagiste..	17
C	:	La Tierce Collision.....	18
<u>DEUXIEME PARTIE</u>	:	LE REGLEMENT DES SINISTRES EN ASSURANCE AUTOMOBILE	
CHAPITRE PREMIER	:	UNE SINISTRALITE RECRUESCENTE...	20
SECTION I	:	Les causes objectives des accidents de la circulation.....	20
SECTION II	:	Les causes subjectives de la sinistralité.....	22

CHAPITRE DEUXIEME	:	LA PROCEDURE DE REGLEMENT EN CAS DE SURVENANCE DES SINISTRES.....	24
SECTION I	:	Les règles classiques.....	24
A	:	La déclaration de sinistre et l'ouverture du dossier.....	24
B	:	L'instruction du dossier.....	25
SECTION II	:	Le processus d'indemnisation.....	26
A	:	Les avantages du règlement par voie de transaction.....	26
B	:	Le paiement.....	28
CONCLUSION GENERALE.....			31

ANNEXES

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

- \* L'ASSURANCE AUTOMOBILE  
Pratique de la Souscription et du Règlement des Sinistres  
Edition l'Argus, 1987 (283 pages)  
  
JAMES LANDEL  
JEAN PECHINOT
  
- \* CODE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE  
Edition : L'Assurance 1987 (146 pages)
  
- \* TARIF AUTOMOBILE  
  
STAR NATIONALE
  
- \* TARIF AUTOMOBILE  
  
AMACAM
  
- \* LOI BADINTER N° 85-677 DU 05/07/1985 FRANCE
  
- \* CAMEROUN TRIBUNE N° 4561 DU 18/01/1990  
P.P. 9 A 18  
ORDONNANCE N° 89/005 DU 13/12/1989 RELATIVE A L'INDEMNISA-  
TION DES VICTIMES D'ACCIDENT DE LA CIRCULATION

\*

\*

\*