



CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES  
(CIMA)



INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES  
(IIA)

BP: 1557 YAOUNDE - TEL / (+237) 2 22 20 71 52 -FAX: (+237)2 22 20 71 51

E-mail: [ia@cameroun.com](mailto:ia@cameroun.com)

Site web: <http://www.iiacameroun.com>

Yaoundé/ Cameroun

**MEMOIRE DE FIN D'ETUDES**  
**POUR L'OBTENTION DU DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES**  
**SPECIALISEES EN ASSURANCES (DESS-A)**  
**(Cycle III 23<sup>ème</sup> Promotion 2016 - 2018)**

**THEME :**

**ASSURANCE AUTOMOBILE ET POUVOIRS  
PUBLICS : Cas du Marché Gabonais**

**Présenté et Soutenu par :**

**KOUNDA MOUTSASSY Fanny**  
**Mireille**

**Sous la Direction de :**

**M. MVOLA NDONG Vincent de Paul**  
Directeur Général Adjoint SUNU Assurances  
IARD

***Novembre 2018***

## DEDICACE

A mon père, Gilbert MOUTSASSY et mère Jacqueline BOUEYA, ceux qui m'ont inculqué les bases de la vie et qui ont toujours cru à ma réussite.

A un grand homme, Guy NZOUBA NDAMA qui m'a élevé comme sa propre fille en m'inculquant les bonnes valeurs et la détermination dans les études.

A mon Fiancé, Anges Julius OBISSI pour son amour, sa patience et son soutien. Depuis le début de ce challenge il est avec moi.

Au Couple Pastoral Léon et Sabine MBA, pour leurs soutiens et leurs prières.

A Monsieur BEYE pour ses conseils, son soutien.

Je dédie ce modeste travail

## REMERCIEMENTS

Je remercie tout d'abord DIEU Tout Puissant, l'omnipotent et le miséricordieux, qui dans son amour infini m'a donné de l'intelligence et la force d'accomplir cette formation.

Ce mémoire n'aurait pu être réalisé sans l'aide de ces personnes que je tiens également à adresser les remerciements, il s'agit de :

- M. Urbain Philippe ADJANON, Directeur Général de l'IIA et tous ses collaborateurs pour leur encadrement au cours de cette formation ;
- M. Dembo DANFAKHA, Directeur des Etudes, pour son sens de rigueur, ses conseils et sa disponibilité durant notre formation.
- M. Idrissa FALL, Directeur Général de SUNU Assurances IARD pour m'avoir accepté dans sa structure en tant que stagiaire et pour m'avoir mis dans des conditions satisfaisantes de travail pour la rédaction de ce mémoire. C'est l'occasion pour moi de vous exprimer toute ma reconnaissance.
- M. Vincent de Paul NDONG MVOLA, mon Directeur de mémoire, et Directeur Général Adjoint de SUNU Assurances IARD pour sa disponibilité, ses précieux conseils, suggestions et pour tout le soutien qu'il n'a cessé de m'apporter durant mon stage.
- Professeur Zacharie YIGBEDEK, Consultant en Assurances à la Cellule BAD-Banque Mondiale du Ministère des travaux Publics de la République du Cameroun et Enseignant et Encadreur de Travaux de Recherche à l'Université Yaoundé et Douala pour son soutien et ses orientations.

- Mme Prisca NLEND KOHO, Directeur National des Assurances du Gabon, pour avoir mis les moyens tant matériels que financiers pour ma réussite.
- La Direction Nationale des Assurances, pour son aide et disponibilité durant cette formation.
- Tout le Personnel de SUNU Assurances IARD, pour la bonne ambiance, l'accueil et l'attention qu'ils m'ont apportés lors de mon passage dans chaque service de la compagnie.
- Tous nos enseignants, grâce à qui nous avons bénéficié de cette solide formation.
- Mes parents, amis et tous ceux qui de près comme de loin, ont contribué par leurs soutiens et prières à la réalisation de ce travail.
- L'ensemble du peuple Camerounais pour son hospitalité.

## SIGLES ET ABBREVIATIONS

- ✓ **AGSA : Association Gabonaise des Sociétés de Courtage**
- ✓ **ASA-CI : Association des Sociétés d'Assurances Côte-d'Ivoire**
- ✓ **ARESA : Assise de Régularisation du Secteur des Assurances**
- ✓ **CEMAC : Communauté des Etats Monétaire de l'Afrique Centrale**
- ✓ **CID : Convention d'indemnisation directe**
- ✓ **CIMA : Conférence Interafricaine des Marchés D'assurances**
- ✓ **CICA : Conférence Internationale des Contrôles d'Assurance**
- ✓ **CNEMI : Centre National d'Edition et de Délivrance des Documents de Transport**
- ✓ **CRCA : Commission Régionale de Contrôle des Assurances**
- ✓ **DNA : Direction Nationale des Assurances**
- ✓ **FEGASA : Fédération Gabonaise des Sociétés d'Assurance**
- ✓ **FGA : Fonds de Garantie Automobile**
- ✓ **IDA : Indemnisation Directe des Assurés**
- ✓ **PV : Procès-verbal**
- ✓ **RC : Responsabilité Civile**
- ✓ **POOL TPV : Transport Publics des Marchandises**
- ✓ **SMIG : Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti**

## LISTE DES TABLEAUX

- Tableau 1 : Trois Fonds de Garantie Automobile existants.....70
- Tableau 2 : Tableaux du Chiffre d’Affaires et de la Charge de Sinistres du Marché Gabonais .....80

## RESUME

L'assurance automobile est une assurance de dommages basée sur la technique de répartition. Cependant seule l'assurance responsabilité civile automobile est obligatoire dans les Etats membres de l'espace CIMA et les autres garanties automobiles sont facultatives. En vertu de l'article 200 du code des assurances les personnes morales ou physiques propriétaires ou détentrices d'un véhicule terrestre à moteur sont tenues d'être couvertes par la garantie responsabilité civile automobile pour faire circuler lesdits véhicules en raison des dommages qu'elles peuvent causer à des tiers ou à leurs biens. Ce principe fait exception en ce qui concerne l'Etat et ses démembrements. Tel est le cas du Gabon.

Parler d'assurance automobile et pouvoirs publics revient à les saisir au travers des institutions et des représentants de l'Etat régulant en la matière ; mais aussi de voir l'implication des pouvoirs publics (autorités de l'Etat investis de prérogatives de puissance publique) dans la correction des défaillances qui minent le marché d'assurance Gabonais à savoir : la sous tarification, les abattements injustifiés, les fausses attestations d'assurances, l'absence de rigueur dans l'instruction et la tenue des dossiers sinistre, les délais excessifs et la lenteur dans le paiement de sinistres plus ou moins dûs, la longue durée de délivrance des procès-verbaux d'accidents, l'insuffisance du taux de couverture, le mauvais état des axes routiers et autres. Chaque partie prenante (Etat, Assureurs, Intermédiaires, Assurés) a une part de responsabilité suite aux maux qui minent le marché Gabonais des Assurances. Notons également que la crise économique et financière due à la chute des cours du baril de pétrole et des matières premières a fortement impacté à la baisse les budgets assurantiels des entreprises et ménages.

Au regard des problèmes suscités, telle est la justification majeure de l'intervention des pouvoirs publics de déployer des efforts sur l'aménagement et la construction des axes routiers, en mettant en place des garde fous pour veiller aux respects du code la route dans le transport inter urbain. Par ailleurs, d'autres mesures sont d'application telles que le respect du

tarif transitoire automobile sur le marché, l'interdiction des pratiques peu orthodoxes susmentionnées et d'autres mesures seront d'application dans les tous prochains jours notamment la mise en place d'une convention d'indemnisation directe, le constat amiable, le Fonds de Garantie Automobile dans le but d'accélérer la cadence de règlement et assainir le marché.

## ABSTRACT

Automobile insurance is an insurance of damage based on the distribution technique. However, only motor vehicle liability insurance is mandatory in the member states of the CIMA space and other motor guarantees are optional. Under Article 200 of the Insurance Code, legal entities or natural persons who own or hold a motorized land vehicle are required to be covered by the motor vehicle liability insurance for driving the said vehicles because of the damages they may cause to third parties or their property. This principle is an exception with regard to the State and its dismemberments. This is the case of Gabon.

