

CONFÉRENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES (CIMA)



INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES (IIA)

INSTITUTION SPÉCIALISÉE AUTONOME DE LA CIMA

BP: 1575 – TEL: (237)22.20.71.52 – FAX (237) 22.20.71.51
YAOUNDÉ / RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN



CYCLE II / MST-A

(Maîtrise en Sciences et Techniques d'Assurances)

XI^{ème} PROMOTION (2012-2014)

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

THEME :

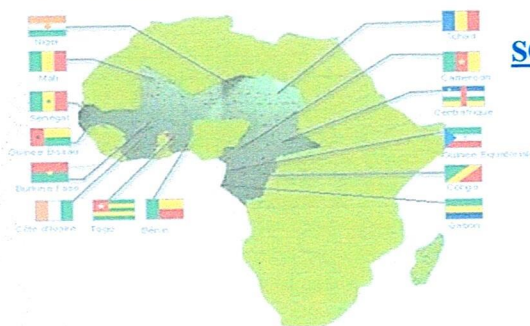
**L'ASSURANCE AUTOMOBILE ET LES POUVOIRS
PUBLICS : CAS DES ASSURANCES GENERALES DU
CONGO (AGC)**

EN VUE DE L'OBTENTION DU DIPLOME DE MAITRISE EN SCIENCES ET TECHNIQUES D'ASSURANCES

PRESENTE ET SOUTENU PAR

Victorine KOUMOU
ABOUNGOU

Etudiante en MST-A



SOUS LA DIRECTION DE

M. Claver
OLANDZOBO

Directeur Technique et
Commercial aux AGC

Novembre 2014

DÉDICACES

IN MEMORIAM,

Ce rapport, en effet est la preuve vivante de la réussite d'un parcours, malheureusement pleine d'obstacle.

Que l'Eternel mon Dieu et la mémoire de mon regretté père trouve ici toute ma joie.

Ce travail est pour moi une façon de vouloir te rendre un hommage mérité papa et qu'il soit pour toi une gerbe de fleurs sur ta tombe.

A ma marraine **Madame Georgette Elisabeth OKEMBA**, ce travail représente le couronnement et la reconnaissance de vos engagements pour ma formation.

Que Dieu tout puissant vous bénisse et vous accorde une longue vie pour goûter le fruit de vos durs labeurs.

A mon frère **Maurice EBALE KONGO**, pour qui mon avenir fus un champ très précieux à ces yeux et pour qui je dis merci beaucoup.

A mes frères et sœurs, je vous avoue très sincèrement que l'itinéraire est si long, plein d'embûches et d'entraves mais il faut persévérer. Seule la volonté, le courage, la persévérance dans les études vous conduiront à un chemin meilleur de la réussite.

A mes chers parents, mon regretté père **André ABOUNGOU**, à ma mère **Henriette APOSSA**.

REMERCIEMENTS

Au terme de cette formation du deuxième cycle à **L'institut International des Assurances (IIA)**, j'exprime une profonde gratitude envers tous ceux qui, de près ou de loin m'ont soutenu financièrement, matériellement et moralement. Je pense notamment à :

Monsieur **DOUSSOU YOVO**, Directeur Général de l'institut International des Assurances, pour la rigueur les orientations et biens d'autres vertus dont il a fait preuve durant notre formation.

Monsieur **DANFANKHA Dembo**, Directeur des Etudes à l'IIA, pour son dévouement inlassable dans la résolution des préoccupations des étudiants.

J'exprime une reconnaissance particulièrement à mon Encadreur Technique Monsieur **Claver OLANDZOBO**, **Directeur Technique et Commercial des AGC**, pour sa disponibilité et ses orientations je vous prie de trouver dans ce travail que vous avez pleinement suivi l'expression de ma profonde gratitude.

A mes frères Luther IBARA, Christian NGANONGO, Harmelin Passy MAKITA, et mes sœurs Diane ONDELE, **Faustine Pea ABOUNGOU**, Emma ABOUNGOU, et Tété BUYI, lesquels m'ont toujours fortifié par leurs aides, conseils et encouragements.

Ce travail est le fruit de votre attachement à la cause familiale et se trouve être le couronnement de vos conseils et votre assistance continuelle.

Je vous prie de recevoir ici mes sincères remerciements.

A toute la promotion DESS-A et MST-A que ce rapport soit le témoignage de mon affection et ma reconnaissance pour votre soutien, cette affection que je vous porte et que vous dois a été pour moi le meilleur viatique qui m'a aidé à surmonter de nombreuses difficultés que le sujet n'a cessé de présenter devant moi tout au long de ma formation et au cours de la mise en forme définitive de ce travail.

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AGC	Assurances Générales du Congo
BCA	Bureau Centrale des Accidents
BEAC	Banque des Etats de l'Afrique Centrale
CAA(AGC)	Chiffre d'Affaire automobile des assurances Générales du Congo
CAA(Allianz)	Chiffre d'Affaire automobile d'Allianz
CAA(ARC)	Chiffre d'Affaire automobile des Assurances et Réassurances du Congo
CAA(NSIA)	Chiffre d'Affaire automobile Nouvelle société International d'assurance
CAA(M)	Chiffre d'Affaire automobile du Marché
CEDEAO	Communauté Economique et douanière des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CEMAC	Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale
CIMA	Communauté internationale des Marché d'Assurances
DGA	Direction Général Adjoint
DGTT	Direction Générale du Transport Terrestre
DNA	Direction nationale des Assurance
FCFA	Franc de Coopération Française d'Afrique
FGA	Fonds de Garantie Automobile
FM	Frais Médicaux
IA	Individuel Accident
IARD	Incendie Accident et Riques Divers
IT	Infirmité Temporaire
IPP	Infirmité Physique Permanente
MEFB	Ministère de l'Economie des Finances et du Budget
MRH	Multi Risques Habitation
MRP	Multi Risques Professionnelles
O.H.A.D.A	Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires
PD	Prétium Doloris
PDG	Président Directeur Général
PE	Préjudice Economique
PIB	Produit Interieur Brut
PV	Procès Verbal
RC	Responsabilité Civile
RCP	Responsabilité Civile Professionnelle
SMIG	Salaire Minimum Interprofessionne Garanti
SNPC	Société Nationale des Pétroles du Congo
SNE	Société Nationale d'Electricité
TP(AGC)	Taux de Pénétration des Assurances Générales du Congo
TP(M)	Taux de Pénétration du Marché
TPV	Transport Public des Voyageurs
TRC	Tous Risques Chantiers
TRI	Tous Risques Industriels
VTM	Véhicules Terrestres à Moteur

SOMMAIRE

Dédicaces.....	i
Remerciements	ii
Sigles et abréviations	iii
Sommaire.....	iv
Liste des tableaux	v
Liste des graphiques	vi
Résumé	vii
Abstract.....	viii
Introduction générale.....	1
PREMIERE PARTIE: DESCRIPTION DES ASSURANCES GENERALES DU CONGO ET DEROULEMENT DU STAGE	3
Chapitre I : présentation générale de l'entreprise AGC.SA	4
Chapitre II : déroulement du stage aux AGC.....	12
DEUXIEME PARTIE: ASSURANCE AUTOMOBILE ET POUVOIRS PUBLICS.....	20
Chapitre I : le cadre juridique et réglementaire de l'assurance automobile dans la zone CIMA : cas du Congo.....	21
Chapitre II: assurance automobile et pouvoirs publics au Congo	38
Conclusion generale	51
Bibliographie	a
Annexes	b
Table des matières	c

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Évolution du chiffre d'affaire de 2007 à 2013	7
Tableau 2: Evolution des sinistres de 2007 à 2013	8
Tableau 3: Répartition du CA par Société 2007 à 2013	39
Tableau 4: Taux de pénétration de l'Assurance automobile au Congo et la part des AGC.....	40
Tableau 5: Part de la RC automobile dans la branche au Congo	42
Tableau 6: Taux de pénétration de la RC automobile au Congo : part des AGC.....	43
Tableau 7: Parc automobile Congo de 2007 à 2013	43
Tableau 8: Part des AGC dans la charge des sinistres Automobile du marché.....	44
Tableau 9: Offre d'indemnisation de la victime Blessée.....	45
Tableau 10: Offre d'indemnisation de la victime décédée	46

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1: Évolution du chiffre d'affaire des AGC sur la période 2007-2013	7
Graphique 2: Répartition en part de marché –Assurance Automobile.....	39

RÉSUMÉ

Le véhicule est devenu un bien de consommation courante en raison de son utilité pour la vie socio-économique du citoyen. Aussi a-t-on observé au Congo une évolution fulgurante du parc automobile. Cette situation a pour corollaire une intensification de la circulation routière et une augmentation des accidents de la route qui ont des impacts tant sociaux qu'économiques.

L'assurance automobile permet dans une certaine mesure, d'amoindrir l'impact financier et économique des accidents. Conscient de la fatalité que constituent à bien d'égard les accidents de la circulation routière, le législateur congolais a institué une obligation d'assurance de responsabilité civile à la charge de tout utilisateur de VTM qu'il soit propriétaire, gardien ou simple conducteur. A cet égard, il s'impose d'apprécier la situation du respect de l'obligation d'assurance par les différents acteurs.

Notre but concernant le choix de ce thème est de montrer l'impact des normes réglementaires et législatives des pouvoirs publics en matière de tarification et de règlements des sinistres automobiles. Question qui se traitera dans le respect de la structure d'un rapport de stage, structure comme suit :

- ❖ La première partie sera consacrée à la fiche d'identité des Assurances Générales du Congo (AGC), sa situation géographique ainsi que son historique;
- ❖ La deuxième partie sur l'assurance automobile et les pouvoirs publics au Congo : cas des AGC.

Au regard de ce qui précède, le présent rapport, après avoir situé le cadre légal de l'assurance de responsabilité civile automobile au Congo, et décrit les différentes difficultés rencontrées, exposera les observations découlant de la pratique qui aboutissent à des suggestions à l'endroit des pouvoirs publics et des AGC.

Nos suggestions sont faites dans le but d'accroître d'avantage le chiffre d'affaire de l'ensemble du marché en général et les AGC en particulier, d'améliorer la gestion des sinistres d'autre part.

ABSTRACT

The vehicle has become a well consumption because of its relevance to the socio-economic life of the citizen also observed as a rapid development in Congo fleet. This has a corollary increase in road traffic and an increase in road accidents which have both social and economic impacts.

Car insurance helps to some extent, lessen the financial and economic impact of accidents. Recognizing the inevitability that is out of respect to road traffic accidents, the Congolese legislature created a liability insurance obligation for anyone using it VTM owner, custodian or single driver. In this regard, it is necessary to assess the status of respect for compulsory insurance by different actors; and thereby assess the economic and financial scope of this warranty when applied rigorously by the state.

In view of the above, this report, having described the legal framework for motor liability insurance in Congo, and describes the difficulties encountered, will outline the findings from the practice result in suggestions to the against government and AGC.. Our goal for the choice of this theme is to show the impact of regulatory and legislative standards in government pricing and regulation of automobile accidents. Thus, our placement report will cover:

- ❖ The identity card of General Insurance of Congo (AGC), location; its history; and the course of our training;
- ❖ Car insurance and government in the Congo: the case of AGC.

The results of our study lead us to assert that the law is the vector thruster RC car that is a lever for the insurance market. It is urgent for the State to see to the respect of laws relating thereto; as well as companies (AGC) to ensure regulatory standards respects material loss adjustment and underwriting their agents to encourage them to use the RC car and realize their risk and make run to third. Our suggestions are made in order to increase the advantage of the turnover of the whole market and the AGC in particular, to improve claims management on the other.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

L'assurance est généralement définie comme une opération par laquelle une partie, l'assuré, se fait promettre moyennant paiement de la prime à l'assureur en cas de réalisation du risque assuré. L'assureur les compense au sein d'une mutualité.

Cette solidarité est particulièrement nécessaire pour le cas spécifique de la responsabilité civile encourue par les utilisateurs de véhicules Terrestres à Moteur (VTM) ainsi que des engins à deux ou trois roues, puisqu'il est évident que chaque utilisateur (Automobiliste) pris isolément ne peut pas faire face aux dégâts corporels et/ou matériels importants que son véhicule est susceptible de causer aux tiers. C'est la raison fondamentale pour laquelle le législateur Congolais à l'instar de la plupart des pays de la CIMA, est intervenu pour rendre obligatoire l'assurance de responsabilité civile des véhicules¹. Cette disposition législative dénote de la volonté des autorités publiques à accorder une protection sociale adéquate voulue à l'égard, non seulement de l'ensemble des usagers de la route mais aussi aux éventuelles victimes. L'assurance automobile revêt donc une dimension économique et sociale très importante sans laquelle, l'utilisation des VTM ainsi que des Remorques et semi-remorques serait rendue difficile au regard des responsabilités encourues.

Dans la plupart des pays en développement, l'assurance Automobile occupe une place de choix dans les différentes branches d'assurances en raison essentiellement de son caractère obligatoire et corrélativement, de son poids économique.

Par ailleurs, l'assurance automobile participe à l'innovation dans le secteur et au renforcement de la sécurité routière. De toute évidence, l'assurance automobile participe donc au développement économique vu l'importance qu'occupe le transport routier dans la promotion des activités économiques et sociale de nos populations.

Malgré l'aspect prometteur que revêt l'assurance automobile, force est de constater que celle-ci pose toutefois des problèmes sur la connaissance que les consommateurs ont de cette garantie, ainsi que des procédures de règlements des sinistres. En effet, le caractère obligatoire de l'assurance automobile édictée par l'autorité publique contraint ces derniers à recourir à l'assurance, tout en étant frustré par moment, méfiant et très amer vis-à-vis des sociétés d'assurances.

¹ Article 200 alinéa 1 du Code CIMA

L'obligation d'assurance automobile qu'imposent les pouvoirs publics légitime le droit des preneurs d'assurance à exiger d'eux une protection contre les sociétés d'assurance ; les rapports de force en présence étant fortement biaisés en faveur des offreurs de couverture d'assurance. Ces besoins de sensibilisations et de protection des assurés et bénéficiaire de contrat d'assurance automobile doivent être perçus et assumés par les autorités publiques. Celles-ci se doivent donc d'intervenir efficacement pour permettre à cette modalité d'assurance de jouer pleinement son rôle dans le processus de développement économique et social du Congo. Eu égard de tout ce qui précède notre thème sur l'**Assurance automobile et pouvoirs publics** trouve son intérêt.

Ainsi perçue, l'intérêt de l'étude tient principalement à la portée stratégique qu'elle revêt pour l'Etat qui pourra y voir les axes majeurs de la restructuration et une meilleure orientation dudit secteur.

En dix ans le nombre d'entreprise d'assurance a augmenté avec elle le nombre de véhicules assurés². Parallèlement à cette évolution du nombre de véhicules en circulation correspond une progression sans cesse croissante du nombre des accidents de la circulation. Cette croissance du nombre de sinistres automobiles n'a pas vraisemblablement eu d'impact négatif significatif sur le développement de la branche automobile. L'explication la plus probable résiderait dans le rôle que jouent les autorités publiques sur les personnes assujetties à cette assurance.