Talking about car insurance and public authorities is to seize it through the institutions and representatives of the state regulating in the matter. But also to see the involvement of public authorities (state authorities invested with prerogatives of public power) in the correction of failures that undermine the insurance market Gabonese namely: under-pricing, unjustified rebates, false attestations insurance, the lack of rigor in the investigation and maintenance of claims files, the excessive delays and the slowness in the payment of claim more or less due, the long duration of issuance of accident reports, the insufficiency of the coverage rate, the poor condition of the roads and others. Each stakeholder (State, Insurers, Intermediaries, and Insured) has a share of responsibility following the evils that undermine the Gabonese Insurance Market. It should also be noted that the economic and financial crisis due to the fall in the price of a barrel of oil and raw materials have had a significant downward impact on the insurance budgets of businesses and households.

In view of the problems raised, this is the major justification for the intervention of public authorities to deploy efforts on the development and construction of highways, setting up guardians to ensure the code's compliance the road in the inter-urban transport. In addition, other measures are applicable such as compliance with the transitional car tariff on the market, the prohibition of unorthodox practices mentioned above and other measures will apply in the next few days including the establishment of a direct compensation agreement,

the amicable report, the Automobile Guarantee Fund in order to speed up the pace of settlement and clean up the market.

## SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE.....	1
PREMIERE PARTIE : L'APPROCHE THEORIQUE DES CONCEPTS D'ASSURANCE AUTOMOBILE ET DES POUVOIRS PUBLICS.....	4
CHAPITRE 1 : L'ASSURANCE AUTOMOBILE.....	5
Section 1 : Les principes de base de l'assurance automobile.....	6
Section 2 : La gestion des sinistres en assurance automobile.....	15
CHAPITRE 2 : LES POUVOIRS PUBLICS.....	26
Section 1 : La notion des pouvoirs publics : organe institutionnel de l'Etat.....	26
Section 2 : L'intervention de l'Etat dans le domaine de l'assurance automobile.....	31
.....	35
DEUXIEME PARTIE : LES RAPPORTS ENTRE L'ASSURANCE AUTOMOBILE ET LES POUVOIRS PUBLICS.....	35
CHAPITRE 3 : LES PROBLEMES POSES PAR L'ASSURANCE AUTOMOBILE.....	37
Section : Les problèmes au niveau de la production.....	37
Section 2 : Les problèmes au niveau du règlement des sinistres.....	43
CHAPITRE 4 : L'ACTION DES POUVOIRS PUBLICS SUR LE PLAN DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE.....	50
Section 1 : L'action publique au niveau de la sécurité routière.....	50
Section 3 : L'action des pouvoirs publics au niveau du règlement des sinistres.....	60
CONCLUSION GENERALE.....	70
BIBLIOGRAPHIE.....	70
ANNEXES.....	70

## INTRODUCTION GENERALE

L'assurance en tant que « secours mutuel » ou « recherche de protection » existait dès la plus haute Antiquité. D'autres exemples sont également présents en Egypte et dans la Rome Antique, le prêt à la « grosse aventure » et la naissance de l'assurance maritime. Dans le Continent Africain, l'assurance est apparue avec la naissance des activités commerciales et industrielles des métropoles européennes, ancienne puissance coloniale qui avaient le souci d'assurer la sauvegarde de leurs investissements. Si l'assurance maritime est la première assurance sous sa forme moderne, d'autres types d'assurances sont apparues par la suite. Le développement va se poursuivre et s'accroître au cours du premier moitié XXème siècle, avec notamment l'arrivée de nouveaux besoins en assurance de dommages (automobiles, biens divers). L'assurance automobile est rendue obligatoire par la loi du 27 Février 1958 et le Code des Assurances est officiellement créé par le décret du 16 Juillet 1976. Ce code contient dès lors toute la législation relative aux différentes assurances. Par la suite, différentes lois amélioreront la protection des assurés et faciliteront leur indemnisation (comme la loi « Badinter » N° 85-677 du 05 Juillet 1985 améliorent l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation), avec notamment la mise en place de conventions entre les assureurs. Le secteur se libéralisera définitivement dans les années 1990 avec la privatisation des sociétés nationalisées.

Par la suite, plusieurs pays, après les indépendances ont mis en place les législations nationales relatives à l'obligation d'assurance automobile pour toutes personnes morales ou physiques détenteurs d'un véhicule terrestre à moteur ou des remorques ou semi-remorques à l'exclusion des parcs automobiles des Etats et leurs démembrements. C'est le cas notamment du Gabon par la loi 17-62 du 06 Juin 1962 et le décret N° 147 du 24 Avril 1963. En effet, à la suite des rencontres des responsables en charge du secteur des Assurances, une convention de la Conférence Internationale des Contrôles d'Assurances (CICA) a été signée le 17 Juillet 1962 à Paris et s'en est suivi d'une deuxième convention signée le 27 Novembre 1973 remplaçant celle du 17 Juillet 1962 et conduisant à l'africanisation de la CICA avec le retrait de la France et le transfert du siège de Paris à Libreville en 1976. Et quelques années plus tard l'avènement de l'ère CIMA fut créé par la

convention du 10 Juillet 1992 à Yaoundé du Traité instituant une organisation intégrée de l'industrie des Marchés Assurances ; qui jusqu'à ce jour avec ces multiples modifications est en vigueur dans les Etats membres de l'espace CIMA. Le sujet faisant l'objet de notre étude s'articule autour de l'assurance automobile et pouvoirs publics.

On entend par l'assurance automobile la garantie responsabilité civile et garantie de biens ou chose, seule la garantie responsabilité étant obligatoire et donnant lieu à l'indemnisation des dommages causés aux tiers par le fait du conducteur ou du propriétaire du véhicule. Quant aux pouvoirs publics, ils désignent l'ensemble des services chargés de l'administration d'un Etat ou d'une collectivité territoriale. Ces derniers sont investis des prérogatives de Puissance Publique pour réguler les pouvoirs émanant de l'Etat. La notion de pouvoirs publics ne s'applique que dans le cadre d'un Etat, à l'intérieur d'un territoire délimité dirigé par des institutions, dans les domaines politique, judiciaire, économique, ou social. Ces institutions sont gérées par des autorités compétentes qui représentent les pouvoirs publics et qui bénéficient d'un pouvoir réglementaire parfois important.

Parler d'assurance automobile et les pouvoirs publics : cas du Marché Gabonais revient à comprendre que chaque propriétaire d'un véhicule terrestre à moteur doit souscrire une assurance de responsabilité civile (RC) obligatoire afin de garantir les conséquences pécuniaires de sa responsabilité en cas d'accident. Malheureusement, il se trouve que bien d'automobilistes font fi de cette loi avec pour conséquences dommageables, des victimes d'accident de la circulation laissées pour compte. Par ailleurs, la lenteur dans la délivrance d'un procès-verbal d'accident, le règlement de sinistres automobiles, outre les pénalités prévues en cas de contravention ou absence d'assurance, sont-elles concrètement applicables par les autorités ? Incohérence du certificat médical produit par le médecin de la victime suite au contrôle effectué par le Médecin Conseil de l'assureur. Cette difficulté cause un préjudice à la victime qui doit s'impatienter de la concertation entre les médecins et bien d'autres maux. Ce sont ces raisons qui ont amené l'action des pouvoirs publics à intervenir dans le but d'assainir le Marché Gabonais en vue de son développement. L'on peut déduire qu'il y'a encore des défaillances malgré les mesures qui avaient été mises en place pour réguler conformément au Code des Assurances l'assurance automobile dans l'espace CIMA, plus particulièrement sur le marché Gabonais.

Eu égard de ce qui précède, cela conduit à nous poser la question de savoir : quelles sont les mesures prises par les pouvoirs publics pour favoriser le développement de l'assurance automobile ? en d'autres termes, quel est l'impact des décisions et actions des pouvoirs publics sur le développement de l'assurance automobile au Gabon ?

Ce sujet revêt un intérêt indéniable en ce sens qu'il nous permet de comprendre la problématique de l'assurance automobile sur le marché Gabonais notamment sur les différents obstacles au processus d'indemnisation dans ladite branche, et voir l'action menée par les pouvoirs publics mais aussi suggérer des améliorations en vue d'un meilleur développement.

Ainsi pour mieux cerner cette problématique, nous articulerons notre analyse en deux parties : d'abord sur l'approche théorique des concepts d'assurance automobile et de pouvoirs publics (Première partie), ensuite sur le rapport existant entre l'assurance automobile et les pouvoirs publics (Deuxième partie).

**PREMIERE PARTIE :**

**L'APPROCHE THEORIQUE DES CONCEPTS  
D'ASSURANCE AUTOMOBILE ET DES POUVOIRS  
PUBLICS**

Les accidents de la circulation routière sont lourds de conséquences sur le plan économique et social. L'auteur d'un accident de la circulation peut-il lui seul faire face aux réclamations de tous les membres de la famille d'une victime ou d'un de cujus.

En effet l'assureur se subroge dans les droits et actions de l'assuré pour réparer les dommages corporels et/ou matériels, compenser les pertes et par conséquent, éviter aux lésés et à l'auteur de l'accident misère et ruine.

C'est dans cette optique que l'Etat intervienne pour protéger les intérêts des victimes et de sanctionner les auteurs des homicides volontaires ou involontaires.

A cet effet, pour appréhender cette étude, il nous sera utile d'analyser premièrement de manière détaillée et approfondie les concepts théoriques de l'assurance automobile (chapitre 1) et deuxièmement les concepts des pouvoirs publics d'autre part (chapitre 2).

## CHAPITRE I : L'ASSURANCE AUTOMOBILE

Presque dans la quasi-totalité des pays du Monde, l'assurance automobile est obligatoire. L'obligation de l'assurance se justifie par la croissance effrénée des parcs automobiles et le nombre important des victimes d'accidents de la circulation, de telle sorte que l'automobile qui rend certes des précieux services serait malheureusement aussi à l'origine de nombreux préjudices. De ce fait, l'assurance automobile a pour but de couvrir les dommages corporels et matériels subi par le conducteur propriétaire du véhicule ou ceux qu'il peut causer à des tiers ayant pris place dans le véhicule ou non.

Dans l'espace de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances (CIMA), l'obligation d'assurance automobile est instituée par Le Code CIMA en son article 200<sup>1</sup>.

Il résulte de cette disposition que seule assurance obligatoire en automobile est la garantie responsabilité civile et donne lieu à l'indemnisation des dommages causés aux tiers par le fait de l'auteur d'accident. Et les autres garanties dommages et annexes ou complémentaires sont facultatives.

Des textes similaires instituant l'obligation de l'assurance de la responsabilité civile automobile ont été pris dans de nombreux autres pays, en particulier le Gabon par la loi N°17-62 du 06 juin 1962 et le décret N°147 du 24 Avril 1963 portant application de cette loi.

Pour cerner la notion de l'assurance automobile, nous verrons d'une part les principes de base de l'assurance automobile (Section1), et d'autre part la gestion des sinistres automobile (Section2).

---

<sup>1</sup> Article 200 du code CIMA « Toute personne physique ou toute personne morale autre que l'Etat au sens du droit interne, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison des dommages subis par les tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens et causés par le véhicule terrestre à moteur, ainsi que ses remorques ou semi-remorques doit, pour faire circuler lesdits véhicules, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité, dans les conditions fixées par le présent code »

## Section 1 : Les principes de base de l'assurance automobile

Deux notions gouvernent les principes de base de l'assurance automobile à savoir les règles de souscription (A) et la notion d'obligation d'assurance automobile (B).

### A- Les règles de souscription

D'après l'ouvrage l'Assurance Automobile Théorie et Pratique du Docteur Zacharie YIGBEDEK l'assurance automobile se positionne de manière différente selon que l'on l'observe à travers la classification réglementaire ou à travers la classification technique.

Selon la classification réglementaire, les assurances sont classées en deux (2) catégories d'une part les assurances de transports, et d'autre part les assurances terrestres.

Les assurances de transports concernent aussi bien l'assurance des marchandises transportées (facultés) que celles du moyen de transport (corps de véhicule).

Ces assurances comprennent :

Les assurances de transports maritimes ;

Les assurances de transports par voie aérienne ;

Les assurances de transports par voie fluviale

Les deux premières sont régies respectivement par la convention de Bruxelles et la Convention de Varsovie. Et les dernières sont régies par la Convention de Montréal.

S'agissant des assurances terrestres, dans la plupart de nos Etats ils sont régis depuis le 15 février 1995 par le Code CIMA, sont divisés en deux (2) sous catégories :

Les assurances de personnes : sont les assurances sur la vie, les accidents corporels « individuelle accident », maladie, ayant pour but de prémunir l'assuré contre toute atteinte à sa personne, dans son existence ou dans son intégrité physique.

Les assurances de dommages : est une assurance de biens et assurance de responsabilité, dont le but est de prémunir l'assuré contre toute atteinte à son patrimoine, soit directement (assurance de biens) soit indirectement (assurance de responsabilité).

Au regard de ce type de classification, l'assurance automobile est une assurance de dommage.

Selon la classification technique ou basée sur le mode de gestion, l'on distingue les assurances de répartition et les assurances de capitalisation.

Les assurances de répartition : basées sur le principe indemnitaire, sont des assurances à court terme qui consistent à répartir les primes encaissées par la compagnie d'assurance entre les assurés qui ont subi des sinistres. Il s'agit en fait de puiser dans la masse commune des primes pour régler les sinistres.

Les assurances de capitalisation : basées sur le principe forfaitaire et sont généralement conclues pour des longues périodes pour lesquelles l'assureur procède à la capitalisation des primes pour se mettre en position de faire face au règlement des prestations qu'il s'est engagé à verser en cas de réalisation du risque assuré.

Vue à travers ce type de classification, l'assurance automobile est une assurance de répartition étant donné qu'elle présente des caractéristiques qui se rattachent aux assurances gérées selon cette technique.

Outre la position qu'occupe l'assurance automobile selon les classifications énumérées, celle-ci obéit à certaines règles de souscription.

En effet, avant la conclusion dudit contrat, l'article 6 du code CIMA oblige l'assureur à remettre au proposant une fiche d'information sur le prix, les garanties et les exclusions du risque assuré. L'assureur doit fournir ces éléments à l'assuré même si ce dernier ne lui fait pas la demande afin de permettre non seulement au preneur d'assurance de procéder à un comparatif des garanties et prix pratiqués mais aussi de permettre à l'assureur de prouver qu'il a bien communiqué ces informations à ce dernier. Par ailleurs, l'assureur a envers le proposant deux types d'obligations distincts : l'obligation d'information et l'obligation de conseil.

Il résulte de la disposition de l'article 6 Alinéa 2 du Code des Assurances que, le devoir d'information oblige l'assureur à remettre au futur assuré, avant la signature du contrat, une fiche d'information sur le prix et les garanties, mais aussi un exemplaire du projet du contrat. Le manquement de l'assureur à l'obligation d'information peut entraîner des sanctions à son égard. Si ces sanctions ne sont pas définies par la loi, elles sont fixées par la jurisprudence, quand l'assuré poursuit l'assureur en justice. La sanction peut être l'annulation du contrat ou l'engagement de la responsabilité civile de l'assureur, qui sera obligé de payer des dommages et intérêts à son client.

Quant au devoir de conseil, c'est le fruit de la jurisprudence, le devoir est né de l'inégalité entre le professionnel qui détient le savoir sur le produit qu'il vend, et le client, qui est étranger au domaine des assurances. Le devoir de conseil est une obligation de moyens qui vaut pour les assureurs comme pour les intermédiaires, et non une obligation de résultat. Il sert à l'assuré à orienter l'assuré sur le choix de ses besoins. Si l'assureur conseille à son client un produit qui est contraire à ses intérêts et à ses besoins, il peut être pris en défaut. L'assureur peut alors être sanctionné pour un manque de conseil avant la conclusion du contrat (responsabilité précontractuelle) ou par un manquement lors de l'exécution du contrat (responsabilité contractuelle).

L'assurance obligatoire communément appelée « tiers simple » consiste en la couverture de votre responsabilité civile et de celle de toute personne conduisant ou stationnant votre véhicule. Cela signifie que l'assurance couvre les dommages que vous ou autrui pourriez causer avec votre véhicule aux autres personnes (tiers) ainsi qu'à leur véhicule ou à tout autre bien. Cette assurance ne couvre pas vos propres dommages corporels ou matériels (dégâts sur votre véhicule), lesquels restent à votre charge si vous êtes responsable de l'accident. Si un tiers est responsable, ces dommages seront pris en charge par son assurance.