On peut dès lors s'interroger sur **l'impact des normes réglementaires et législatives des pouvoirs publics: en matière de tarification et de règlements des sinistres automobiles.**

De ce point de vue, il nous semble judicieux, dans le cadre de notre étude sur l'assurance automobile et pouvoirs publics, de se questionner sur les diverses relations entre les services de l'assurance automobile et le pouvoir décisionnel de l'Etat. Notre réflexion consistera à :

- ❖ Analyser l'évolution de l'assurance de responsabilité civile automobile par rapport à l'évolution de la législation CIMA et/ou congolaise.
- ❖ Evaluer les raisons de la réticence des assurés vis-à-vis des compagnies d'assurance malgré la bonne volonté de ces dernières de s'arrimer aux décisions des autorités.

Au regard de ce qui précède notre rapport de fin de stage s'articulera en deux grandes parties :

- La première partie sera consacrée à la fiche d'identité des Assurances Générale du Congo(AGC), sa situation géographique ainsi que son historique;
- La deuxième partie porte, quant à elle, sur l'assurance automobile et les pouvoirs publics au Congo proprement dite.

² **Rapport ministère des finance et Ministère des transports routier.**

PREMIÈRE PARTIE: DESCRIPTION DES ASSURANCES GENERALES DU CONGO ET DEROULEMENT DU STAGE

De nos jours, le succès d'une entreprise dépend de sa faculté d'innover, de conserver des connaissances et des compétences qui lui sont propres. Quotidiennement, le salarié dans une entreprise évolue dans un environnement physique marqué par : une histoire, une capacité technique, financière et humaine. Tous ces concepts sont encadrés par une organisation et un fonctionnement de l'entreprise.

L'objectif de cette partie est de jeter les bases nécessaires à l'étude qui sera faite pour l'élaboration de notre rapport de stage. Il s'agit ici de faire une description de la structure ainsi que des missions assignées aux AGC (Chapitre I) et de faire un historique des tâches auxquelles nous avons été soumis au sein de cette société (Chapitre II).

CHAPITRE I : PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE L'ENTREPRISE AGC.SA

Installée en plein centre-ville, cette compagnie d'assurance, présente aujourd'hui dans quatre localités du Congo, est l'aboutissement d'une longue expérience (Historique I). Commencée depuis 1999, et rythmée par une capacité technique (II) sans cesse renouvelée d'hommes et de femmes unis autour d'une même préoccupation : « celle de rester au service de la société et des hommes qui leur font confiance ».

Section1 : Généralité sur les AGC

Il s'agit entre autre de faire un bref historique sur la création des AGC ainsi que de sa situation géographique.

Paragraphe1 : Localisation des AGC

Le siège social des AGC est situé sur l'avenue Sergent MALAMINE au centre-ville dans l'arrondissement N°3 Poto-poto.

AGC, essaie de se déployer dans tout le territoire de la République du Congo afin de se rapprocher de ses assurés.

L'entreprise est représentée à ce jour par six bureaux directs:

- Deux agences : à Brazzaville et à Pointe Noire
- Quatre bureaux : à Brazzaville au quartier Ouenzé, à Ouessou, à Oyo et à N'kayi
- Deux antennes : à Pokola sous le contrôle de Ouessou et à Owando sous le contrôle d'Oyo.
-

Paragraphe2 : Historique et capacité financière des AGC

2-1- Historique des AGC

En vue de supprimer le monopole de la compagnie nationale d'assurance : Assurance et Réassurance du Congo ; il fut initié en 1995 la libéralisation du marché congolais des assurances. C'est au lendemain de cette initiative que les AGC virent le jour. Le dossier de la création des AGC fut examiné par la CRCA, organe de régulation de la CIMA, en sa session ordinaire tenu du 26 au 29 Octobre 1999 à Bamako au Mali. A l'issue de cette session, un avis favorable avait été donné pour la création de cette société.

Après cet avis, le projet de création fut soumis au gouvernement de la République du Congo. C'est ainsi que le 19 Novembre 1999, le Ministère de l'Economie, des finances et du budget prit l'arrêté n° 1358/MEFB/CAB portant création des AGC. Les AGC sont enregistrées au Registre du Commerce et de Crédit (RCCM) sous le numéro : RC 996-B-171. Le démarrage effectif de ses activités n'interviendra que trois mois après la publication de l'arrêté portant sur sa création, en février 2000 à Pointe noire.

L'effectif des AGC est passé de 37 employés en 2000 à 100 en 2013 soit une croissance de 63% en treize (13) ans.

2-2- Capacité financière des AGC

Débuté avec un capital social 650.000.000 FCFA, sous l'impulsion du règlement N°001/CIMA/PCMA/2007, la compagnie AGC est aujourd'hui à 1.500.005.000 FCFA de capital social, l'une des compagnies évoluant au Congo et ayant des capitaux importants.

L'entreprise a réalisé au cours des trois dernières années, le chiffre d'affaires ci-dessous :

- ❖ 11.200.000.000FCFA en 2011
- ❖ 12.832.751.802FCFA en 2012
- ❖ 18.936.093.391FCFA (brute des cessions en Pool) en 2013³.

Par rapport au marché national, la compagnie AGC a une part de marché estimé à environ 22%.

Paragraphe3 : Statut juridique et objet des AGC

3-1- Statut juridique des AGC

AGC est une société anonyme régie par le droit des sociétés O.H.A.D.A du point de vue de sa forme juridique d'une part et par le code CIMA sur le volet assurance d'autre part. A sa création, le capital social s'élevait à 650.000.000 FCFA divisé en 6.500 actions de valeur nominale, 10.000 FCFA chacune. Ce capital étant réparti entre plusieurs actionnaires.

Par ordre de la CIMA⁴, qui a obligé aux entreprises assurance régies sous son statut d'augmenter leur capital à au moins d'un milliard (1 000 000 000) de FCFA non compris les apport en nature, son capital a été porté à un milliard vingt-cinq mille (1 000 005 000) FCFA, réparti entre plusieurs actionnaires.

³ Rapport annuelle AGC 2011, 2012, 2013.

⁴ Le conseil des Ministre dans le règlement N°001/CIMA/PCMA/2007.

3-2- Objet des AGC :

Les AGC ont pour objet la pratique des opérations d'assurances IARD. Il s'agit d'une fonction économique dont la finalité est d'assurer l'indemnisation sous certaines conditions, des dommages survenus sur les biens et/ou sur les personnes grâce à la prise en charge d'un ensemble de risque en contrepartie du paiement d'une prime ou cotisation. C'est donc l'expression de la fonction sociale, dans l'accomplissement de leurs missions.

Les AGC fonctionnent en interaction dynamique avec un environnement constitué par :

- Une clientèle de personnes physiques et morales ;
- Une existence des courtiers ;
- Un corps de contrôleurs de la CIMA.

Section2 : Activités, Organisation et fonctionnement des AGC

Cette section traite de l'organisation et du fonctionnement de la compagnie AGC. Il s'agit, entre autre d'une présentation de la fonction qu'occupe chacun des membres du personnel de la société.

Paragraphe1 : Activités (Offres des AGC.SA)

L'entreprise présente des opérations d'assurances de dommages au public. Divers contrats sont proposés aux entreprises et particuliers.

1 -1- Les assurances aux particuliers :

Les différents produits mis à la disposition des particuliers par les AGC sont principalement : assurance automobile, assurance individuelle accidents corporels, assurance multirisques habitation, assurance voyage, assurance maladie groupe, assurance responsabilité civile diverse et assurance des risques techniques.

1-2- Les assurances aux entreprises :

AGC met à la portée des entreprises une gamme variée de produits que sont : assurance automobile, assurance individuelle accidents corporels, assurance multirisque professionnelle, assurance individuelle accidents groupe, assurance scolaire, assurance transport, assurance maladie groupe, assurance responsabilité civile diverses et assurance des risques techniques.

1-3- Evolution du chiffre d’Affaires des AGC:

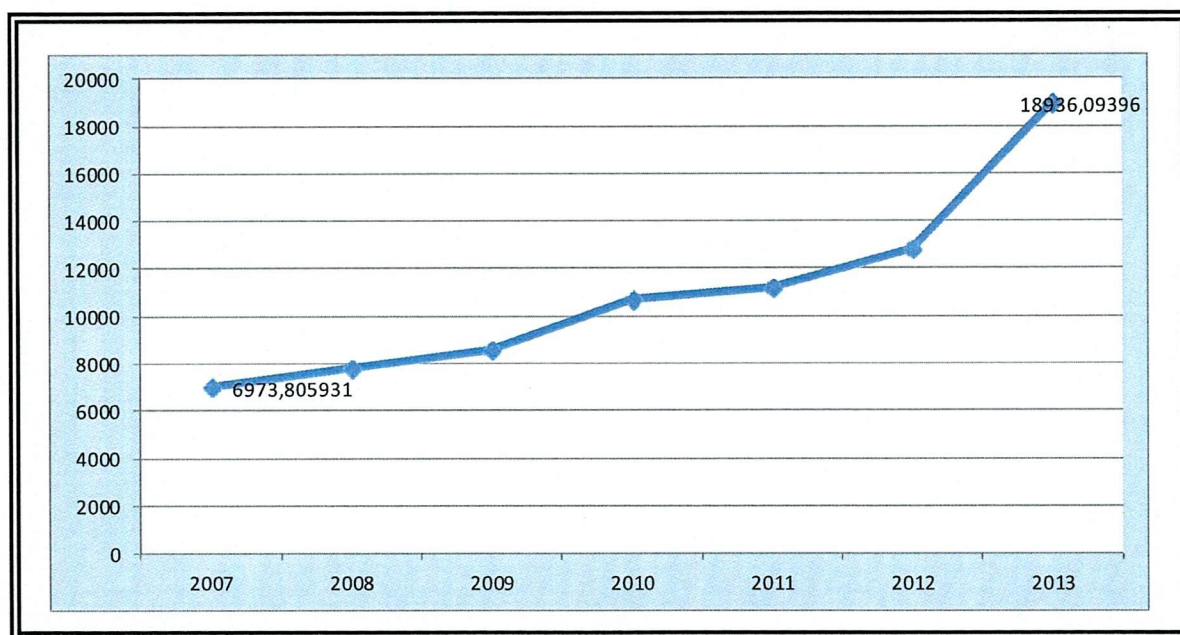
Le tableau ci-dessous révèle l’évolution de l’activité des AGC au cours des sept dernières années en million de FCFA. Au cours de ces dernières années le chiffre d’affaire des AGC est passé de 7 000 000FCFA en 2007 à 18 936 000 000FCFA en 2013 soit une croissance de 63%.

Tableau 1: Évolution du chiffre d'affaire de 2007 à 2013

Années	CA en 10 ⁶ FCFA	Ecart en %
2013	18 936	47,6%
2012	12 832	14,6%
2011	11 200	4,8%
2010	10 683	25,2%
2009	8 530	9,6%
2008	7 780	1,4%
2007	7 000	42,4%

Source : Rapport annuel des AGC 2011 à 2013

Graphique 1: Évolution du chiffre d'affaire des AGC sur la période 2007-2013



1-4- Evolution des sinistres des AGC

Comme nous l’avons souligné plus haut l’évolution du parc automobile, entraine celle du chiffre d’affaire des sociétés du fait du caractère obligatoire de la garantie RC automobile, et, de ce fait le volume des engagements des sociétés d’assurances en général et celui des AGC en particulier.

Tableau 2: Evolution des sinistres de 2007 à 2013

Année	Sinistres payés en 10 ⁶	Sinistres restant à payer en 10 ⁶	Charge totale de Sinistres en 10 ⁶
2007	23	294	317
2008	245	499	743
2009	701	823	1 525
2010	2382	2 069	4 452
2011	3174	5 455	8 629
2012	7552	6120	13672
2013	8563	7345	15908

Source : Rapport annuel des AGC 2011, 2012, 2013

Paragraphe2 : organisation des AGC

Les AGC sont dirigées par un Président Directeur général qui coordonne les activités de la société sur tous les plans : administratif, commercial, technique, financier et comptable. Un directeur de contrôle interne lui est directement rattaché.

Dans cette responsabilité, le Président Directeur général est secondé par un Directeur général adjoint.

Paragraphe3 : fonctionnement des AGC

3-1- le Président Directeur général

A la tête des AGC.S.A., se trouve un P.D.G., entouré de professionnels de haut niveau dans diverses disciplines.

Le Président Directeur Général a le pouvoir de convoquer et de présider le conseil d'administration ; d'examiner les comptes de la société ; de suivre l'action de la société.

3-2- la Direction de contrôle interne :

Elle est placée sous la responsabilité d'un Directeur de Contrôle Interne assisté par un Contrôleur Général.

La Direction de Contrôle Interne a pour mission de:

- Contrôler et veiller à la bonne application des procédures en vigueur dans la société;
- Mesurer et contrôler les performances de la société ;
- Confronter les résultats aux prévisions, établir les écarts, les expliquer et proposer les mesures rectificatives et/ou correctives;

3-3- le Directeur général adjoint

Le Directeur Général Adjoint (DGA) seconde le PDG. Lorsque celui-ci est empêché, le DGA exerce le pouvoir conformément aux statuts de la société. Il a sous lui le contrôle des Directions ci-dessous.

3-4- la direction informatique :

Elle a pour mission essentielle de :

- Veiller au bon fonctionnement des matériels informatiques et logiciels acquis par la société ;
- Programmer les applications nécessaires à la gestion de la société ;
- Assurer la maintenance des applications en exploitation ;
- Fournir certaines données techniques en vue de leur exploitation par les services en cause.

3-5- la direction technique

Dirigée par un Directeur Technique, la Direction Technique comprend :

- Les Bureaux Directs,
- Le Département de la Production Siège;
- Le Département de Sinistres et Contentieux ;

Il est responsable de la coordination technique du :

3-5-1. Département de la Production Siège

C'est le Département production siège qui émet tous les contrats d'assurance directs auprès de la Direction Générale. Dirigé par un Chef de Département, ce Département a pour missions de :

- Élaborer les procédés de souscription et de tarification des risques ;
- Élaborer les tarifs pour les risques nouveaux ;
- Promouvoir et développer de façon permanente le portefeuille direct de la société ;

3 -5-2- Département Sinistres et Contentieux

La gestion quotidienne des dossiers sinistres est la tâche principale ce département. Le Département Sinistres et Contentieux est subdivisé en deux (02) Services: le Service Sinistres et le Service:

Service Sinistre a pour mission de :

- Mettre en place les procédures d'évaluation et de règlement des sinistres conformément au Code CIMA ;
- Promouvoir l'image de marque de la société auprès des assurés grâce à un système de règlement efficace et rapide des sinistres ;
- Rendre compte mensuellement à la Direction Générale de l'évolution des activités à travers un tableau de bord commenté par un rapport succinct d'activité.

Service Contentieux a pour mission de :

- Veiller à la bonne instruction et évaluation des sinistres pour le règlement amiable ;
- Conseiller les Agences sur la procédure à suivre relative aux évaluations des sinistres et leurs règlements amiables.
- Suivre l'évolution des sinistres ayant abouti à des contentieux judiciaires.