Néanmoins, vous pouvez opter pour une prise en charge des dommages corporels et matériels que vous pourriez subir en cas d'accident dont vous seriez responsable en optant pour une assurance tous risques.

En effet la conclusion d'un contrat d'assurance automobile obéit à certains nombres des règles de souscription qu'il s'agisse de l'usager ou de l'assureur.

Pour souscrire une assurance automobile, l'usager doit fournir à la compagnie les documents à savoir :

- Une copie de sa pièce d'identité ou carte de séjour : qui permettra à l'assureur de connaître l'état civil de son assuré.
- Le certificat d'immatriculation de son véhicule, également appelé carte grise : ce document est obligatoire pour pouvoir circuler sur les routes pour deux raisons  
Le numéro d'immatriculation du véhicule de l'usager doit être inscrit sur son certificat d'assurance auto qui lui sera remis par sa compagnie d'assurance.

Le modèle, la puissance, la version et l'âge de son véhicule sont inscrits sur ce

document. Ce sont des caractéristiques importantes pour son assureur car cela lui permettra de déterminer le niveau du risque selon ses barèmes de tarification.

- Son permis de conduire : pas d'assurance auto sans permis de conduire. Il vous faudra donc attester de votre légitimité à conduire en fournissant une copie de votre permis de conduire à votre compagnie d'assurance.

Cela permettra également à votre assureur de vous trouver l'assurance auto qui vous convient et qui protège au mieux votre "niveau de risque". En effet, en fonction de la date d'obtention (inscrite sur votre permis), vous pourrez profiter d'une assurance auto qui s'adaptera à votre profil (jeune conducteur par exemple).

- Son relevé d'information sur lequel figure son coefficient de bonus-malus : ce document lui sera remis par sa précédente compagnie d'assurance. Les conducteurs novices sont exemptés de ce formulaire puisqu'ils n'ont pas été assurés auparavant. Ce relevé d'information fait état de ses antécédents en tant qu'assuré et permet à son nouvel assureur de connaître son coefficient Bonus/Malus. Ce dernier sera également pris en compte pour fixer à la fois le type de contrat d'assurance qui lui conviendra et le montant de sa cotisation.

L'assureur, sur la base de ces documents, fait ressortir les critères de tarification de l'assurance automobile qui varie notamment :

- En fonction de l'usage du véhicule tel est le cas par exemple d'un véhicule de tourisme
- En fonction des caractéristiques du véhicule tels que la puissance du véhicule, la source d'énergie (l'essence ou gaz oil), le nombre de places, la valeur neuve actualisée (pour les véhicules assurés contre les dommages par accidents ou contre les bris de glace), la valeur vénale actualisée (pour les véhicules assurés contre l'incendie ou le vol), la charge utile.
- La zone géographique de circulation : ce critère a pour but de permettre la modulation de la tarification en fonction de l'intensité du trafic routier et de la fréquence des accidents constatés dans la zone où le véhicule à assurer circule habituellement.
- Les caractéristiques du conducteur habituel : ce critère a pour but de permettre la prise en compte dans la tarification de la variation de la sinistralité en fonction des

facteurs tels que le sexe, l'âge, la situation de famille, l'ancienneté du permis de conduire, les antécédents du conducteur, le statut socioprofessionnel.

Après accord des volontés entre la compagnie et l'assuré, celle-ci lui fournit une attestation d'assurance, parfois une note de couverture (article 7 du Code CIMA) peut lui être produite en attendant l'envoi du document définitif.

En outre l'article 12 en ses alinéas 2 et 3 relatif aux obligations de l'assuré, ce dernier est tenu de faire une déclaration réelle de son risque et est tenu d'en informer l'assureur en cours du contrat en cas de circonstances nouvelles modifiant le risque. En cas de réalisation du risque assuré, l'assuré est tenu de déclarer le sinistre dans un délai de cinq jours ouvrable lors qu'il en a eu connaissance.

Toutefois, il y'a des sanctions prévues au terme de l'article 18 du Code des Assurances, en cas de fausse déclaration intentionnelle le contrat est frappé de nullité.

En son article 19 dudit code lorsque la fausse déclaration est non intentionnelle, la sanction se résolve de deux manières :

Avant sinistre, l'assureur a le droit de maintenir le contrat moyennant une augmentation de prime acceptée par l'assuré, soit de résilier le contrat 10 jours après notification adressée à l'assuré par lettre recommandée, en restituant la portion de la prime payée pour le temps ou l'assurance ne court plus.

Après sinistre c'est la règle proportionnelle des primes qui est appliquée à l'indemnité c'est à dire on réduit l'indemnité proportionnellement du taux des primes payées par rapport au taux des primes qui auraient été dues, si l'on avait déclaré complètement et exactement le risque.

Par ailleurs, l'assureur (article 16), il est tenu d'exécuter dans le délai convenu en cas de sinistre ses engagements et ne peut être tenu au-delà. Les sinistres que l'assureur doit indemniser sont uniquement ceux qui entrent dans les garanties accordées et définies contractuellement, sous réserve des obligations imposées par la loi. Sur la base de l'article 31 du Code suscitée l'assureur est également tenu avec l'assuré de respecter le principe indemnitaire ; c'est-à-dire le montant de l'indemnité versée à l'assuré victime du sinistre doit au mieux le mettre dans une condition économique égale à celle qui était la sienne avant la survenance de l'évènement dommageable, mais en aucun cas supérieure.

Après expiration ou suspension du contrat, l'assureur ne couvre pas la réalisation du risque survenue en ces périodes.

Par ailleurs, il faut noter des restrictions légales et contractuelles qui sont imposées aux usagers notamment les dispositions de l'article 206 à 208 et selon les conditions générales de l'assurance automobile propre à une compagnie. Le conducteur du véhicule est exclu du domaine d'application de l'assurance automobile obligatoire. Une distinction doit cependant être faite selon que le conducteur est seul impliqué dans l'accident ou qu'il a collision avec un autre véhicule.

Si le conducteur est seul impliqué dans le sinistre : il y a confusion des qualités de responsable et de victime. Or il n'existe pas dans le droit des Etats membres de la CIMA, de responsabilité civile envers soi-même. La personne conduisant le véhicule ne sera pas indemnisée au titre de l'assurance obligatoire. Tandis que dans la pratique, certaines compagnies greffent à la commercialisation de l'assurance automobile la garantie individuel personnes transportées communément appelé la sécurité routière. Cette garantie, joue au profit du conducteur lorsqu'il est victime de l'accident ; est assortie des capitaux forfaitaires plafonné selon un certain seuil dans le cas de décès, l'incapacité permanent partiel et les frais médicaux.

Si le conducteur est impliqué dans une collision : en cas de collision, l'accident a plusieurs auteurs. Le conducteur du véhicule irresponsable sera indemnisé non pas au titre de l'assurance responsabilité civile couvrant son véhicule, mais au titre de l'assurance responsabilité civile du véhicule responsable de l'accident. Il en est de même au moment du sinistre, le conducteur n'a pas l'âge requis ou ne possède pas les certificats, en état de validité, exigées par la réglementation en vigueur pour la conduite du véhicule, sauf en cas de vol, de violence ou d'utilisation du véhicule à l'insu de l'assuré.

La prise d'effet du contrat est subordonnée au paiement de la prime (article 13, alinéa 1) ; par dérogation au principe énoncé, un délai maximum de soixante (60) jours à compter de la date de prise d'effet ou de renouvellement du contrat peut être accordé au souscripteur pour les risques dont la prime du contrat excède quatre-vingt (80) fois le SMIG annuel du pays de localisation, à l'exception des contrats des branches telles qu'Automobile Maladie, et Transports des Marchandises). Il en est de même pour les risques de l'Etat et de ses démembrements pour lesquels la Commission Régionale de Contrôle des Assurances définit les conditions de délais pour le paiement de toute prime d'assurance par la circulaire N°00002/CIMA/CRCA/PDT/2011 du 22 Juillet 2011 fixant un délai maximum de 180 jours à compter de la date de prise d'effet ou de renouvellement du contrat.

Toutefois, le contrat d'assurance automobile peut prendre fin des suites de l'expiration de la période d'assurance, de la disparition du risque ou de la résiliation du risque. Outre la place qu'occupe la branche automobile et ses règles de souscription, celle-ci est presque obligatoire et repose sur le rôle de protection du patrimoine matériel et humain dévolu à l'assurance. De ce fait, nous aborderons l'obligation qui lui est attachée.

## **B- La notion d'obligation d'assurance automobile**

Aux termes de l'article 200 du Code CIMA, et au Gabon par la loi 17-62 du 06 juin 1962 et le décret N°147 du 24 Avril 1963 portant application de cette loi, il est fait obligation à toute personne physique ou morale à l'exception de l'Etat et ses démembrements, dont la responsabilité civile peut être engagée du fait de son véhicule ainsi que ses remorques de souscrire à une assurance obligatoire.

De ce fait, la notion d'obligation d'assurance automobile renvoie à la contrainte légale de tout véhicule terrestre à moteur, remorques ou semi-remorques à l'exclusion des véhicules de l'Etat, organismes, d'être assuré.

La souscription d'un contrat d'assurance automobile est obligatoire pour les risques de responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules en application de l'article 200 du Code CIMA et facultative pour des autres garanties notamment les garanties dommages et complémentaires.

Pour la compréhension de cette notion, nous allons répondre à ces interrogations, qui sont concerné par l'obligation d'assurance automobile ? sur quels véhicules pèse cette obligation d'assurance ? quelles sont les garanties obligatoires ? quelles sont les sanctions du non-respect de l'obligation d'assurance automobile ?

Selon la règle générale en son article 200 suscitée, l'obligation d'assurance automobile concerne notamment :

- Le propriétaire du véhicule ;
- Son utilisateur ;

En effet, pour un véhicule en leasing, l'assurance de la responsabilité civile incombe à l'utilisateur du fait de son usage et non au propriétaire. Il en est de même pour le cas où

une personne achète un véhicule pour une autre personne, seul l'utilisateur est astreint à l'obligation d'assurance. Par conséquent, l'obligation d'assurance incombe donc d'une manière générale à son gardien, en d'autres termes à celui qui a sur le véhicule un pouvoir d'usage, de contrôle et de direction.

Par contre, l'obligation d'assurance ne s'applique cependant pas à l'Etat, le Législateur estimant que son importante surface financière lui permet de faire face à la réparation des préjudices qu'il peut causer à des tiers en mettant en circulation des véhicules terrestres à moteur ou leurs remorques ou semi-remorques.

Cependant l'obligation d'assurance concerne aussi toute personne ayant la garde ou la conduite même non autorisée du véhicule, à l'exception des professionnels de la réparation, de la vente et du contrôle de l'automobile (article 201) ; car ces professionnels sont tenus de souscrire une assurance de responsabilité professionnelle couvrant non seulement leur propre responsabilité mais également celle des personnes travaillant dans leur exploitation.

Il est à préciser ce dernier cas que : après avoir effectué son règlement, l'assureur est subrogé dans les droits du bénéficiaire de l'indemnité contre l'auteur responsable de l'accident lorsqu'il a obtenu la conduite ou la garde du véhicule à l'insu de son propriétaire ou contre son gré (article 200, 4ème alinéa).

S'agissant des véhicules sur lesquels pèsent l'obligation d'assurance sont en principe :

- Les véhicules : ils doivent être automoteurs, capables de se déplacer par leurs propres moyens ; capables de transporter leurs conducteurs ; mis en circulation terrestre sur le domaine public ou privé.
- Les remorques ou semi-remorques : elles doivent être assurées qu'elles soient attelées ou non, c'est-à-dire notamment même lorsqu'elles sont en stationnement sur la voie publique.
- Tous les autres véhicules attelés à un véhicule terrestre à moteur : tout véhicule qui même sans être une remorque ou semi-remorque se trouve être, même occasionnellement attelé à un véhicule terrestre à moteur doit être assuré. C'est le cas par exemple d'un engin de chantier qui serait attelé à un camion tracteur en vue de son acheminement vers un garage pour des besoins de réparations.

En revanche, l'article 203 met en évidence une exception des véhicules circulant sur les rails notamment les trains et tramways, qui ne sont pas astreints à l'obligation d'assurance. Cette exception se justifie du fait que les véhicules circulant sur les rails sont souvent prioritaires sur les voies de passage et notamment au passage à niveau.

En ce qui concerne l'assurance automobile les garanties principales sont, la garantie responsabilité civile, les garanties dommages : dommages tous accidents, incendie, vol, bris de glace) et des garanties annexes (la défense recours ; individuelle personne transportées et les garanties complémentaires de la responsabilité civile et des dommages).

Cependant les sanctions du non-respect de l'obligation d'assurance automobile, le Code CIMA est silencieux en la matière. Mais l'article 46 du Traité CIMA laisse la possibilité aux législations nationales de fixer des sanctions en cette matière.

Au Gabon la loi organique n°17/62 du 6 juin 1962 en son article premier instituant une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicules terrestres à moteur prévoit :

En son article 4 : « quiconque aura sciemment contrevenu aux dispositions de l'article 1er sera puni d'un emprisonnement allant de 1 à 6 mois et d'une amende de 24.000 F.CFA à 200.000 F.CFA ou de l'une de ces deux peines seulement. En cas de récidive, le tribunal pourra en outre prononcer la confiscation du véhicule non assuré. »

Il ressort de cette disposition, qu'à titre de sanction pénale pour le défaut d'assurance de responsabilité civile automobile d'une amende de 24.000 à 200.000frs et/ ou d'une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à 6 mois.

En son article 6, à titre de sanction pénale pour défaut de présentation de l'attestation d'assurance automobile aux autorités de police ou de gendarmerie, une amende de mille à trois milles francs. A cette sanction s'ajoute la mise en demeure de produire dans un délai de 48 heures, faute de quoi le procès-verbal sera transmis au parquet aux fins de poursuites correctionnelles contre le propriétaire du véhicule.

Il y'a lieu de préciser la loi suscitée ne prévoit cependant pas de sanction pour le défaut d'affichage du certificat d'assurance sur le pare-brise du véhicule, ce qui s'explique par le fait que ces certificats n'étaient pas délivrés par les sociétés d'assurance au moment où cette loi a été votée. Ce qui est pratiqué sur le marché gabonais, les assureurs conseillent aux assurés l'affichage du certificat d'assurance sur leurs pare-brises.

La notion d'obligation d'assurance automobile n'est pas applicable à l'Etat. En vertu du Traité CIMA, il est fait une exclusion d'obligation d'assurance en ce qui concerne le Parc automobile l'Etat. Donc n'a pas besoin de recourir auprès des compagnies d'assurances pour assurer ses biens.

Bon nombres de parcs automobiles des Etats de l'espace ou hors espace CIMA est exonéré de l'obligation d'assurance ; chaque Etat individuellement s'organise dans la gestion de ses

biens. Notamment des pays tels que le Cameroun, le Congo Brazzaville, le Mali, le Burkina, Congo Kinshasa où ils sont seuls garant de leurs patrimoines. C'était le cas du Gabon où le patrimoine de l'Etat était assuré par la Direction Nationale des Assurances, au regard des dégâts que le parc automobile de l'Etat causait autrefois, l'initiative de l'Etat par le biais du Feu Président OMAR BONGO ONDIMBA de mettre en place une direction de garant des biens de l'Etat, qui sera chargé d'assurer son patrimoine.

Au regard de ce qui vient d'être dit, cela nous conduit à nous interroger sur la question de savoir : comment se fait la gestion de sinistres en assurance automobile ?

## **Section 2 : La gestion des sinistres en assurance automobile**

Il y'a sinistre lorsqu'un risque garanti par le contrat se réalise dans des conditions qui entraînent pour l'assureur l'obligation de faire jouer sa garantie. De ce fait, nous examinerons successivement les conditions d'indemnisations, celle des victimes de la circulation routière (A) puis nous nous pencherons sur le règlement de sinistre en assurance automobile (B).