3-6- Direction Réseau des Intermédiaires

Il est placé sous la responsabilité d'un Chef de Département et a pour mission de:

- Veiller au reversement régulier des primes émises et encaissées par les courtiers et Agents Généraux ;
- Veiller à la bonne exécution des conventions et contrats au plan technique ;
- Emettre contrats d'assurance des intermédiaires.

3-7- Direction marketing et communication

Placé sous l'autorité d'un directeur, la Direction Commercial et Marketing a pour mission de :

- Élaborer et proposer la politique commerciale et marketing de la société avec des objectifs chiffrés ;
- Veiller à la bonne communication entre les AGC, la clientèle et les médias ;
- Recevoir et proposer des nouveaux produits ;

3-8- Direction de la réassurance et des études statistiques

Elle comprend deux (02) départements : le département de réassurance et celui des études statistiques.

3-8-1- Le Département de réassurance

Ce Département de Réassurance a pour mission de:

- Suivre et contrôler les placements des affaires facultatives ;
- Gérer les traités de réassurance ;

- Suivre et contrôler l'établissement des bordereaux de comptes de cession en réassurance traités et facultatif ;
- Veiller à l'envoi des comptes aux partenaires dans les délais impartis ;
- Préparer et élaborer les opérations de réassurance pour le renouvellement ou les nouvelles cotations.

3-8-2- Le Département des Études Statistiques

Il a pour mission essentielle de :

- Tenir à jour les statistiques telles que demandées par le code CIMA ;
- Être en relation constante avec la CIMA pour répondre à toutes sollicitations de celle-ci ;
- Tenir à jour les états CIMA.

3-9- la Direction administrative et financière

Cette direction comprend actuellement deux Départements : le Département de la comptabilité et finance et celui des Ressources Humaines et du Matériels.

3-9-1- Le Département de la comptabilité et Finances

Le Département comptabilité a pour mission de :

- Tenir la comptabilité générale ;
- Contrôler le journal général, le grand livre général et les balances ;

3-9-2- Le Département des Ressources Humaines et du Matériels

La Département Ressources Humaines et du Matériels a pour mission de:

- gérer des Ressources Humaines conformément à la convention collective, règlement intérieur, règlements et décisions édictés par le conseil d'administration et la Direction Générale;
- contrôler de l'application des procédures administratives internes,
- tenir des dossiers de chaque agent.

3-10- Les bureaux directs

Dirigés par des Chefs de bureaux, les bureaux directs ont été créés pour faciliter la distribution de proximité des produits d'assurance. C'est une politique qui permet aux clients habitant loin de la Direction Générale, de souscrire leurs contrats d'assurance sans trop de tracasseries liées aux déplacements vers le centre-ville de Brazzaville où est située la Direction Générale. En somme, telle est la description des AGC.

CHAPITRE II : DÉROULEMENT DU STAGE AUX AGC

Notre stage aux Assurances Générales du Congo s'est déroulé suivant le planning ci-après :

- Service Production : du lundi 20 mai au vendredi 22 juillet 2014
- Service Sinistres : du Mercredi 23 juillet au Lundi 23 Aout 2014
- Département Réseau des Intermédiaires : du 25 Août au Lundi 22 septembre 2014.
- Direction de la Réassurance et des Études Statistiques : du 22 septembre au Mardi 30 Septembre 2014.
- Service Comptabilité : du Mercredi 01 Octobre au vendredi 11 Octobre 2014

Section 1 : les tâches effectuées au sein des différents services et/ou département

Paragraphe 1 : Service production Agence (Gestion des affaires en Direct)

Les deux premiers mois de notre stage, nous les avons passés au service production IARD de l'agence de Brazzaville, service dont les activités principales demeurent la souscription des contrats d'assurances. La société AGC s'est dotée d'un logiciel « AS400 » qui lui facilite la gestion informatique des polices au niveau de la production.

Dans le cadre de notre stage, cet objectif était atteint en partie par ce que les activités principales étaient exclusivement réservées aux agents de la société. Certes, notre travail au sein de ce service était limité au cloisonnement des dossiers, à la photocopie des cartes grises pour le compte des agents, à faire la cotation automobile de toutes les catégories pour les prospects ou pour un exercice initié par le Chef de service, ainsi que l'enregistrement des dossiers de renouvellement d'assurance sur un fichier Excel. Entre autres, nous nous occupions de la réception des clients en leur apportant des éclaircissements sur les questions relatives aux modalités de souscription des polices d'assurances automobile et autres contrats tels que l'Individuel Accidents, la multirisque professionnelle, etc. Autrement dit nous étions chargés de l'accueil et de l'entretien du client dès son arrivée afin de déterminer ses besoins.

Aucune opportunité ne nous ait été offerte afin de réaliser la saisie des contrats de toutes les branches confondues sur le logiciel AS400. Hormis la cotation automobile et Individuel Accident, la cotation des risques tels Transport, Incendies et autres risques n'ont pas été appliqué.

Enfin nous pouvons dire que la pratique n'a pas été faite dans l'art du métier suite aux multiples irrégularités et tensions internes que nous avons constaté au sein de cette structure. Tout ceci peut s'avérer être une véritable entorse pour la société ; c'est ainsi que les AGC reflètent une mauvaise image à l'endroit des stagiaires.

Paragraphe2 : Au niveau du service sinistre :

Ce service a pour principale mission d'honorer les engagements pris par l'assureur à la souscription des contrats d'assurances ; c'est à dire régler les sinistres imputables à la compagnie.

Les activités du service sinistre sont les suivantes :

2-1- L'ouverture de la déclaration d'un sinistre :

Notre travail a consisté à recueillir toutes les informations obligatoires qui nous permettent d'ouvrir une déclaration de sinistre.

La démarche est différente qu'il s'agisse d'une déclaration en automobile ou en autres risques.

2-1-1- En cas de sinistre automobile

En cas de sinistre automobile, l'assurance intervient après le constat de la police. Ainsi donc, le tiers responsable peut se présenter au service pour ouvrir sa déclaration muni de:

- ❖ La convocation délivrée par la police ;
- ❖ L'attestation d'assurance ;
- ❖ Son permis de conduire.

2-1-2- En cas de sinistre autres risques :

En cas de sinistre, autre que l'automobile, l'assuré qu'il s'agisse d'une personne morale ou physique doit dans les 24 heures après sinistre informé l'assureur, pour qu'il apprécie et qu'il circoncrive le sinistre, afin de mieux interpréter le contrat (objet, garanties, clauses etc.).

2-2- L'enregistrement des dossiers sinistres

Une fois la déclaration faite, nous enregistrons le sinistre dans les supports ci-après :

- ❖ Le registre manuel (support de travail en cas de contrôle) ;
- ❖ Dans le logiciel de gestion AS400, qui est la fiche technique de sinistres déclaré faisant apparaître les informations relatives à :
 - L'évaluation du coût provisoire du règlement du sinistre ;

- La date de déclaration du sinistre ;
- Les tierces victimes ;

2-2-1- Méthode manuelle

Elle consiste à prendre un formulaire de déclaration des sinistres et à le remplir. Le volet réservé à la déclaration proprement dite doit être rempli et signé par le déclarant qui n'est autre que le conducteur d'un véhicule. Par ailleurs, il faut réclamer les pièces nécessaires à l'instruction du dossier⁵.

2-2-2- Recours à l'outil informatique

Nous nous sommes appuyés ici sur le logiciel de gestion de sinistre (AS400) installé pour recueillir les informations ; le numéro du sinistre est automatiquement généré par ce logiciel.

2-3- L'ouverture du dossier sinistre :

Après avoir reçu la déclaration, il est question ici de normaliser l'enregistrement des sinistres et faciliter par conséquent le travail. Pour cela, il nous fallait préalablement enregistrer les dossiers avant de les ouvrir.

2-3-1- L'enregistrement des dossiers

L'enregistrement d'un événement consiste en réalité à attribuer un numéro à cet événement en le portant dans un registre manuel des sinistres. En effet, nous procédions ensuite à l'enregistrement du dossier dans un fichier Excel en donnant une évaluation provisoire du sinistre avant de lui attribuer un numéro chronologique unique après avoir reçu les informations relatives à ce sinistre. Cet enregistrement est opéré de façon continue, sans blanc ni surcharge⁶.

2-3-2- Ouverture du dossier

Une fois le dossier enregistré, nous procédons à l'ouverture d'une cote sinistre (chemise bleue pour l'automobile et jaunes pour les autres risques) dans laquelle seront rangés tous les documents relatifs à l'événement. Une cote sinistre bien remplie permet d'avoir un aperçu complet du dossier au premier coup d'œil.

⁵ Conformément à l'article 12 du Code des Assurances (CIMA).

⁶ L'article 415 du code CIMA est appliqué ici

2-4- Vérification des garanties :

Il s'agit d'une phase très importante au terme de laquelle nous devons être capables de dire si l'événement sera pris en charge par la compagnie et, si c'est le cas, dans quelles conditions ce sinistre sera couvert. Pour cela, il se réfère au logiciel AS400 pour avoir le contrat du client afin d'analyser les conditions particulières. Si le sinistre n'est pas pris en charge, le dossier est alors clôturé, sinon il devra passer à l'étape de l'instruction du dossier. Pour cette vérification, il peut s'agir de la période de validité du contrat et des garanties souscrites par l'assuré.

2-5- Instruction du dossier sinistre :

L'instruction du dossier diffère selon que l'on est en présence d'une assurance de responsabilité ou d'une assurance dommage.

2-5-1- Instruction du dossier sinistre d'une assurance de responsabilité

Ici l'assureur couvre la dette en responsabilité de l'assuré. Par conséquent, s'il y a un sinistre c'est la réclamation de la victime qui active la prise en charge de la compagnie. C'est pourquoi le rédacteur doit accuser réception de la déclaration de l'assuré et attendre de recevoir une mise en cause de l'adversaire ou de son assureur. A la réception de la mise en cause de l'adversaire, le rédacteur devra vérifier que celle-ci est accompagnée des pièces permettant l'évaluation du dommage.

2-5-2- Instruction du dossier sinistre d'une assurance de dommage

Le rédacteur doit accuser réception de la déclaration de l'assuré et réclamer le devis de réparation, le cas échéant commettre dans le même temps un Expert pour évaluer le préjudice de l'assuré. Si la responsabilité d'un tiers peut être retenue du fait de l'événement, le rédacteur devra mettre en cause ce dernier ou son assureur.

2-6- Présentation de l'offre de transaction :

Il est question ici d'établir pour chaque dossier une offre, une fiche de règlement en deux exemplaires ; et ensuite soumettre le dossier à payer à l'accord du Directeur d'Agence afin qu'il approuve ou révisé l'offre qui sera ensuite présentée aux victimes ou aux ayants droits.

Il y a alors deux situations possibles :

➤ En cas d'accord

Le dossier est transmis au service Administratif et Financier pour l'établissement du chèque ; une fois établi, celui-ci est signé et mis à la disposition du bénéficiaire. Le chef de service devra par la suite inscrire le dossier payé dans le registre des sinistres payés.

➤ **A défaut d'accord**

Les discussions sont engagées avec l'ordonnateur des dépenses (Directeur d'Agence); en cas d'accord à l'issue de la discussion, la procédure est la même que celle susmentionnée. Au cas contraire le dossier est revu et renvoyé aux contentieux afin d'être examiné par le Chef de département sinistre et contentieux.

2-7- Clôture du dossier sinistre :

Il est question ici de ressortir la situation définitive à l'issue des étapes précédentes. La clôture peut donc intervenir lorsque la garantie n'est pas acquise ou après le paiement du dossier.

2-8- Préparation des documents de synthèse :

Notre arrivée dans ce service a coïncidé avec la présentation des documents de synthèses à la Direction générale des AGC. Ces documents sont constitués entre autres, de la synthèse des dossiers :

- Des Sinistres de 2014 déclarés en 2014,
- Les sinistres payés au cours de ce semestre et relatif à l'exercice en cours,
- des tardifs déclarés au cours de l'exercice inventorié,
- des sinistres payés au cours de ce semestre relatif aux exercices antérieurs.

Outre les tâches précédentes effectuées, nous avons en outre exécuté certaines tâches telles que la préparation des correspondances adressées au Bureau Central des Accidents (BCA), des Ordre de réparations adressées aux garagistes agréés, des bons de pharmacies adressés aux pharmacies agréées, et aux hôpitaux publics pour la majorité travaillant avec les AGC pour la prise en charge des victimes d'accidents, ainsi que des quittances de paiements et de remboursement des victimes et/ou assurés.

Paragraphe3 : Direction réseaux des intermédiaires

Dans cette Direction, nous avons effectué différentes tâches concernant la production courtage qui constitue la majeure partie du chiffre d'affaires de la compagnie.

Cependant, les différentes tâches qui nous ont été confiées sont les suivantes :

- Approvisionner les intermédiaires en attestation d'assurance : Toutes les attestations à transmettre à l'intermédiaire faisaient l'objet d'un enregistrement dans un registre mentionnant principalement les numéros de séries ;
- Émettre les polices Multirisques Habitation (MRH) et les avenants de renouvellement;
- Faire des propositions d'assurance Multi Risques Professionnelles (MRP), Responsabilité Civile Professionnelle (RCP), Individuel Accident(IA), Tous Risques Chantier(TRC), et bien d'autres pour le compte des agents généraux et courtiers ;
- Faire la synthèse de production des intermédiaires : il s'agissait, en fonction de la production (les émissions, les annulations, les arriérés) fournie par les intermédiaires, de déterminer la prime acquise à la société, la commission de l'agent général ou du courtier, la taxe à reverser au fisc.
- Toutes autres tâches décidées par la hiérarchie.

En effet, étant considéré comme des collaborateurs, nous avons été d'une grande importance et accompli avec dévouement les tâches qui nous ont été soumises.

Paragraphe4 : Département de la Réassurance

Au Département Réassurance, nous avons:

- Élaboré les tableaux excédent de plein en fonction des données du service production et sinistres ;
- Confectionné les comptes de réassurance : cette opération consiste à élaborer d'abord le compte à 100% et ensuite établir un compte pour chaque réassureur en fonction de sa proportion dans le bouquet de traité;
- Établi les profils de portefeuille du premier semestre 2014 ;

Faute de temps et devant la course avec le programme imposé par l'IIA, nous n'avons pas eu à préparer les bordereaux de cessions des affaires faisant l'objet de la réassurance facultative ;

Section 2 : Insuffisances relevées et suggestions

Après notre passage dans les différents services et/ou Départements nous avons relevée quelques insuffisances que nous nous proposons d'apporter notre pierre à l'édifice afin d'y résorber.

Paragraphe1 : Insuffisances relevées au niveau des différents services

Le constat fait pendant notre passage au service production est que : bon nombre de clients viennent s'assurer sans savoir la signification de la garantie souscrite en particulier celui de la responsabilité civile.

1-1- Au niveau de la production Agence:

- Absence d'un Service client : Dont la mission serait le suivi des clients après la vente, leur rappelant l'échéance de leur contrat afin que ceux-ci très souvent rattrapés par l'autorité publique par le biais de la police routière.
- Absence d'une formation adéquate des stagiaires aux métiers de la production, une application assistée du logiciel AS400. La non-participation des Stagiaires à des visites de risques, tels qu'en MRH, TRI et autres risques.

1-2- Au niveau du service Sinistre agence :

Compte tenu du rôle important de ce service au sein d'une compagnie d'assurance, le poste de gestionnaire des sinistres doit être d'abord polyvalent. Il doit être performant dans le droit en général ; mais aussi dans le droit des affaires. Une formation juridique est indispensable et/ou en technique des assurances ; tout simplement car lorsqu'il devra gérer les dossiers de sinistres, seul le droit (code Civil, code CIMA et autres), lui apporteront une légitimité à accepter ou refuser une indemnisation. Une solide base d'information du monde des assurances est primordiale également.

Un gestionnaires des sinistres doit avant tout être un négociateur né ; non pas pour négocier les montants des indemnités, mais pour imposer ses décisions auprès des assurés dans le respect des clauses contractuelles et des dispositions de la CIMA ; il propose des solutions qui peuvent aboutir à une réduction des dépenses de la compagnie et c'est pourquoi il est indispensable pour la rentabilité de la société. Eu égard de ce qui précède, telles sont les insuffisances constatées par nous dans ce service en dehors de ce qui suit, à savoir :

- Un problème de répartition des tâches : un seul agent secondé par une jeune stagiaire très peu qualifiée responsabilisé dans la gestion de tous les sinistres relatifs à l'agence ;
- Un problème de gestion des dossiers sinistres, ainsi qu'une base de données erronée pour défaut d'enregistrement automatique des dossiers clos.

1-3- Direction réseaux des intermédiaires :

Pendant notre passage au sein de cette direction, nous avons constaté la persistance de la sous- tarification largement imputable aux intermédiaires d'assurances que sont les agents généraux et les courtiers. Il est en effet inadmissible que l'assurance soit vendue à un prix ne permettant pas aux compagnies de faire face aux sinistres.

Paragraphe2 : Suggestions à l'endroit des AGC

Nos suggestions vont dans le sens de la décentralisation des pouvoirs et des services au sein de la société. Il s'agit en effet, de décharger certains agents des responsabilités qui pèsent sur eux en renforçant les départements respectifs des assistants efficaces.

Face à ces insuffisances, nous suggérons aux AGC de:

- Programmer les sessions de formation en informatique et surtout en techniques des assurances ;
- Embaucher, au moins deux agents au service sinistre pour une meilleure répartition équitable des tâches dévouées à chacun et une gestion efficace des dossiers sinistres.
- Améliorer la qualité de ses services en élargissant le nombre de son personnel afin d'obtenir un travail efficace pour satisfaire les besoins sans doute croissants de la clientèle.
- Employer au moins deux agents à la production pour le renforcement du service afin de permettre aux agents d'apporter des éclaircissements sur les modalités de souscriptions et les conditions de mise en œuvre de la garantie;
- Ouvrir un service après-vente servant de conseil, de suivi et guide des assurés souscripteurs et instruisant ces derniers sur la procédure à suivre en cas de sinistre ;
- A cet effet, les AGC devraient instaurer un fichier Excel d'alerte sur les contrats dont le délai de couverture restante est d'au moins inférieur ou égale à 5 jours afin de procéder aux appels des clients ;
- Veiller aux problèmes organisationnels dont souffre la société. Durant notre séjour au sein de cette compagnie, nous avons constaté un problème de communication entre personnel, dans la mesure où les informations n'étaient pas bien véhiculées du personnel à l'autre. Cela peut avérer être un désastre pour la société.
- L'assainissement de son personnel en passant des tests de qualification de chaque employé de la société, car la qualité d'une compagnie dépend de la compétence de ses employés.

Pour le suivi de son activité, la société est tenue de se confronter aux normes réglementaires et législatives prévues par les pouvoirs publics et communautaires. En effet, la lenteur dans le règlement des sinistres peut compromettre l'avenir de la société et de ce fait attirer l'attention des pouvoirs publics en particulier et le législateur CIMA en général.

DEUXIÈME PARTIE: ASSURANCE AUTOMOBILE ET POUVOIRS PUBLICS

Dans notre société de consommation, les individus recherchent une protection sans faille contre toute forme d'aléa, qu'il s'agisse d'eux-mêmes ou de leurs biens. Face à cette attente, le législateur est de plus en plus tenté d'imposer des obligations d'assurance du fait de l'insolvabilité de certains usagers. Par contre, L'autorité de régulation doit ensuite intervenir pour permettre aux assureurs ainsi qu'aux utilisateurs de se conformer à la réglementation en vigueur.

C'est le cas de la RC automobile encourue par l'utilisateur des VTM et autres engins.

Face à cette situation, il convient d'analyser les préoccupations des deux acteurs du marché de l'assurance (le consommateur, l'assureur) et le rôle que peuvent jouer les pouvoirs publics afin de proposer des solutions pour une démarche concertée.

Dans cette partie nous allons définir l'obligation de l'assurance automobile et ses fondements juridiques (Chapitre I) avant d'apprécier l'intervention des pouvoirs publics en matière d'assurance automobile ainsi que la portée des normes réglementaires sur le comportement des acteurs du secteur (Chapitre II).

CHAPITRE I : LE CADRE JURIDIQUE ET REglementaire DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DANS LA ZONE CIMA : CAS DU CONGO

L'assurance automobile, qui concerne l'ensemble des véhicules terrestres à moteur ainsi que les remorques et semi-remorques, inclut une partie obligatoire : la garantie couvrant la responsabilité civile de l'assuré pour les dommages matériels et corporels causés à des tiers (appelée communément « assurance au tiers »). Cette obligation d'assurance s'applique même si le véhicule ne circule pas, par exemple lorsqu'il est remis en garage.

Comme, les entreprises d'assurance sont en position économique dominante à l'égard des assurés ; il convient ainsi de veiller à l'équilibre contractuel. C'est pourquoi les règles communautaires (érigées par le code CIMA) et internes ont été instituées par les législateurs afin de déroger aux règles du droit commun pour la protection des assurés bénéficiaires.

Section1 : Source du droit de l'assurance automobile

Les sources du droit de l'assurance sont aujourd'hui multiples et complexes. Si le contrat d'assurance demeure régi en principe par les règles générales du code civil, alors le droit communautaire (code CIMA) prime sur le droit national en cas de litiges.

Paragraphe1 : Régime et fondement juridique de la responsabilité civile automobile : les dispositions de la CIMA et des pouvoirs publics congolais en la matière

La RC automobile est née du fait de la mise en circulation d'un VTM, et des dommages occasionnés par ce dernier. C'est ainsi que cette RC trouve ces fondements de la RC édictée par le droit commun.

1-1- Les régimes de la responsabilité civile automobile

Le système de responsabilité civile tel que nous le connaissons aujourd'hui est le fruit d'une longue évolution historique. La responsabilité civile se décompose en deux branches : la responsabilité délictuelle et la responsabilité contractuelle.

1-1-1-La responsabilité civile délictuelle

La responsabilité délictuelle correspond à l'obligation pour l'auteur d'un fait dommageable de réparer le dommage causé par un délit civil en indemnisant la victime, presque toujours par le versement d'une somme d'argent à titre de dommages et intérêts. Elle trouve son fondement dans l'Art 1382 du Code Civil « **Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer** »⁷.

De ce qui précède, on peut souligner que la responsabilité civile automobile tient de la responsabilité délictuelle énoncé par le droit civil. Sauf qu'en assurance automobile le risque est transféré à l'assureur en contrepartie d'une somme.

Par exemple un piéton qui se fait renverser par un automobiliste pourra engager la responsabilité civile de ce dernier s'il prouve qu'un fait dommageable imputable au cycliste (faute d'inattention par exemple) lui a effectivement causé des blessures.

1-1-2-La responsabilité civile contractuelle:

La responsabilité est contractuelle quand elle résulte de l'inexécution d'une obligation née d'un contrat, c'est-à-dire en cas de dommage subi par l'une d'entre elles du fait de l'inexécution ou de la mauvaise exécution par l'autre d'une obligation née de la convention passée entre elles. C'est le cas des véhicules de transports publics des voyageurs.

1-2- L'assurance de responsabilité civile : fondement (le droit applicable et ces sources)

Le droit applicable en matière de résolution des litiges, avant le code CIMA n'était autre que le code civil et le code pénal français. Par règle générale, la compétence territoriale de tous litiges concernant la fixation et le règlement des indemnités dues, revient au tribunal du domicile où le litige s'est produit. Ce principe est donc également applicable aux litiges consécutifs aux accidents de la circulation pour l'assurance automobile.

1-2-1-Définition de la responsabilité civile automobile:

La responsabilité civile peut se définir comme toute obligation de répondre civilement du dommage que l'on a causé à autrui.

Toutefois, la responsabilité civile automobile est l'obligation légale de réparer les dommages matériels ou corporels causés à autrui, initié par les pouvoirs publics. La loi

⁷ Code Civil Français 2010

impose à tout conducteur de souscrire une assurance responsabilité civile pour son auto. En cas d'accident, les dommages corporels et matériels causés à autrui par le conducteur de la voiture sont couverts. Les frais d'indemnisation ou de réparation sont pris en charge par son assureur. La garantie de responsabilité civile fonctionne dans tous les États de la zone CIMA.

Néanmoins, la garantie de responsabilité civile ne s'applique pas au conducteur du véhicule, qui doit souscrire une assurance à part (individuelle conducteur) s'il souhaite également être couvert. Au Congo pour des mesures de prudence, cette garantie, individuelle accident est toujours greffée à la garantie obligatoire de par la loi.

1-2-2-L'existence de la Responsabilité Civile et son Fondement

Nous la cernerons en exposant que, pour établir la responsabilité civile il faut au préalable une faute qui cause un dommage à autrui et qu'il existe une relation de cause à effet entre la faute commise et le dommage subi.

La responsabilité civile étant l'obligation qui incombe à la personne qui cause à un tiers un préjudice de le réparer, indépendamment de l'infraction (pénale) commise. Le principal fondement de la responsabilité repose sur la faute⁸.

Or, selon les règles de responsabilité civile du droit commun, la responsabilité d'une personne s'établit selon le triptyque : un fait (fautif ou non selon le régime mis en jeu) – un dommage – un lien de causalité entre le fait et le dommage.

1. La Notion de la Faute

Le premier élément constitutif de la responsabilité civile c'est la faute. Alors, il y a responsabilité quand il y a faute. Par faute, on entend un acte contraire au droit (un manquement à une obligation). De façon générale, on peut conclure que peu importe le degré de gravité (légère ou lourde), la faute doit être réparée. C'est pourquoi l'article 1382 du Code Civil français dispose que « **Tout fait quelconque de l'homme, qui cause dommage à autrui, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer** ».

2. Le Dommage

Le dommage est la deuxième condition de la responsabilité civile. Pour qu'il y ait réparation, il faut qu'il y ait un préjudice subi « **Chacun est responsable du dommage qu'il**

⁸ Osée G. POSSY-BERRY QUENUM –Cours d'Assurances RC – Institut International des Assurances (Yaoundé) - Cycle MST-A – 11^e promotion _ mai 2013

a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence » Article 1383 du Code Civil.

Si l'existence du dommage est une condition nécessaire, elle n'est pas pour autant suffisante. Encore faut-il que le dommage soit certain, direct et qu'il consiste en la violation d'un intérêt légitime.

Le dommage dans son existence doit être prouvé et sa réparation est un des aspects primordial de l'assurance.

3. Lien de causalité entre la faute et le dommage

La coïncidence entre la faute et le dommage ne saurait suffire pour engager la responsabilité civile. Même si le dommage n'est pas suffisant; pour que la responsabilité civile joue, il faut entre la faute et le dommage un lien de cause à effet ; dans son triple aspect (matériel, corporel et moral).

Il convient de noter que le dommage peut résulter d'une pluralité des faits. Dans ce cas, le lien devra être établi à l'égard des différentes personnes si plusieurs actions ont concourue au même dommage.

Mais en ce qui concerne l'assurance automobile, ce lien est constaté par le PV de la gendarmerie qui précède les déclarations de l'assuré responsable du dommage subi par un tiers.

1-3- Du droit commun au droit communautaire

En droit commun, la responsabilité civile représente l'obligation de réparer le dommage causé à autrui. Adaptée à l'automobile, dont elle est une assurance obligatoire depuis la loi du 10 Janvier 1970 (suivi des Articles 200 et suivants du Code CIMA), la responsabilité civile sert à protéger les victimes de dommages corporels et/ou matériels lors d'un sinistre automobile.

Dans le cadre du régime de responsabilité civile de droit commun, la recherche et la détermination de la faute constituent des éléments essentiels pour la réparation du préjudice. Raison pour laquelle, pour le législateur CIMA, la réparation est effectif après établissement par l'autorité compétente du Procès-verbal. Et l'établissement des responsabilités n'est possible que dans la mesure où on a connaissance des circonstances exactes de l'accident par le biais des procès-verbaux(PV) de constat établis par les autorités compétentes en l'espèce (Police ou Gendarmerie).

Or, on constate dans la pratique que non seulement les PV de constat accusent souvent un retard énorme avant d'être disponibles, mais en plus leur rédaction comporte parfois des ambiguïtés qui ne permettent pas d'identifier unanimement et avec exactitude le ou les responsable (s) de l'accident, voire l'identification des victimes.

Ainsi, il n'était pas exclu de voir des compagnies d'assurance dont les assurés sont impliqués dans un accident, mettre des mois pour discuter du niveau de responsabilité des différents protagonistes pendant que les victimes, abandonnées à leur propre sort, attendaient l'issue de ces interminables échanges épistolaires.

Dans ces conditions, il n'était pas surprenant de constater que le règlement des sinistres corporels traînait toujours en longueur durant cette époque.

Analysé sous ce rapport, le régime de la Responsabilité Civile de droit commun va s'avérer inadapté aux spécificités relevant des accidents de circulation automobile pour plusieurs raisons qui pousseront le législateur du code CIMA à adopter le système de l'indemnisation automatique. Dans des cas pareil, il n'y a pas à rechercher un responsable ; c'est le dommage qui est pris en considération et non pas le dommage causé. L'indemnisation automatique ne suppose donc pas au préalable l'établissement d'un lien de causalité entre la faute et le dommage.

Partant des fondements de l'Art 1383, en assurance, l'obligation d'assurance automobile incombe 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. C'est ainsi que le code CIMA en son Art 200 alinéa 2 dispose que « toutes personnes ayant la garde ou la conduite même non autorisé du véhicule. ».

Toutefois, sous le régime de la responsabilité de droit commun, le conducteur d'un véhicule, qui a causé un accident, pouvait s'exonérer s'il établissait que l'accident était dû à la force majeure, au fait d'un tiers ou à la faute de la victime. L'auteur de l'accident bénéficiait donc des moyens de défense susceptibles d'anéantir partiellement ou totalement le droit à réparation des victimes.