### **A- Les conditions d'indemnisations des victimes**

Le déclenchement de la garantie en assurance automobile suppose que :

- Le contrat ne soit ni suspendu (pour défaut de paiement de la prime par exemple), ni annulé pour une cause quelconque (pour déclaration inexacte de mauvaise foi par exemple) ;
- Le risque qui s'est réalisé ne soit ni une exclusion légale ni une exclusion conventionnelle de garantie.

De ce fait, les conditions d'indemnisations nécessitent l'examen successive de l'instruction du dossier sinistre. A la réalisation du risque assuré, l'assuré est obligé de déclarer à l'assureur dès qu'il en a connaissance et dans un délai de cinq (5) jours ouvrés tout sinistre de nature à entraîner sa garantie (article 12, 4<sup>ème</sup> alinéa du Code CIMA).

Ce délai constitue un minimum qui ne peut être réduit par les parties. Par contre, il leur est loisible de le prolonger. Ce délai court à partir du lendemain à zéro heure du jour où l'assuré a eu connaissance du sinistre et expire le cinquième jour à minuit. C'est pourquoi cette déclaration doit être faite le plus tôt possible pour permettre à l'assureur d'organiser la défense de ses intérêts et de ceux de son client.

L'assuré doit cependant pour être opérationnelle, apporter à l'assureur un minimum d'informations

Parmi lesquelles :

- La date, l'heure et le lieu de l'accident ;
- Ses circonstances ;
- La nature des dommages ;
- L'identification des victimes et leurs véhicules ;
- L'indication de l'hôpital où elles ont été transportées ;
- Les noms et les adresses des témoins.

Notons qu'en ce qui concerne les supports de la déclaration, le Législateur n'ayant imposé aucune forme pour la déclaration du sinistre, l'assuré peut user de divers moyens pour la faire, notamment la lettre, le téléphone, le télex, le télégramme, la déclaration verbale etc.....

Les assureurs mettent à la disposition de leurs clients, soit des constats amiables, soit des formulaires de déclaration de sinistres pré-imprimés.

En cas de non-respect du délai de déclaration par l'assuré, l'assureur a le droit de lui opposer la déchéance, en d'autres termes, la perte de tout droit à la garantie du fait du non-respect de ses obligations à l'occasion du sinistre. C'est d'ailleurs, l'une des raisons pour lesquelles les assureurs ne l'appliquent que très rarement.

Il est précisé toutefois que :

- La déchéance n'est pas applicable dans le cas où l'assuré justifie qu'il a été mis dans l'impossibilité de faire la déclaration par suite de cas fortuit ou de force majeure (article 20 du Code CIMA), par exemple s'il a été grièvement blessé et hospitalisé à la suite de l'accident et si cette hospitalisation s'est prolongée au-delà du délai de déclaration.

Il en est de même pour l'assuré qui au moment du sinistre n'était qu'en possession d'une note de couverture et qui ignorait ses obligations en cas de sinistre.

- Cette déchéance n'est pas opposable aux victimes de telle sorte que l'assureur est tenu de les indemniser, quitte à se retourner éventuellement par la suite contre l'assuré pour recouvrer le montant qu'il a payé.
- Elle n'est pas applicable pour le retard dans la déclaration du sinistre aux autorités de police ou dans la remise des pièces à l'assureur, ce dernier n'étant autorisé dans ces cas qu'à réclamer une indemnité proportionnelle au préjudice qu'il a subi du fait de ce retard (article 20, alinéa 3)

Toutefois, l'article 20 en son premier alinéa précise que la déchéance n'est opposable à l'assuré que si l'assureur établit qu'il a eu un préjudice du fait de la déclaration tardive du sinistre.

Les déclarations de sinistres automobiles comprennent un questionnaire qui permet généralement de recueillir les informations suivantes :

- ✓ Pour l'assuré
  - L'attestation d'assurance
  - La carte grise
  - Le permis de conduire
  - Les photos du véhicule
  - Le devis de réparation (recours ou dommages)
  - Le procès-verbal de constat d'accident
  
- ✓ Pour l'adversaire
  - L'attestation d'assurance
  - La carte grise
  - Le permis de conduire.

Après la déclaration de sinistre, l'assureur procède à l'ouverture du dossier sinistre en rassemblant des pièces nécessaires à l'instruction du dossier ; notamment le procès-verbal d'accident, le permis de conduire, le certificat de capacité (il peut être exigé au conducteur lorsque le véhicule conduit est un taxi).

Cependant, les pièces nécessaires pour le traitement des sinistres automobile de tous genres diffèrent selon que l'on est en présence de sinistres n'ayant entraîné que des dommages matériels ou corporels.

Les pièces requises pour les dossiers exclusivement matériels sont les suivantes :

- a) Le constat amiable : est un formulaire conçu par les assureurs pour faciliter le recueil d'informations destinées à permettre l'instruction du sinistre, et pour éviter aux antagonistes l'attente souvent longue de l'arrivée des agents de police chargés d'effectuer le constat des accidents de la circulation. Il est généralement valable que pour des sinistres peu importants, notamment ceux qui n'entraînent que des dommages matériels, le constat de police ou de gendarmerie restant nécessaire en cas de préjudice corporel.
- b) Le constat d'huissier : constitue un moyen de preuve surtout en ce qui concerne les traces laissées par l'accident ou d'autres indices matériels. Il ne fait cependant pas foi jusqu'à preuve de contraire et n'a pas la valeur d'un acte authentique. Il en résulte que les juges ont la latitude d'en tenir compte ou non, tant en ce qui concerne leurs constatations que les déclarations qu'ils enregistrent.
- c) L'attestation de dépôt de plainte contre l'inconnu. Cette pièce est délivrée par la police suite à une déclaration de perte du véhicule assuré.
- d) Le devis des réparations : il est établi par un garage choisi par le propriétaire du véhicule à réparer (l'assuré ou son adversaire selon le cas), et envoyé à titre de réclamation à la compagnie d'assurance chargée de l'indemnisation par ce propriétaire, lorsque le véhicule n'a pas encore été réparé. Le devis sert de base à l'expertise lorsque le principe de la garantie est acquis
- e) La facture des réparations : elle est requise lorsque les travaux sont déjà effectués, le montant de la facture représentant alors la somme due par le propriétaire du véhicule au garage qui a effectué les travaux de réparation.
- f) Les factures des pièces détachées.

S'agissant des dossiers corporels, les pièces sont :

- i) Les certificats médicaux : certificat médical initial, certificat médical de prolongation, certificat médical final
- ii) Le rapport médical
- iii) Les factures des frais de traitement

- iv) Le certificat de genre de mort
- v) Les factures justificatives des revenus de la victime
- vi) Le certificat de décès
- vii) Les pièces justificatives de droit de tierces personnes à une indemnisation suite au décès de la victime. (L'acte de naissance de la victime, sa carte nationale d'identité, l'acte de naissance et les pièces d'identité et certificat de vie de la veuve ou du veuf, selon le cas de l'acte de mariage, les actes de naissance et pièces d'identité des enfants, le certificat de vie des enfants, le jugement d'hérédité non frappé d'appel, le certificat de non opposition, procès-verbal successoral).

L'assureur, vérifie des garanties sur la base de la police d'origine, des avenants et des échanges de correspondances avec l'assuré. La vérification des garanties se fait à trois niveaux :

Période de garantie (date d'effet et d'expiration)

Couverture du risque (garantie) : voir si le risque dont la réalisation est à l'origine de la demande d'indemnisation est exclu ou non du champ de la garantie. Dès lors que les conditions d'indemnisations sont acquises, l'assureur procède à la phase de règlement.

## **B- Le règlement de sinistres en assurance automobile**

En procédant à la détermination de degré de responsabilité des antagonistes mise en cause, pour ce qui est des cas les plus fréquents d'accidents de la circulation.

La détermination du degré de responsabilité se fait essentiellement par l'appréciation de l'attitude des antagonistes face aux principales règles de la circulation routière et à l'aide du barème de responsabilité.

Pour les préjudices matériels, l'on désigne un expert suite à la réception de la déclaration de sinistre.

Pour de préjudices corporels, il est réalisé par expertise médicale, à la requête de la compagnie d'assurance, par un médecin spécialiste choisi en fonction de la nature des lésions de la victime.

Selon l'article 252, la victime peut contester le choix du médecin expert effectué par la compagnie d'assurance, un autre médecin est désigné à la demande de la compagnie d'un commun accord entre son médecin et celui de la victime.