Face à cette faille qui entraînait de facto la mise à l'écart d'une bonne frange des victimes d'accidents de circulation, le code CIMA a édicté des règles très protectrices de la victime qui suppriment les causes d'exonération qui sont : la force majeure et le fait d'un tiers et limite l'incidence de la faute de la victime sur son indemnisation.

Ainsi, aux termes de l'article 226 du code CIMA, la force majeure ou le fait du tiers ne sont plus opposables aux victimes, y compris les conducteurs, aussi bien pour la réparation des dommages corporels que matériels.

Néanmoins, s'agissant de la faute de la victime, la loi CIMA et/ou congolaise opère une distinction entre les victimes non conductrices (piétons, passagers) et celles conductrices.

1-3-1-Victimes non conductrices

L'article 228 du code CIMA pose le principe de l'indemnisation intégrale des dommages corporels auxquels il apporte une exception, à savoir la faute intentionnelle de la victime. Par conséquent, la victime non conductrice d'un accident corporel doit être indemnisée en toutes circonstances sauf faute intentionnelle de sa part.

L'hypothèse de la faute intentionnelle, exclusive de toute indemnisation pose peu de problème de principe et suppose que la victime, par une volonté suicidaire, a recherché son propre dommage. Il est loisible de relever la difficulté d'ordre pratique qui se pose en l'espèce, eu égard à la quasi impossibilité d'établir le caractère intentionnel de cette faute, à moins qu'il n'ait été proclamé par la victime elle-même ou par les témoins à l'acte.

1-3-2-Victimes conductrices

Aux termes de l'article 227 alinéa 1^{er} du code CIMA, « La faute commise par le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis. »

Cette règle se justifie aisément sur le double plan de la morale et du droit.

En effet, il s'agit ici de faire prendre conscience au conducteur qu'il a participé à la réalisation du dommage.

D'un autre côté, le bon sens juridique n'admet point de responsabilité civile envers soi-même : la confusion des qualités de responsable et de victime fait obstacle à l'application classique des règles de réparation.

En résumé, nous pouvons dire qu'en limitant les causes d'exonération pouvant être opposées aux victimes, le code CIMA leur accorde ainsi une protection considérable puisqu'il supprime un certain nombre d'hypothèses dans lesquelles les victimes ne pouvaient pas obtenir réparation.

Parallèlement à ce régime spécifique de responsabilité civile, le législateur communautaire va s'atteler aussi à mettre en place une procédure assez spéciale dont la

principale finalité est l'accélération de la procédure d'indemnisation des victimes et des règles tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents corporels.

Paragraphe2 : Evolution juridique et Règlementaire de l'assurance automobile

Afin de résoudre ce problème lié à la question de la responsabilité, l'une des innovations majeures de cette nouvelle législation a été d'instaurer un droit de la Responsabilité Civile Automobile spécifique dérogeant au droit commun de la Responsabilité Civile.

Par contre, l'une des avancées majeures de la législation en matière de la RC fut l'instauration d'une assurance automobile obligatoire (Art 200 du code CIMA) avec une dérogation à certaines hypothèses soulignées par le droit commun.

Par contre, le 10 janvier 1970, les Pouvoirs publics congolais instaurent la loi n°1-70 portant obligation d'assurance automobile appelé la RC automobile. Toute fois la loi application en la matière reste le Code CIMA accompagné de quelques règlements.

Par ailleurs, le Congo, pour se conformer aux nouvelles règles édictées par le code CIMA, est encore allé plus loin en instituant trente ans après une obligation de contrôle technique des véhicules permettant ainsi l'assainissement du parc automobile afin de limiter la sinistralité et la pollution de l'environnement. Dix ans après fut institué un Fond de Garantie Automobile (FGA) chargé d'assurer un rôle de subsidiarité avec les compagnies d'assurances dans le cadre de l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière pour des mesures d'accompagnement.

2-1- L'obligation d'assurance automobile dans la zone CIMA : Régime légal

Soucieux des difficultés liées à l'établissement de la responsabilité civiles des utilisateurs de véhicules du fait des limites du droit commun en la matière, le législateur communautaire est intervenu à travers le code CIMA afin de mettre en place des règles tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents corporels et à l'accélération des procédures d'indemnisation. C'est ainsi que cette garantie fut rendue obligatoire.

2-1-1- La garantie rendue obligatoire

L'assurance automobile comporte de nombreuses garanties que pourrait fournir l'assureur. La seule rendue obligatoire par la loi est la garantie de la responsabilité civile vis-à-vis des tiers, à l'occasion de la circulation routière.

En effet, le législateur n'a édicté l'obligation d'assurance que pour la responsabilité civile encourue par le responsable d'un accident à l'égard des tiers. Ainsi stipulée, la loi a donné un contenu étendu à cette responsabilité dans son quantum. Mais dans la pratique, les AGC garantissent une responsabilité illimitée pour les dommages corporels, et une responsabilité limitée généralement à 50 millions pour les dégâts matériels causés aux tiers.

2-1-2- L'assurance obligatoire au Congo: Contenu de la Loi de 1970

La loi n°1-70 du 10 Janvier 1970 rendant obligatoire la souscription d'assurance par tout utilisateur d'un véhicule terrestre à moteur a assujetti à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile, tout véhicule qui doit circuler sur le territoire congolais. Le contrat concerné doit être souscrit auprès d'une société d'assurance régulièrement agréée⁹.

La présomption qu'il a été satisfait à cette obligation d'assurance est établie par la présentation, en cas de réquisition¹⁰, d'un document justificatif délivré sans frais par la société d'assurance qui a accordé la garantie. C'est le volet responsabilité civile qui est obligatoire, mais le volet dommage est facultatif.

2-1-3- Le dispositif du Code CIMA :

Le code CIMA, en vigueur depuis le 15 février 1995 au Congo et dans les pays ayant ratifié le traité, à son tour, a confirmé le principe de l'obligation d'assurance.

2-1-3-1- Champ d'application de l'obligation d'assurance automobile

Selon l'article 200 alinéa 1er du Code CIMA, cette obligation incombe à toute personne physique ou morale autre que l'Etat, au sens du droit interne, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens et causés par un véhicule terrestre à moteur, ainsi que ses remorques ou semi-remorques. En effet, selon l'esprit du législateur CIMA, l'Etat dispose des moyens financiers importants et suffisants pour faire face aux réclamations qui pourraient résulter des

⁹Ordonnance n° 1-70 du 10 Janvier 1970 suivi du Décret n° 70-2003 du 12 Juin 1970.

¹⁰ Article 213 du code CIMA.

préjudices subis par un individu et causé par un véhicule qui lui appartient, ainsi que leurs remorques ou semi-remorques.

Il en résulte, que les personnes principalement concernées sont, le propriétaire du véhicule ou son utilisateur à titre courant, et que les objets soumis à l'obligation sont le véhicule en tant qu'engin automoteur mis en circulation sur la voie publique ou la voie privée, et les remorques et semi-remorques. Il faut signaler que les véhicules circulant sur les rails ne sont pas astreints à cette obligation¹¹.

2-1-3-2- L'Etat et l'obligation d'assurance automobile

Le dispositif légal n'affranchit pas l'Etat de l'obligation d'assurance automobile mais offre une alternative à l'Administration Publique, entre s'assurer auprès des compagnies privées ou mettre en place une auto assurance ; il sera établi une attestation de propriété par l'autorité administrative compétente. Au Congo, certains ministères tels que les Grands Travaux, la SNE, la SNPC, Mine et Energie ont assuré leurs parcs auprès des AGC.

2-2- Mesure d'accompagnement de cette obligation par l'Etat congolais

Soucieux de la portée économique de cette obligation, les pouvoirs publics instaurèrent les obligations qui suivent :

2-2-1- L'obligation de contrôle technique des véhicules

Plusieurs normes ont été promulguées et publiées par les autorités congolaises dans le sens de se conformer à la législation communautaire et accompagner cette obligation d'assurance de responsabilité. On peut citer :

Arrêté N° 11 599 du 15 Novembre 2004 portant réglementation du contrôle technique des véhicules en République du Congo. Le contrôle technique des véhicules routiers retenus est obligatoire et périodique¹². Cette Loi est encore à sa phase d'imprégnation par les usagers de la route du fait que l'organe de suivi habilité manque du matériel suffisant pour s'occuper d'un bon nombre de véhicules ; devenant ainsi un casse-tête pour ces derniers.

L'Arrêté va plus loin sur l'obligation du contrôle technique avant la mise en vente d'un véhicule. L'exercice de cette activité de contrôle technique est subordonné à l'obtention d'un agrément complété par la signature d'un cahier de charges qui définit les conditions

¹¹ Article 203 du code CIMA.

¹² Article 3 de l'Arrêté n°11 599 du 15 Novembre 2004 de la République du Congo.

techniques d'exécution des tâches sous le contrôle de l'administration en charge des transports terrestres.

2-3- Les avancées de la législation CIMA et congolaise

2-3-1- Instauration de la carte rose CEMAC

Pour assurer la réparation des préjudices subis par des victimes d'accident de la circulation du fait des véhicules étrangers provenant ou pas de pays où il n'existe pas d'obligation d'assurance RC automobile d'une part et le souci de favoriser les échanges commerciaux, le tourisme entre les pays frontalier et éviter la souscription d'une nouvelle assurance chaque fois qu'on traverse la frontière d'autre part ;

Vu le Traité instituant une organisation intégrée de l'Industrie des Assurance dans les Etats membre de la CIMA, ainsi que les textes subséquents en sa séance du 05 Juillet 1996, est approuvée la création d'une Carte Internationale de Responsabilité Civile (Carte Rose) en zone UDEAC devenu CEMAC quelques années plus tard.

La Carte Rose CEMAC est une Carte internationale d'assurance, elle est obligatoire dans les Etats de la CEMAC et ayant pour but de permettre à tout automobiliste qui se rend dans un autre pays membre de la CEMAC, d'être couvert au titre de sa responsabilité civile du fait de dommages qu'il peut causer à des tiers suite à des accidents de la circulation survenant dans ce pays. L'équivalent pour les pays de la CEDEAO, c'est la carte Brune.

2-3-2- Institution d'un Fond de Garantie Automobile (FGA)

C'est suite à la réunion du comité des experts de la CIMA tenue du 15 au 20 Avril 1999 à Dakar, qu'il a été inséré au code CIMA, un livre VI composé de deux articles qui institue un fonds de garantie Automobile dans chaque Etat membre de la CIMA. Chaque Etat visé devrait à compter du 25 Septembre 2001, prendre toutes les dispositions nécessaires pour la mise en place de ce fonds.

L'Art 600 du code CIMA précise que ce fond, est chargé, « lorsque le responsable des dommages demeure inconnu ou n'est pas assuré, sauf par l'effet d'une dérogation légale à l'obligation d'assurance, de supporter, dans la limite des plafonds fixés par les textes de chaque Etat membre relatifs au dit fonds, les frais médicaux et d'indemniser les victimes des dommages résultant d'atteintes à leurs personnes nés d'un accident causé par un VTM en circulation, ainsi que ces remorques ou semi-remorques ; à l'exception des chemins de fer et tramways ».

Ces dispositions sont instituées au Congo par le décret de loi N°36-2014 du 27 juin 2014 portant création d'un établissement public à caractère administratif dénommé Fonds de Garantie Automobile(FGA). Par contre ce fonds n'est pas encore fonctionnel au Congo.

2-3-3- Initiation d'un Pool TPV

Toujours dans le cadre des mesures d'assainissement de la branche d'assurance automobile congolaise et cette fois de l'assurance de transport des voyageurs, l'APSACO¹³ à créer, en concertation avec le Ministère des Finances et cet effet du 15 Mars 2012, une structure spécifique chargée de la gestion des risques en assurance automobile de transport publics de voyageurs.

Sur un autre plan et devant la persistance de la sous tarification en assurance de responsabilité civile automobile au Congo, un protocole d'accord est signé le 15 Mars 2012 par tous les dirigeants des sociétés d'assurance IARD opérant dans le pays et qui vise une élaboration d'un tarif minimum réglementaire commun applicable à la catégorie 4.

Cette structure dénommé « Pool¹⁴ TPV », entrerait en activité effective le 01 Juillet 2012, le temps de mettre en place les moyens d'actions. Les sanctions sur le non-respect du dit tarif à l'encontre des récalcitrants sont même prévues, sans préjudice de celles annoncées par le code CIMA. Mais le Pool fonction en coassurance¹⁵ ou l'application du tarif réglementaire se fera à travers la centralisation et la répartition des primes visées entre toutes les compagnies du marché.

A ce jour, la sous tarification persiste et sous des formes subtiles. Constat que nous avons eu à faire au niveau du département réseau des intermédiaires où certains Agents généraux tels Global Conseil et Assurance, CCDE et bien d'autres.

Ce Pool TPV congolais connaît encore une entorse sur son fonctionnement, conduisant les AGC a passé de signataire à observateur depuis le début de l'année 2014.

¹³ APSACO : Association Professionnelle des Sociétés d'Assurances du Congo

¹⁴ Le Pool est un groupement d'Assureurs et de Réassureurs qui mettent en commun leurs capacités pour couvrir certains risques.

¹⁵ La coassurance est une opération par laquelle plusieurs entreprises d'assurance garantissent un même risque, chacune d'elle en prenant en charge une fraction convenue.

Section 2 : la tarification en Assurance automobile dans la zone CIMA

Paragraphe1 : principe de base de la tarification

La tarification de l'assurance automobile est une opération extrêmement importante dans la mesure où elle aboutit à la détermination de la prime à payer qui est la contrepartie du service d'assurance, et c'est cette contrepartie qui permet d'indemniser un assuré et/ou une victime en cas de sinistre.

Du fait du caractère social de la branche automobile, le tarif en responsabilité civile est fixé par le législateur. Le code CIMA stipule ainsi en son article 212 que « Les entreprises d'assurance déterminent librement leurs tarifs en responsabilité civile automobile. Ceux-ci doivent être au moins égaux au tarif minimal approuvé par la commission de contrôle pour chaque état membre ». Jusqu'à ce jour, les AGC utilisent le tarif minimal établi par l'ARC.

En dehors de la garantie responsabilité civile obligatoire, les autres garanties restent déréglées et chaque compagnie a la latitude de fixer ses tarifs en fonction de sa propre politique.

1-1- Les règles de tarification de l'assurance de responsabilité civile

Les différents éléments permettant la détermination du tarif en responsabilité civile sont :

- les caractéristiques
- usages du véhicule assuré
- la zone géographique de circulation
- le statut socioprofessionnel et caractéristique du conducteur habituel

1-1-1-Les caractéristiques du véhicule

Il s'agit notamment des caractéristiques suivantes :

- La puissance du véhicule qui s'exprime généralement en nombre de chevaux-vapeur ;
- La source d'énergie (essence, gas-oil)
- Le nombre de places ;
- La valeur vénale du véhicule : elle est prise en compte pour les véhicules assurés contre l'incendie ou le vol ;
- La valeur neuve du véhicule : elle est prise en compte pour les véhicules assurés en dommages contre les accidents et les bris de glace ;
- La charge utile.

Dans le cas des AGC, ces caractéristiques sont prises en compte par le logiciel de base de la société AS400.

1-1-2-L'usage du véhicule assuré

Le tarif automobile varie avec l'usage du véhicule ; les véhicules sont du point de vue de leur usage repartis en dix (10) catégories:

Usage 1 : Tourisme ou promenade et affaires ou aux pick-up servant à la promenade.

Usage 2 : Commerce ou transport de produits ou de marchandises appartenant au souscripteur. Aux AGC, la prime RC de cette catégorie est toujours associée à une garantie des passagers clandestins fixé à 25% de la prime RC.

Usage 3 : Transport public des marchandises (TPM), associé au transport à titre onéreux par le souscripteur ou tout individu des produits ou de marchandises appartenant à des tiers. Aux AGC, la prime RC de cette catégorie est toujours associée à une garantie des passagers clandestins fixé à 25% de la prime RC.

Usage 4 : Transport public de voyageurs (TPV)

Il se subdivise en usage 4a ; 4b et 4c.

➤ **Usage 4a :**

Il est associé au taxi, il s'agit plus précisément des véhicules de tourisme ne comportant pas plus de huit (08) places en plus du conducteur muni ou non d'un taximètre et affecté au transport de passager à titre payant. Aux AGC, on compte cinq places en plus du Chauffeur.

➤ **Usage 4b :** Il correspond à l'affectation régulière ou occasionnelle d'autobus ou d'autocar ou de tous autres véhicules, dûment aménagés, camions ou camionnette par exemple pour le transport de passagers à titre payant.

➤ **Usage 4c :** Il a trait au transport des membres du personnel et des élèves.

Usage 5 : Il concerne les véhicules motorisés à 2 ou 3 roues

Cet usage s'attache aux véhicules motorisés à 4 roues d'un poids mort ou à vide inférieur ou égal à 150 kg et qui sont dotés de 2 ou 3 places au maximum et qui peuvent être conduits sans permis de conduire.

Usage 6 : Il est associé aux véhicules confiés aux professionnels de la réparation, de la vente et du contrôle du véhicule auto.

Usage 7 (Auto-école) : Il est associé aux véhicules affectés à l'enseignement de la conduite et utilisable à l'occasion des épreuves pratiques à l'examen du permis de conduire.

Usage 8 (Location de véhicules) : Il est associé à la location de véhicules avec ou sans chauffeur.

Usage 9 (Engin mobile de chantier) : Cet usage est associé aux véhicules affectés aux travaux de chantier se déplaçant sur des roues ou des chenilles soit par leur propre moyen soit sur la traction d'un autre véhicule motorisé.

Usage 10 (Véhicules spéciaux) : ils concernent les véhicules spéciaux tels que les corbillards, les pompes-funèbres, les ambulances, les fourgon-funèbres, etc.

1-1-3-La zone géographique de circulation

Ce critère a pour but de permettre la modélisation de la tarification en fonction de l'intensité du trafic routier et de la fréquence des accidents constatés dans la zone où le véhicule circule habituellement. La zone géographique de la circulation est celle du domicile habituel du propriétaire du véhicule.

1-1-4-Caractéristiques du conducteur habituel

Certaines raisons sont des causes de la sinistralité relevée en assurance automobile à savoir : Le sexe, l'âge, l'usage, la situation familiale, l'ancienneté du permis de conduire et le statut socio-professionnel. La couverture du risque peut ainsi être assumée par un intervenant extérieur, l'assureur, qui se base sur la théorie des jeux pour mesurer, quantifier et enfin vendre la couverture. Enfin, il existe un coût pour l'accès à l'assurance qui est loin d'être négligeable pour le consommateur d'assurance.

1-2- Calcul des primes Véhicule de particulier : cas des AGC

Le calcul de la prime est conditionné par la présentation d'une carte grise ou d'une attestation provisoire de mise en circulation d'une durée d'au moins trois mois qui porte mention des critères soulignés ci-dessus. La prime est générée directement par le logiciel AS400 après enregistrement des critères de tarification.

Notre passage aux AGC nous a permis de faire des cotations manuelles et dans le logiciel AS400 à la production de l'agence et au Département Réseaux des intermédiaires.

Les primes figurant sur les tarifs sont généralement calculés pour une durée d'un an : des assurances peuvent cependant être souscrites pour des périodes inférieures à l'année à des conditions spécifiques prévues par le barème de courte période appliquée par la compagnie d'assurance.

Au niveau des AGC, pour les contrats à courtes durées ; la prime annuelle RC est multiplié par 51% pour une prime de six mois et 26% pour une prime de trois conformément au tarif minimal.

1-2-1- Cas pratique n°1: Calcul de la primes RC TPV (Attestation Bleue plus carte rose)

La cotation de cette catégorie est établie dans le tarif unique du Pool TPV, tarif commune à toute société du marché congolais. Ce tarif prévoit une prime RC en fonction de la durée des contrats.

Marque : Toyota

Genre : Berline

Nombre de place : 4

Type : Corolla

Energie : Essence

Puissance : 08 CV 1^{ère} année de circulation : 2007

Usage : Transport Privé de Voyageurs soit, la catégorie 4

Garantie : Prime d'une durée d'un an pour un Taxi

Pour la Prime nette automobile, lecture du tarif POOL TPV garantie 1an au croisement de la 1^{ère} ligne 2^{ème} colonne soit un montant de P (nette)=221.582 FCFA.

P nette (Individuelle Accident)=26.100FCFA

P (nette totale)= 221.582+26100=247.682 FCFA

Frais de Gestion Pool TPV= 5%(247.682)=12.384 FCFA

Coût de police= 10.000FCFA

Taxes d'enregistrement= 10%(247.682+10.000+12384) =27.001FCFA

PTTC= 27001+1.500+247.682+12.384=293.171 FCFA

PTTC= 293.171 FCFA

C'est la prime correspondante à la souscription d'une garantie RC obligatoire souscrite dans un bureau direct. Par contre, celle-ci passe de **291.671 FCFA** si le contrat est souscrit chez un Agent général carte non compris.

1-2-2- Cas Pratique n°2 : Calcul des primes RC Autres catégories (Attestation Jaune plus carte rose)

❖ Le calcul de la prime d'un véhicule des catégories 2:

On ce qui concerne ces deux cas à la RC obligatoire et l'individuelle conducteur, on ajoute la garantie passager clandestin. Mais en ce qui concerne des organismes

internationaux, aucune garantie de passager clandestin ne leur sont imposés du fait de la crédibilité de ces organismes. Telle est l'exception faite par les AGC à ces derniers.

Marque : Mitsubishi Genre : Berline Nombre de place : 4
 Type : L200 (Pick-up) Energie : Essence Valeur : 3.50.000FCFA
 Puissance : 10 CV 1^{ère} année de circulation : 2007

Usage : Transport Privé de Voyageurs soit, la catégorie 4

P nette (Individuelle Accident)=19.800FCFA

P (nette totale)=106.660 FCFA

P (Passagers Clandestin) =25%(106.666)=26.665 FCFA

Coût de police= 10.000FCFA

Taxes d'enregistrement= 10%(106.660+10.000+26.665+19.800) =16.315FCFA

PTTC= 16.315+1.500+19.800+106.660+26.665=170.940 FCFA

PTTC= 170.940 FCFA

❖ **Pour les catégories1, et autres le calcul de la prime se fait de la même façon.**

Marque : Toyota Genre : Berline Nombre de place : 5
 Type : RAV4 Energie : Essence Valeur : 3.50.000FCFA
 Puissance : 10 CV 1^{ère} année de circulation : 2007

Usage : Promenade soit, la catégorie 1

P nette (Individuelle Accident)=19.800FCFA

P (nette totale)= 52.895+19.800=72.695 FCFA

Coût de police= 10.000FCFA

Taxes d'enregistrement= 10%(72.695+10.000) =8.270FCFA

PTTC= 72.695+10.000+8.270+1.500=92.465 FCFA

PTTC= 92.465FCFA

Toutefois, il est important de souligner que, lorsque la source d'énergie n'est pas le Gas-oil, un barème de conversion mis à la disposition de la société permet de passer en essence. Cela est fait pour éviter la fuite dans le portefeuille des primes de la société.

Pour des raisons commerciales, la société accorde des réductions à certaines souscriptions en tenant compte de la catégorie et de l'ancienneté du client dans le portefeuille

de la société. Ces réductions vont de 5% à 15%, en dehors des bonus pour non sinistre ou mali de liquidation prévue par la réglementation.

A chaque renouvellement d'un contrat annuel, les souscripteurs bénéficient de ces réductions. Cela est valable pour toutes catégories à l'exception de la catégorie quatre ou POOL TPV.

CHAPITRE II: ASSURANCE AUTOMOBILE ET POUVOIRS PUBLICS AU CONGO

Le Congo est membre de la CIMA, affiliée à l'OHADA, aux côtés d'une douzaine de pays Francophones et un pays Espagnole, toutes les entreprises du secteur, assureurs comme courtiers, sont régies par les règles édictées par cette organisation régionale. Au niveau local, le contrôle du respect de ces règles est assuré par la Direction Nationale des Assurances placée sous la tutelle du Ministère des Finances.

A côté d'une législation communautaire, chaque Etat en fonction de la réalité de son marché institue des mesures d'accompagnement afin de promouvoir l'activité d'assurance. Telle est le cas des lois portant obligation d'assurance automobile, du contrôle technique des véhicules, du FGA.

Section 1 : Etat des lieux et cadre d'analyse de la branche automobile au Congo

Paragraphe 1 : Analyse référentielle du marché congolais de l'automobile

La prédominance de l'assurance automobile qui représente 60 à 70% du portefeuille des sociétés d'assurances ne concerne en réalité que la garantie RC. L'obligation prévue par la Loi n'a pas substitué jusqu'à l'heure actuelle le mépris de l'assurance par les citoyens, même si conscients de l'existence d'un risque ; car il n'y a donc pas une demande spontanée pour se protéger contre l'aléa ni la volonté de couvrir son bien.

1-1- Le Chiffre d'affaire du marché de la branche automobile et son évolution

Constat fait, les ARC qui depuis là occupaient la première place en Automobile, l'année 2010 est marquée par la montée des AGC qui prend l'avance sur les trois autres en raison de la diversification de son activité sur les grandes villes du pays ; notamment à Nkayi, Ouessou, Owando, et Oyo.

Le programme d'aménagement du territoire avec le désenclavement de l'arrière-pays ; une politique initiée par le gouvernement congolais en vue d'atteindre son émergence d'ici 2025, les AGC ne sont pas restées indifférentes à cette politique. Elle s'est donnée tous les

moyens nécessaires afin de conquérir les entreprises de construction ayant bénéficié de ces marchés, car l'automobile reste le moyen le plus utilisé pour le transport de leurs matériaux de constructions.

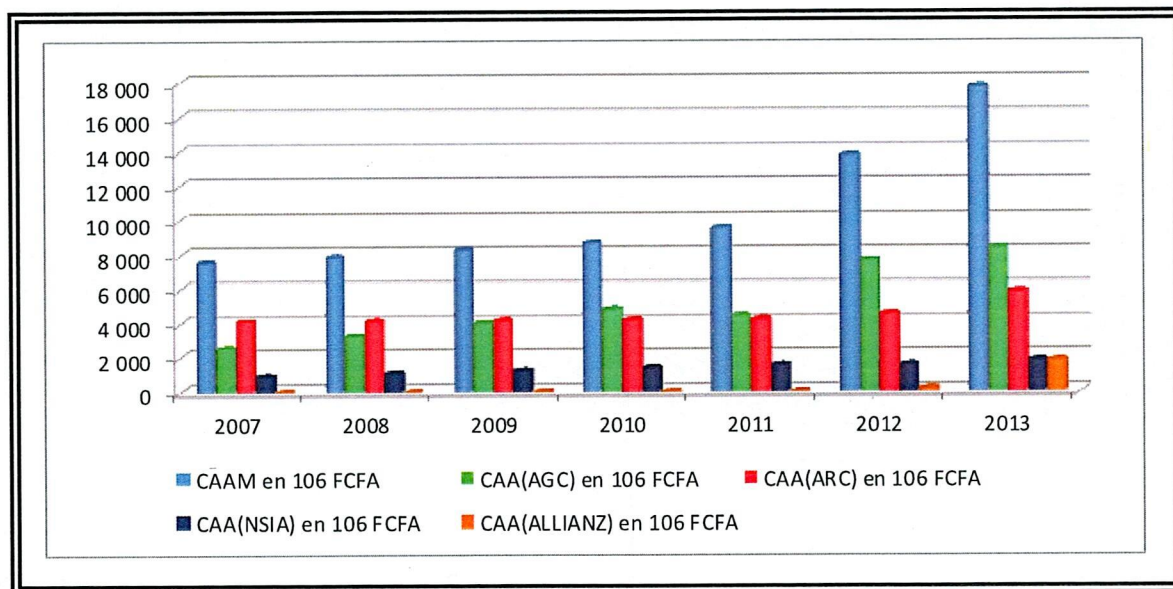
Tableau 3: Répartition du CA par Société 2007 à 2013

Années	CAAM en 10 ⁶ FCFA	CAA(AGC) en 10 ⁶ FCFA	CAA(ARC) en 10 ⁶ FCFA	CAA(NSIA) en 10 ⁶ FCFA	CAA(ALLIANZ) en 10 ⁶ FCFA
2007	7 495	2 560	4 105	887	0
2008	7 877	3 268	4 121	1 042	0
2009	8 259	3 976	4 137	1 197	0
2010	8 641	4 736	4 153	1 352	0
2011	9 478	4 363	4 169	1 507	0
2012	13 731	7 584	4 460	1 518	170
2013	17 631	8 326	5 789	1 767	1 750

Source: APSACO, Rapport annuel du marché, 2007 à 2013

Le marché a enregistré un chiffre d'affaire de 7.495.278.010 FCFA en 2007 contre 7.877.000.000 FCFA l'année dernière, présentant ainsi une croissance de 5%. Le chiffre d'affaires automobile est reparti pour 95% de risque RC et 5% d'autres risques dommage.

Graphique 2: Répartition en part de marché –Assurance Automobile



1-2- Taux de pénétration de la branche automobile au Congo

Pour mieux comprendre la contribution de l'assurance automobile dans le fonctionnement de l'économie nationale, le CA réalisé par l'ensemble des compagnies d'une part et celui des AGC d'autre part sera comparé au PIB.

Le taux de pénétration de l'assurance (CA/PIB) au Congo, le chiffre d'affaire de 2013 17631 Million de FCFA, représente 0,18% du PIB. Ce pourcentage est beaucoup plus

élevé dans les pays industrialisés (9%) et dans les pays émergents pris dans leur ensemble (3%).

Tableau 4: Taux de pénétration de l'Assurance automobile au Congo et la part des AGC

Années	CAAM en 10 ⁶ FCFA	CAA(AGC) en 10 ⁶ FCFA	PIB en 10 ⁶ FCFA	TP(M) en %	TP(AGC) en %
2007	7 495	2 560	3 645 000	0,21	0,07
2008	7 877	3 268	4 649 000	0,17	0,07
2009	8 259	3 976	4 123 200	0,20	0,10
2010	8 641	4 736	5 560 000	0,16	0,09
2011	9 478	4 363	6 996 800	0,14	0,06
2012	13 731	7 584	8 433 600	0,16	0,09
2013	17 631	8 326	9 870 400	0,18	0,08

Source: APSACO, BEAC, Rapport Annuel 2010

Paragraphe2 : cadre d'analyse de la branche automobile au Congo

Il convient de faire un détour sur l'avancé de cette garantie au Congo et aux AGC.