Dans le cas du règlement nous aborderons le régime juridique de l'indemnisation des préjudices matériels et corporels selon les procédés classiques et issu du Code CIMA.

S'agissant des procédés classiques, pour les dommages liés aux véhicules automobiles.

Il appartient dès lors à l'expert automobile de faire un travail approfondi de façon à déterminer la valeur de remplacement la plus indiquée pour servir de base à l'indemnisation en tenant compte de la cote officielle, de l'état d'entretien du véhicule et des données du marché de l'occasion.

L'assureur effectue l'indemnisation différemment selon que le véhicule est irréparable ou reste réparable.

- Les cas des véhicules hors d'usage :

Pour les véhicules techniquement irréparables dont l'ampleur des dégâts rend la réparation non envisageable. Dans ces cas, l'expert automobile doit retirer la carte grise et la remettre à l'autorité chargée de l'immatriculation des véhicules. Et l'indemnité que l'assuré percevra sera égale à la différence de valeurs entre la valeur du véhicule avant sinistre et le sauvetage.

Pour les véhicules non économiquement réparables en ce sens que le coût de leur réparation excède leur valeur avant le sinistre. Dans tous les cas l'indemnisation se fait de la manière que pour les véhicules techniquement irréparable.

- Les cas des véhicules économiquement réparables dont le coût des réparations ne dépasse pas leur valeur de remplacement avant sinistre. Le montant de l'indemnité se détermine sur la base du montant des dommages à dire d'expert, tel qu'il est consigné sur le rapport d'expertise. L'assureur prend en compte le cas échéant le montant de la franchise et de la règle proportionnelle.

Quant au régime juridique de l'indemnisation des préjudices matériels résultant d'accidents de la circulation.

Lorsque deux ou plusieurs véhicules sont impliqués dans la survenance d'une collision dans des conditions telles qu'il ne soit pas possible d'établir un partage de responsabilités entre les différents conducteurs mis en cause dans l'accident, chacun de ces conducteurs conserve à sa charge la moitié des dommages matériels qu'il a subi, de telle sorte qu'il ne

reçoit des autres conducteurs ou de leurs assureurs que 50% du montant des préjudices matériels qu'il a subi (Article 227 alinéa).

Par-delà ; ces deux différences, le Code CIMA reste dans l'ensemble conforme aux procédés classiques d'indemnisations des préjudices matériels.

Avant d'envisager le règlement des préjudices corporels, il faut noter que la loi oblige les assureurs à présenter l'offre de transaction aux victimes (article 267 et suivants) dont les délais de ladite offre doit se faire à la victime dans un délai de 12 mois à compter de l'accident. En cas de décès de la victime, l'offre doit être faite aux ayants droit dans les huit mois du décès (article 231 Alinéa 1er). Notons qu'en son alinéa 2 l'absence de présentation d'offre dans les délais susmentionnés, est passible de sanctions d'ordre administratives. Aucune saisine des tribunaux n'est possible avant l'expiration de ce délai. Cette offre doit être faite dans ces délais, que les intéressés aient présenté une réclamation à l'assureur ou non. En son alinéa 3 du même article ; lorsque l'assureur n'a pas été informé de la consolidation de la victime dans un délai de six mois à compter de sa survenance de l'accident, il doit lui adresser une offre provisionnelle, quitte à lui adresser par la suite une offre de transaction définitive dans un délai de 6 mois à compter de la date à laquelle il est informé de cette consolidation.

Néanmoins, tout projet de transaction, concernant un majeur sous tutelle ou un mineur, doit être soumis aux parents vivants du mineur ou de l'incapable ; en l'absence des parents vivants, au juge des tutelles ou au conseil de famille. L'assureur doit également donner avis sans formalité au juge des tutelles ou au conseil de famille dans, quinze jours au moins à l'avance, du paiement du premier arrérage d'une rente ou de toute somme devant être versée à titre d'indemnité au représentant légal de la personne protégée (article 234).

- Pour les préjudices consécutifs à des blessures non mortelles, ils se subdivisent en préjudices patrimoniaux et extrapatrimoniaux.

Les préjudices patrimoniaux sont l'incapacité permanente (réduction du potentiel physique ou intellectuel dont reste atteinte une victime après consolidation de son état), l'incapacité temporaire (du fait de ses lésions, la victime se trouve dans l'obligation d'interrompre le travail pendant un certain temps) et les frais de traitement (tous les frais exposés par la victime suite à l'accident en vue de sa guérison).

Jadis pour l'indemnisation relative à l'incapacité permanente se faisait sous forme de capital soit par la méthode mathématique, soit par la méthode du calcul au point et soit la

méthode in concreto. Aucune de ses méthodes n'étant obligatoire, le pouvoir souverain du juge s'exerce pleinement.

Tel est le cas par exemple : M.X âgé de 40 ans, frappé d'IP de 15% suite à un accident de la circulation et avait un salaire annuel de 1.800.000 au moment de l'accident.

L'indemnisation se résolvait de la manière suivante :

$1.800.000 * 15\% * 12,455$  (sur la base du barème de capitalisation de rente viagères du Code CIMA) = 3.326.850 FCFA.

Tandis que sous le régime du Code CIMA, il y a une distinction de la composante physiologique de la composante économique du préjudice d'invalidité permanente.

L'indemnité de la composante physiologique du préjudice d'invalidité permanente : l'indemnité est égale au Smig annuel (définition du Smig) multiplié par la valeur du point d'incapacité exprimé en pourcentage multiplié par le nombre de points d'incapacité (article 260). Si l'on reprend l'exemple de M.X, l'indemnité sera :  $960.000 * 12\% * 15 = 1.728.000$  FCFA

Quant à la composante économique du préjudice d'invalidité permanent le préjudice, l'indemnité est égale la perte annuelle de revenu multiplié par le prix du franc de rente temporaire arrêté à l'Age de la consolidation en fonction de l'âge de départ à la retraite. Cette indemnité est calculée pour les salariés, en fonction de la perte justifiée. Pour les actifs non-salariés, en fonction de la perte de revenus établie et justifiée. Pour les actifs non-salariés ne pouvant justifier de revenus, sur la base du SMIG annuel. En sus le préjudice économique causé par l'invalidité ne donne lieu à l'indemnisation que lorsque le taux de cette incapacité se chiffre à 50%. (Article260) si nous reprenons le même exemple l'on ne peut lui allouer une indemnité au titre du préjudice économique parce que son taux d'IP est inférieur à 50%.

Pour l'incapacité temporaire, selon une approche hors CIMA l'indemnité, pour les cas de la victime salarié, est égale au produit du salaire moyen journalier de la victime déterminé au vue de ses bulletins de salaire, par le nombre de jours d'incapacité temporaire, hormis les jours de fermeture hebdomadaire et les jours de fête. Exemple salaire net mensuel 150.000, IT 10 jours indemnité :  $150.000/30 \text{ jours} * 10 \text{ jours} = 50.000 \text{ FCFA}$ . Pour les cas de la victime non salarié, s'il exerce une profession doit apporter la preuve de la perte de revenus du fait de l'incapacité temporaire. Par contre s'il n'exerce aucune profession, ce dernier n'a en principe droit à aucune indemnité au titre de l'incapacité.

Sous l'angle du Code CIMA (article 259) pour les salariés l'indemnité est fixée sur la base des revenus nets perçus au cours des six mois précédant l'accident. Pour les personnes non salariées percevant des revenus c'est sur la base des déclarations fiscales qu'elles ont été faites au titre des deux années précédant l'accident. Pour les personnes majeures ne pouvant justifier de revenus sur la base du SMIG mensuel. Règle = revenu mensuel net multiplié par le nombre de jours d'incapacité divisé par 30 jours

En reprenant l'exemple précédent l'indemnité au titre d'incapacité temporaire est similaire. Soit  $150.000 * 10 \text{ jours} / 30 \text{ jours}$ .

Pour les frais de traitement, le remboursement ne saurait excéder deux fois le tarif le plus élevé des hôpitaux publics du lieu de l'accident, et en cas d'évacuation justifiée par expertise, une fois le tarif le plus élevé des hôpitaux publics du pays d'accueil.

Les préjudices extrapatrimoniaux sont des chefs de préjudices subit par la victime en raison des souffrances physiques qu'elle a ressentie des suites des blessures qu'elle a eues lors de l'accident et des soins douloureux qu'elle a reçue jusqu'à la consolidation de ses blessures. Ces préjudices sont évalués par le médecin traitant qui affecte au patient l'un des qualificatifs du préjudice selon le barème.

Il s'agit essentiellement

- Le pretium doloris
- Le pretium esthétique
- Le préjudice d'agrément (ne rentre pas dans l'ensemble de ceux pour lesquels une indemnité est prévue par le Code)
- Le préjudice moral
- Le préjudice de carrière
- Le préjudice scolaire
- Le préjudice sexuel
- L'assistance d'une tierce personne (selon le Code, un taux d'incapacité au moins égal à 80 %)

Avant l'avènement du Code CIMA, tous ces chefs de préjudices étaient indemnisés. Mais avec l'avènement dudit Code les préjudices tels d'agrément, scolaire, sexuel ne sont pas prises en compte.

- Pour les préjudices consécutifs au décès de la victime, les préjudices indemnisables comprennent le préjudice économique, moral et les frais exposés pour le transport du malade et pour son traitement.

**Sous l'approche hors CIMA**, il n'existait aucune base rigoureuse de calcul du montant du préjudice économique, son évaluation était laissée à la charge des magistrats, en cas de saisine des tribunaux. Il appartenait alors audits tribunaux d'évaluer le préjudice économique des ayants droit en tenant compte des facteurs suivants :

- Les revenus de la victime
- La part des revenus de la victime qu'elle consacrait à ses ayants droit
- L'âge de la victime
- Le nombre des ayants droit
- L'âge des ayants droit
- L'évolution de la configuration des dépenses du ménage suite au décès de la victime.

Pour le préjudice moral, la détermination du montant ne repose pas sur une base strictement rationnelle. Il en résulte que les indemnités accordées par les tribunaux peuvent varier pour des cas semblables selon le tempérament du juge, son intime conviction ou le climat des débats.

**Le Code CIMA** ne reconnaît le droit à l'indemnisation des suites du décès de la victime qu'aux conjoints, descendants (enfants orphelins ou doubles à charge ; même l'enfant naturel), ascendants au premier degré (père et mère du de cujus), les collatéraux (frères et sœurs pour le préjudice moral), aux tiers lésés (personnes justifiant d'une communauté de vie avec la victime et qui étaient à sa charge avant l'accident, c'est le cas notamment de la concubine.

Toutefois, exclut les descendants et collatéraux au bénéfice du préjudice économique. L'indemnité due à chacune de ces catégories de personnes est égale au produit du franc de rente correspondant à l'âge du bénéficiaire au moment du décès de la victime, par un pourcentage de ses revenus annuels variant en fonction du nombre d'enfants qui étaient à sa charge comme suit (cf. article 265).

L'indemnité au titre du préjudice moral est allouée qu'aux ayants droits (conjoints, enfants mineurs et majeurs, ascendants premier degré, frères et sœurs prévu à l'article 266. Elle est exprimée en des pourcentages du SMIG annuel, qui varie de l'une à l'autre des catégories de personnes.

Pour les frais, que ce soit ceux exposés par la victime avant son décès, exposés par les ayants droit et les frais funéraires sont remboursables.

Après le passage en revue des modes de règlements de sinistre en assurance automobile, les entreprises d'assurance recourent le plus souvent à ces deux types de paiement : la prise en charge et le chèque. Toutefois, l'assureur doit procéder au paiement des sommes convenues dans un délai d'un mois à compter de l'expiration du délai de 15 jours donné par l'article 235 du Code au bénéficiaire et à la victime pour dénoncer la transaction, s'ils estiment qu'elle n'est pas respectueuse des dispositions du Code.

Pour le cas de l'Etat, c'est lui-même qui répare et indemnise des victimes. Au Gabon les victimes se reportaient à la Direction Nationale des Assurances pour réclamer la réparation des préjudices subis. Tel que mentionné ci-dessus c'est dorénavant la Direction du Patrimoine Administratif et des Assurances qui gère aussi le sinistre causé par les véhicules de l'Etat, tout en se basant sur le Code CIMA pour les cas de règlement.

Parler de l'assurance automobile revient à le saisir au travers des institutions et de représentants de l'Etat régulant en la matière. De ce fait notre analyse s'articulera autour de la notion des pouvoirs publics.

## CHAPITRE 2 : LES POUVOIRS PUBLICS

Au Gabon, en vertu de l'article 5 de la Constitution, la République est organisée selon les principes de la Souveraineté nationale notamment la séparation des pouvoirs : pouvoir exécutif, pouvoir législatif et le pouvoir judiciaire. Il résulte de cette disposition que les pouvoirs publics proviennent du pouvoir exécutif.

Les Pouvoirs Publics relève du pouvoir exécutif, représentent des autorités investis des prérogatives de Puissance Publique qui déterminent et conduisent les différentes actions de l'Etat.

Ils possèdent des rôles très importants dans des domaines différents et permettant une gestion rigoureuse des pouvoirs émanant de l'Etat.

Pour appréhender les pouvoirs publics, cela nous conduit à analyser la notion des pouvoirs publics en abordant les services ou directions spécialisés de l'Etat habilité à réguler le domaine des assurances (Section 1), ces derniers étant investis des prérogatives de Puissance publique comment se fait leurs interventions, sous la base des règles édictées par le Traité CIMA et le Législateur National dans le domaine de l'assurance automobile (Section 2).

### **Section 1 : La notion des pouvoirs publics : organe institutionnel de l'Etat**

L'expression pouvoirs publics désigne le Gouvernement et l'ensemble de ses services chargés de l'administration d'un Etat ou d'une collectivité territoriale. Elle peut aussi désigner plus précisément telle ou telle administration.

Il ne faut pas confondre l'Etat et les pouvoirs publics, l'Etat est un terme générique qui signifie une personne morale titulaire de souveraineté. Tandis que la notion des pouvoirs publics renvoie à des organes ou autorités qui sont investis des prérogatives de Puissance Publique pour réguler les pouvoirs émanant de l'Etat. Tel est le cas par exemple du

Ministère de l'Economie, Ministère de Mines, Ministère de l'Education Nationale, Ministère du Budget, Ministère des Affaires Etrangères, Ministère de l'Intérieur, Ministère de la Justice. Tous ces services de l'Etat qui sont habilités à être interlocuteurs pour la mise en exécution ou application des missions régaliennes de l'Etat. Sous réserve du principe de territorialité en droit administratif, tous ces pouvoirs n'ont pas compétence en matière d'assurance. C'est pourquoi nous ferons une analyse théorique des organes régulant le domaine des assurances plus précisément dans la branche automobile (A) avant d'examiner les modes de fonctionnement de ces pouvoirs publics (B).

### **A- L'analyse théorique des organes régulateurs**

La notion des pouvoirs publics ne s'applique que dans le cadre d'un Etat, à l'intérieur d'un territoire délimité dirigé par des institutions dans les domaines politique, judiciaire, économique ou social. Ces institutions sont gérées par des autorités compétentes qui représentent les pouvoirs publics et qui bénéficient d'un pouvoir règlementaire important. Elles déterminent et conduisent l'action politique.

La notion des pouvoirs publics tel que défini plus haut, services de l'Etat investis des prérogatives de Puissance Publique.

En effet, selon la territorialité et la compétence que l'Etat leur octroie des pouvoirs pour réguler, mettre en exécution les missions spécifiques au service qu'il dirige et veiller aux respects et à la bonne application des mesures mises en place. Toutefois, les pouvoirs de contrainte ou parfois même de coercition leurs sont octroyés. En cas d'inobservation par les usagers, ils peuvent user légitimement de ses prérogatives pour contraindre ou sanctionner.

Cependant, tous les pouvoirs publics suscités (services de l'Etat) n'ont pas des liens directs avec les domaines des assurances. Car ils n'ont pas pour compétence en la matière. De ce fait, les organes régulateurs dans le domaine, notamment de l'assurance automobile sont les suivantes :

- ✓ Le Ministère de l'Economie via Direction Nationale des Assurances : la Direction Nationale des Assurances membre de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances sert de relais à l'action de la Commission Régionale de Contrôle des Assurances (CRCA) et à l'organe de régulation de la CIMA.