2-1- Contrainte et spécificité du marché congolais de l'automobile

Si le secteur de l'assurance fonctionne sur des bases universelles et utilise les mêmes techniques, le marché de la CIMA en générale et celui du Congo en particulier a ses spécificités.

Les facteurs socioculturels comme la solidarité traditionnelle et le principe de proximité sont en effet à la base des structures sociales qui déterminent les échanges économiques.

Le déficit de la culture de l'assurance et une image assez négative à l'égard des assureurs jugés trop lents à régler des sinistres, prévalent dans l'opinion, entraînant un manque de confiance et une réelle désaffection. Le coût de l'assurance apparaît souvent inadapté aux réalités des populations vu le coût élevé de la vie au Congo, cela apparaît comme un produit de luxe propre à une certaine classe sociale.

De même, les dispositifs pèchent par une inadaptation des réglementations, des réseaux de distributions, de l'assurance automobile et des procédures de règlements de sinistres laissant souvent aux abois les victimes.

A ce constat vient s'ajouter les problèmes de gouvernance, de pratique courantes de la fraude et des insuffisances de la formation professionnelle, notamment dans les petites

sociétés (Courtiers, agents généraux etc.) contribuent à entraver le développement de l'assurance automobile au Congo en générale et aux AGC en particulier.

Section2 : Apport des normes réglementaires sur le marché congolais de l'assurance automobile

Le marché congolais des assurances à l'instar de la plupart des marchés des Etats membres de la CIMA est marqué par une prédominance de l'assurance automobile. Cette Branche comporte une garantie obligatoire de par la loi CIMA et Congolaise. Le caractère impératif de l'assurance automobile par rapport à la RC envers les tiers se justifie par le souci majeur de la protection des victimes d'accidents de la circulation routière.

En effet, les accidents constituent des drames, des fléaux qui sont à la base des déséquilibres dans la société d'où l'implication des pouvoirs publics dans la prise des mesures sécuritaire non seulement au plan nationale (lois et règlements) mais aussi au plan communautaire (code CIMA).

Paragraphe1 : le cadre réglementaire et la demande d'assurance

Le Congo dispose d'une législation en matière d'assurance automobile, la loi du 10 Janvier 1970 rendant obligatoire la RC automobile au Congo, la loi de 2004 rendant obligatoire le contrôle technique des véhicules, ainsi que la loi communautaire (le code CIMA).

1-1- Apport de l'obligation d'assurance sur l'organisation du marché

1-1-1-Obligation d'assurer ou obligation de s'assurer ?

On aura compris que l'objectif du législateur vise une meilleure protection des individus victimes d'un dommage, ce qui le conduit à prendre une série de mesures ayant toute la même finalité mais prenant des formes différentes.

Tantôt on peut contraindre l'individu à souscrire un contrat d'assurance (obligation de s'assurer) ; cette obligation est alors ressentie comme une formalité incontournable ayant un caractère administratif (la carte rose, par exemple, étant un document officiel au même titre que la carte jaune dans le cas de conduite d'un véhicule à moteur), même si le choix de l'opérateur (l'assureur) est libre.

Tantôt c'est l'opérateur d'assurance qui n'a d'autre choix que de délivrer une garantie (obligation d'assurer) soit connexe à un contrat d'assurance (c'est le cas des catastrophes naturelles), soit en étant désigné d'office pour porter un risque présentant une obligation de

s'assurer mais refusé par d'autres opérateurs (c'est le cas des désignations par le bureau central de tarification dans le cas de refus d'assurance à certains conducteurs présentant des antécédents de sinistres défavorables).

On le voit, l'interdiction d'exclure peut être assimilée à une obligation d'assurer, l'opérateur d'assurance ne pouvant s'en exonérer qu'en renonçant à couvrir la garantie principale.

1-1-2-Portée de la garantie RC sur la branche automobile au Congo : sur le portefeuille des AGC

L'obligation de la responsabilité civile automobile a d'ailleurs grandement facilité la diffusion de l'assurance automobile au Congo.

De cette obligation, les assureurs ont eu accès à un marché captifs auquel ils ont pu proposer des gammes de couverture plus étendues (garanties complémentaires de type « tous risques ») ce qui a marqué le début du développement significatif que l'on connaît.

L'assurance automobile obligatoire représente près de 87% du marché, en diminution par rapport à 2012, puisqu'elle représentait alors plus de 90% du marché total.

Tableau 5: Part de la RC automobile dans la branche au Congo

Années	CAA(M) en 10 ⁶ FCFA	CARC(M) en 10 ⁶ FCFA	Part de la RC en %
2007	7 495	7 171	95,68
2008	7 877	7 541	95,73
2009	8 259	7 911	95,79
2010	8 641	8 281	95,83
2011	9 478	8 651	91,27
2012	13 731	12 761	92,94
2013	17 631	15 374	87,20

Source : ASAPCO : Rapport annuel 2008, 2007

A cet effet, la RC automobile est la garantie la plus sollicitée, du fait de son obligation de par la loi Congolaise et/ou CIMA. Les chiffres présentés confirment les propos ; cela va de même avec les chiffres des AGC.

Mais toute fois 2013 semble être une année où la part de la RC dans le Chiffre d'affaire total est le moins élevé ; ce qui peut penser à dire que la demande pour les autres garanties a connu une hausse.

1-2- Contrôle et sanctions de l'obligation d'assurance automobile

L'obligation d'assurance automobile ne peut être que l'œuvre du législateur ; celui-ci doit donc faire en sorte que cette obligation puisse être remplie par tous les usagers. Cette obligation peut être assortie de sanctions civiles et pénales.

Le non-respect de l'obligation d'assurance automobile constitue un délit qui expose celui qui a mis le véhicule en circulation sans l'assurer à des sanctions pénales (amendes, suspension de permis, mis en fourrière du véhicule) ainsi que le cas échéant à de lourdes indemnités si le véhicule est impliqué dans un accident de circulation.

Même si le Code CIMA n'a pas prévu de sanctions pour le non-respect de l'obligation d'assurance automobile, ce code laisse la possibilité aux législations nationale de fixer les sanctions en la matière.

Paragraphe2 : L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation : une tentative d'explication par le code CIMA

2-1- Situation de la sinistralité au Congo :

Il est loisible de relever que les sinistres en assurance automobile sont plus délicats à traiter aussi bien en matériel du fait de la masse des sinistres à régler, qu'en corporel, en raison de la gravité et de la complexité des blessures subies par les victimes où à leur décès.

Toutefois, dans la pratique, de plus en plus de difficultés font surface dans le cadre de l'application des dispositions du code CIMA en matière d'indemnisation des victimes corporelles.

Tableau 8: Part des AGC dans la charge des sinistres Automobile du marché

Années	Charge des sinistres Auto du M 10 ⁶ FCFA	Charge des sinistres Auto AGC en 10 ⁶ FCFA	Part des AGC en %
2007	3 601	916	25,4
2008	6 757	1 037	15,3
2009	8 790	1 287	14,6
2010	10 047	1 940	19,3
2011	7 263	2 415	33,3
2012	12 832	4 562	35,6
2013	15 665	4 711	30,07

Source: Dossier annuel exercice 2013 des AGC

La part des AGC dans les sinistres automobile du marché est en parfaite croissance ; montrant ainsi la part importante détenue par la société au cours de ces dernières années.

2-2- La gestion des sinistres :

En assurance automobile, cet aspect dans le règlement des sinistres est beaucoup plus accru à tous les niveaux. L'automobile étant la branche la plus populaire de l'assurance en raison de son caractère obligatoire, il s'en va que corrélativement, elle sera caractérisée par une sinistralité extrêmement forte et qui croît sans cesse malgré des multiples mesures de prévention.

2-2-1- Les modalités d'indemnisation des victimes : cas des AGC

Le secteur des assurances est rigoureusement réglementé. Le Code CIMA est le texte de référence par excellence qui régit cette activité. Les sociétés d'assurances doivent se conformer aux dispositions dudit Code. En effet, même une procédure d'indemnisation est prévue en ce qui concerne les sinistres automobile ; procédure inscrit, des articles 258 à 266.

Ces dispositions sont prévues pour deux des sinistres à savoir :

❖ Offre d'indemnisation de la victime Blessée

Dossier Sinistre A.G.C n°10 10 67 14

Accident du : 04/02/14

Affaire suivie par: Mr X

Entre

Véhicule : 043 KL4

Propriétaire : IKASI S

Conducteur : MOUELE T

Victime : Mme ITOUA E

Suite à l'accident susmentionné, et après examen du PV de police, du certificat médical définitif et d'expertise médicale des documents fournis pour compte de la victime, nous, A.G.C, faisons l'offre d'indemnisation suivante par rapport au code CIMA :

Tableau 9: Offre d'indemnisation de la victime Blessée

Chefs de préjudice indemnifiables	Calcul des indemnités	Montant des indemnités	Observations particulières
FM (Art 258)	Néant	-	Pas de réclamation
IT (Art 259)	$50\,400 * (55/30) * 50\%$	46 200	
IPP (Art 260)	$50\,400 * 12 * 6 * 5\%$	181 440	
PD (Art 262)	$50\,400 * 12 * 100\%$	604 800	
PE (Art 262)	$50\,400 * 12 * 40\%$	241 920	
Indemnité totale		1 074 360	

Directeur d'agence

Service sinistre

la victime,

Lu et approuvé avant signature.

❖ Offre d'indemnisation de la victime décédée

Pour le cas de décès, l'offre est soumise aux ayants droits de la victime décédée.

Dossier Sinistre A.G.C n°1656/A1/01-02/RC/13

Accident du : 09/10/13

Affaire suivie par: Mr X

Entre

Véhicule : IT 599GG4

Propriétaire : SZTC PROJECT MAM

Conducteur : MAMPOUYA D

Victime : NGENDAHIMANA R (40 ans)

Tableau 10: Offre d'indemnisation de la victime décédée

Chefs de préjudice indemnisable	Calcul des indemnités	Montant des indemnités	Observations particulières
Poste I: Frais Funéraires (Art 264)	Plafond su SMIG/an	604 800	Aucune
Sous Total 1		604 800	
Poste II: Préjudice économique (Art 265)			
A- Enfants à charge			
1-BATAMULIZA Z (M: 14 ans)	$50\,400 \times 12 \times 5,468 \times (40\%/5)$	264 563	
2-ALI HASSANI (M: 10 ans)	$50\,400 \times 12 \times 7,666 \times (40\%/5)$	370 911	
3-ABDOULACHIDA S (M: 07 ans)	$50\,400 \times 12 \times 8,984 \times (40\%/5)$	434 681	
4-ABDULAH S(M: 03 ans)	$50\,400 \times 12 \times 10,387 \times (40\%/5)$	502 564	
5-MAHAMAD U (F: 01 ans)	$50\,400 \times 12 \times 10,959 \times (40\%/5)$	530 240	
Sous total A	$50\,400 \times 12 \times 40\%$	2 102 959	
B- Conjointes			
Néant	Néant	-	
Sous total B		-	
C-Ascendants			
Néant	Néant	-	
Sous total C		-	
Sous total II		2 102 959	
Poste III: Préjudice Moral (Art 266)			
Groupe 1: Enfants Majeurs	Néant	-	
Groupe 2: Enfants Mineurs	$50\,400 \times 12 \times 75\% \times 5$	2 268 000	
Groupe 3: frères et Sœurs	-	-	
Groupe 4: Conjointe	Néant	-	
Groupe 5: Ascendants	-	-	
Sous total III		2 268 000	
Indemnité Totale (I+II+III)		4 975 759	

| Dicteur d'Agence

L'ayant droit autorisé

Service Sinistre

Le SMIG appliqué est de 50.400FCFA¹⁷, ce qui n'est le cas actuellement, mais étant donné que le tarif des primes n'a pas été modifié jusqu'à ce jour, ce SMIG reste valable.

Avec le nouveau barème établi par la CIMA, les pouvoirs publics congolais (DNA) en collaboration avec les sociétés d'assurances évoluant sur la place congolaise réfléchissent sur l'élaboration d'un nouveau tarif, afin de pouvoir mettre en application le nouveau barème d'indemnisation dans le temps et délai prévus par la CIMA.

2-3- Problèmes et limites des normes réglementaires

Au Congo comme dans la plupart des pays de l'Afrique francophone, le code CIMA est le texte de base appliqué en matière d'accident de la circulation.

Mais depuis l'entrée en vigueur du dudit code, l'indemnisation des victimes connaît aujourd'hui des sérieux problèmes relatifs à son application et à son interprétation. C'est la raison pour laquelle, le législateur Africain à plusieurs reprises apporté des amendements à certaines de ces dispositions, afin de le rendre plus explicite et bénéfique aux accidentés. C'est le cas de la nouvelle législation portant modification du barème d'indemnisation.

Si les différents amendements visent à n'en point douter l'amélioration des conditions des accidentés et la compétitivité des sociétés d'assurance, il faut reconnaître que le code CIMA a du chemin à parcourir pour combler les attentes des victimes.

Certaines dispositions du code CIMA à l'instar de l'Art 225 ne sont pas de nature à faciliter l'indemnisation des victimes d'accident de la route car le mot causalité utilisé par ledit article crée le flou dans l'esprit des différents acteurs chargés d'appliquer le code alors que la notion d'implication rendait l'indemnisation assez facile.

Au-delà de ce qui précède, le paiement des indemnités aux accidents de la route est un miracle lorsqu'il n'est pas un mirage car la majorité des sinistrés manque de culture juridique dans le domaine des assurances, ce qui favorise l'enrichissement des compagnies d'assurances et ce, au préjudice des victimes qui après l'accident deviennent pour la plupart des indigents abandonnés.

Il y a lieu de relever pour le déplorer cette énigme créée dans l'esprit des populations et qui est confrontée dans la pratique par la violation récurrente des dispositions du code CIMA par certains assureurs qui font de l'indemnisation une exception. Ce qui vient davantage confirmer l'idée selon laquelle les assureurs seraient des voleurs ; pourtant à bien

¹⁷ Décret n°2008-942 du 31 décembre 2008 fixant le montant de Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti.

y regarder, seuls les dérapages constatés dans l'application des textes sont à l'origine de la dérive.

Sous l'égide du Code CIMA, les autorités congolaises ont du travail à faire, d'une part rédiger une législation congolaise en matière d'assurance automobile dérogatoire au code CIMA et code civile Congolais ; d'autres part veiller aux respects des tests existant par ces usagers. Car tout fois, une bonne partie du parc automobile est inutilisé.

2-3-1- Le cadre des compagnies d'assurances : cas des AGC

Le non-respect du code CIMA est perceptible à travers la violation récurrente des dispositions des articles 231 et 232 du code des assurances par certains assureurs et refus systématiques par ceux-ci de soumettre les victimes d'accident à une contre-expertise médicale ou à la tierce expertise.

L'article 232 stipule que, à l'occasion de sa première correspondance avec la victime, l'assureur est tenu, à peine de nullité relative de la transaction qui pourrait intervenir, d'informer la victime qu'elle peut obtenir de sa part, sur simple demande, la copie du PV d'enquête de la force publique et de lui rappeler qu'elle peut à son libre choix, et à ses frais, se faire assister d'un conseil de son choix.

Cette disposition salvatrice du code est demeurée jusqu'à nos jours une simple vue de l'esprit car dans la pratique, il est difficile voire impossible pour la victime d'obtenir le PV d'enquête de l'assureur. Il y a plutôt inversion de rôle et très souvent c'est l'assureur qui exige de la victime la communication de cette pièce alors qu'elle n'en est même pas destinataire. D'ailleurs, cet assureur est conscient des difficultés que cette victime aura à obtenir cette pièce auprès de ces enquêteurs pas toujours sérieux. Ce qui précède n'a jamais été, aux AGC, rappelé à l'assuré.

En effet, il ressort de l'Art 230 du même code que seul le PV de constat établi par l'autorité compétent à force probante, car regroupant tous les renseignements pouvant faciliter l'étude du dossier. C'est-à-dire qu'en cas de retard dans la déclaration du sinistre, l'assureur au cas où cela lui aurait causé un préjudice ne saurait en aucun cas opposé une telle exception à la victime. Par contre, l'Art 20 alinéa 3 du code CIMA prévoit que « sont nulles toutes clauses frappant de déchéance l'assuré à raison de simple retard apporté par lui à la déclaration du sinistre aux autorités ou des productions de pièces, sans préjudice du droit pour l'assureur de réclamer une indemnisation proportionnée au dommage que ce retard lui à causer ».

Il est tout à fait déplorable que les compagnies d'assurance violent en toute impunité les textes en vigueur applicables en matière d'indemnisation des accidents sans toutefois être inquiétées par les pouvoirs publics qui préfèrent peut être sacrifier les droits de la victime au profit du pouvoir économique car il ne fait l'ombre d'aucun doute que les compagnies d'assurances constituent un maillon essentiel de l'économie nationale. Cette attitude trouve son prolongement dans l'interprétation abusive du code CIMA.

Par contre, pour assurer un meilleur encadrement de cette assurance de responsabilité civile automobile obligatoire, au Congo, nous formulons des suggestions:

2-4- Suggestions à l'endroit des pouvoirs publics

Véritable enjeu politique, la « sécurité » occupe une place prédominante dans les sociétés modernes et représente pour les pouvoirs publics une source de préoccupation quotidienne. Outre son pouvoir de police et de défense, l'État va intervenir à plusieurs niveaux face à une demande croissante de protection exprimée par la population.

Toutefois, les assureurs doivent jouer leur rôle de mobilisateur, et les pouvoirs publics de leur côté doivent faciliter le développement de la branche automobile par une fiscalité appropriée et un contrôle efficace. En effet, le rôle que peut jouer l'assurance dans le développement économique dépendra également des actions prises par les autorités de tutelle pour mettre à niveau le secteur, le renforcer et le redynamiser. A savoir :

- ❖ Actualiser le texte de la Loi n°1-70 du 10 Janvier 1970 rendant obligatoire la souscription d'assurance par tout utilisateur d'un véhicule à moteur terrestre ;
- ❖ Mettre en concession la gestion des fourrières afin d'assurer une meilleure garde des véhicules arrêtés pour défaut d'assurance ;
- ❖ Donner un contenu concret aux réflexions sur l'obligation d'assurance des véhicules terrestres à moteur de deux (02) et trois (03) roues ;
- ❖ Instituer le fichier du parc automobile circulant au Congo plus fiable ;
- ❖ Instituer un Comité paritaire, regroupant tous les acteurs clés, sur les problèmes de transports automobiles au Congo ;
- ❖ . La mise en œuvre de stratégie de communication et de sensibilisation en direction des populations afin de pallier l'asymétrie d'information entre assureur – assuré serait une mesure salubre des pouvoirs publics ;
- ❖ Mettre en place, une véritable politique de communication ciblée sur l'utilité et les avantages de l'assurance automobile, ainsi que les inconvénients de la non assurance.

- ❖ Renforcer et systématiser les attributions de la Direction National de la Sécurité Routière (DNSR) en matière de contrôle de l'obligation d'assurance tant au cours de la visite technique qu'au niveau des contrôles physiques ;
- ❖ Les pouvoirs publics se doivent de préserver les équilibres économiques du secteur de l'assurance au moment où ils prennent des décisions de nature politique ;
- ❖ Renforcer le contrôle routier et instituer un système de partenariat « gagnant-gagnant » avec les forces de l'ordre. Ce système consisterait en ceci : dès que les policiers ou gendarmes arrêtent un usager non assuré, ils lui retirent ses pièces et le renvoient vers une compagnie d'assurance de son choix pour souscrire l'assurance à charge pour l'assureur de laisser à cet usager une copie du reçu. Les forces de l'ordre récupèrent ce reçu, contrôlent l'attestation d'assurance avant de restituer le véhicule au propriétaire. Ces reçus seront centralisés puis renvoyés avec un bordereau aux différentes compagnies mensuellement.

Face à ce constat, il urge de prendre les mesures idoines pour éduquer, informer et sensibiliser la population, pour la plupart analphabète, afin de lui faire prendre conscience de l'importance du rôle de l'assurance et surtout du caractère impératif de la loi, car force doit demeurer, malgré tout à la loi.

2-5- Suggestions à l'endroit des AGC

L'autorité compétente des AGC doit prendre des mesures prioritaires portant sur :

- ❖ L'amélioration de la qualité et la fiabilité des services ;
- ❖ Le recours à la technologie pour l'amélioration et l'extension de son réseau de distribution vers les zones de grand chantier.
- ❖ L'encouragement à la mobilité interne de la structure ;
- ❖ Développement au niveau de chaque bureau direct, une politique commerciale adaptée.
- ❖ Le respect des normes réglementaires et législatives par son personnel ;
- ❖ Le recrutement et la promotion du personnel sur la base de la compétence et du mérite. A cet effet, il existe des cadres bien formé sur le marché ;
- ❖ Assurer un service après-vente de qualité (c'est-à-dire essentiellement le paiement rapide des sinistres conformément à la réglementation.

CONCLUSION GÉNÉRALE

L'assurance automobile représente une part importante du marché de l'assurance. Les sociétés d'assurance encaissent des primes et versent des indemnités aux assurés sinistrés grâce aux Provisions qu'elles constituent. Par ailleurs, l'analyse de ces activités nous a permis de déceler de multiples obstacles que connaissent les assureurs pour remplir pleinement leurs fonctions.

Parmi ces obstacles figurent les problèmes objectifs comme la faiblesse du pouvoir d'achat des populations locales et de leur culture de l'assurance, les insuffisances de la réglementation et du contrôle et de la gestion des entreprises. En effet, des réformes doivent être faites, notamment la gouvernance et la prise de conscience du rôle moteur de l'assurance.

On ne cessera de rappeler que, les accidents de la circulation constituent, de nos jours, un fléau et l'une des principales causes de mortalité. Les statistiques nationales annoncées par le ministre des transports terrestres indiquent un taux de 53 décès pour cent mille habitant. En outre, la moyenne d'accidents constatés au cours des cinq dernières années se situait à 2350¹⁸ par an contre 212 tués par an. Cela est dû à la croissance du parc automobile entraînant une augmentation de la densité de la circulation routière (celle du Congo étant faite de route, étroites), à l'inattention des conducteurs et au non-respect du code de la route. Quel que soit le niveau où se situent les responsabilités, les personnes à plaindre restent les victimes. La seule voie de salut pour elle est l'assurance automobile obligatoire qui assurerait leur prise en charge d'une manière ou d'une autre.

L'obligation d'assurance de responsabilité civile automobile est une chose plus qu'à saluer. Elle s'est trouvée consolidée avec la suppression de la recherche par la victime d'une quelconque faute de l'auteur de l'accident et lien de causalité entre celle-ci et le dommage. Il s'agit d'une responsabilité civile automobile, cela est une très bonne chose d'autant plus que la seule mise en circulation du véhicule constitue un risque pour les usagers de la circulation.

Les pouvoirs publics se doivent d'insister sur le respect de l'obligation de cette assurance. Pour cela le contrôle doit être rigoureux et les sanctions devraient tomber sur ceux qui, ne satisferont pas à cette obligation d'assurance. L'existence d'un instrument judiciaire selon la réalité du marché congolais des assurances tel que le code CIMA par l'autorité Congolaise devrait nous aider à mieux organiser le secteur des assurances en général et l'assurance obligatoire en particulier. Le fond de garantie automobile initié ne vient que pour

¹⁸ Rapport annuel 2013 de la DGGT

le renforcement et si possible relayer le problème des victimes abandonnées à leurs sorts par les auteurs d'accident jugés insolvable.

La société AGC, en ce qui la concerne est tenue de veiller à la prise en charge rapide des victimes et au respect des normes réglementaires. Par contre, si le risque automobile est géré efficacement, ils peuvent avoir des effets positifs sur la société.

Cependant, si la circulation de l'information au sein d'AGC paraît transparente, les responsabilités qu'incombent à certains agents connaissent une entorse. Elles souffrent des interférences et du croisement des décisions qui se présentent comme un goulot d'étranglement pour la société.

On peut alors, dire que dans un contexte où de solides structures existent, l'assurance automobile peut être un vecteur efficace pour le développement. La mutualisation des risques entraîne la réduction de l'incertitude qui permet alors aux agents économiques d'exploiter les opportunités et générer une croissance créatrice d'emploi.

Néanmoins, comme l'assurance, l'assurance automobile ne peut, à elle seule, palier l'incertitude juridique et l'instabilité politique pour attirer les investisseurs. L'assurance n'est qu'un reflet d'une situation socio-économique favorable. A ce titre l'assurance constitue à n'en pas douter un vecteur d'accompagnement et de soutien au développement de l'ensemble des secteurs de l'économie. Le volume des cotisations d'assurance dans chaque marché de la région est étroitement lié à l'activité économique du pays concerné¹⁹.

De ce fait le rôle que peut jouer l'assurance automobile en générale, la RC en particulier dans le développement économique dépendra des actions prises par les autorités de tutelle pour mettre à niveau le secteur, le renforcer et le redynamiser.

Nous avons appris grâce à ce travail qu'une déontologie existe en matière d'assurance et que le bon assureur est celui qui garantit les risques au juste prix et qui honore ses engagements dans le délai prévu au contrat. Telle est d'ailleurs la mission fondamentale des assureurs. Nous sommes convaincus que cette mission pourra être menée à bien grâce à un assainissement du marché notamment par la Direction Nationale des Assurances chargée du contrôle, de la délivrance et du retrait d'agréments de certains acteurs du marché.

*

¹⁹ <http://www.atlas-mag.net/article/lassurance-en-afrique>

BIBLIOGRAPHIE

A- Ouvrage :

- 1- Jean-Marie FOTSO, « Les défis de l'assurance au Cameroun », édition Harmattan
- 2- Zacharie YGBEDECK, (2007), « L'assurance Automobile », 1^{ère} 2dition.

B- Législation:

- C- Code CIMA

D- Articles :

- 1- Rapport Annuel AGC, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013
- 2- Rapport annuel ASAPCO 2007, 2012 et 2013
- 3- Rapport Annuel Du marché congolais 2011, 2012
- 4- Séminaire Amar KEBE

E- COURS :

- 5- **Osée Gaétan POSSY-BERRY QUENUM**, « cours d'assurance de responsabilité civile », MST-A en 2013.
- 6- **Edmond BOSSOU**, « cours d'assurance automobile », MST-A 2013

F- Mémoires :

ISSOUFA Zabey (2006-2008), « Les problèmes liés à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière : cas de la Compagnie d'Assurance et de Réassurance du Niger (CAREN) ». 18^{ème} Promotion DESS-A.

G- Site Web :

- 1- www.JURISQUES.com Cabinet d'Avocat Jean François Carlot.
- 2- www.fanaf.com
- 3- www.google.com
- 4- <http://www.atlas-mag.net/article/lassurance-en-afrique>

ANNEXES

- 1- Journal officiel de la République du Congo, 15 janvier 1970 « Ordonnance n°1-70 ; instituant obligation d'assurance en matière de circulation des VTM ».
- 2- Décrets n°70-203 du 12 juin 1970, « portant application de l'ordonnance n°1-70 du 10 Janvier 1970, instituant obligation d'assurance en matière de circulation des VTM ».
- 3- Arrêté n°11 599 du 15 Novembre 2004 « portant réglementation du contrôle technique des véhicules ».
- 4- Loi n°36-2014 du 27 Juin 2014 « portant création d'un établissement public à caractère administratif dénommé Fonds de Garantie Automobile ».
- 5- Rapport annuel 2013 de la DGTT

Art. 172. (nouveau). — Les contestations relatives à l'élection et à l'éligibilité des membres du Bureau Syndical d'Entreprise ainsi qu'à la régularité des opérations sont examinées conformément au règlement intérieur de la Confédération Syndicale Congolaise ou à défaut, par les juridictions de droit commun.

En cas de pourvoir en cassation, celui-ci est introduit et jugé dans les formes, délais et conditions fixés par le code de procédure civile.

Art. 173. (nouveau). — Un arrêté du ministre du travail pris après avis de la Commission Nationale Consultative du Travail fixe l'effectif minimum des travailleurs permanents à partir duquel les droits et prérogative prévus par la présente ordonnance sont reconnus aux membres du Bureau Syndical. Il détermine également les conditions dans lesquelles les membres du Bureau Syndical exerceront leur mission dans l'entreprise.

Art. 174. (nouveau). — Tout licenciement d'un membre du Bureau Syndical d'Entreprise envisagé par l'employeur ou son représentant doit être soumis à la décision de l'inspecteur du travail et des lois sociales ou du chef du Bureau de contrôle du Travail du ressort.

Toutefois, en cas de faute présumée lourde par l'employeur, celui-ci peut prononcer immédiatement la mise à pied provisoire du membre du Bureau Syndical en attendant la décision définitive de l'inspecteur du travail ou du Bureau de contrôle du Travail du ressort. Cette mise à pied n'entraîne pas suspension du paiement de salaire de base.

Tout membre du Bureau Syndical s'estimant abusivement licencié saisit immédiatement le tribunal du travail qui cite sans délais les parties à comparaître.

Pendant la procédure judiciaire, le membre du Bureau Syndical conserve le bénéfice de son salaire de base.

En cas de licenciement reconnu abusif, le tribunal ordonne à compter du prononcé du jugement, soit la réintégration du membre du Bureau Syndical dans ses fonctions au sein de l'Entreprise, soit, à titre de dommages-intérêts, le versement à son profit, à échéance mensuelle, du salaire de base pendant une durée de 2 ans, sauf si à l'intérieur de cette période, l'intéressé exerce ou retrouve une activité lucrative.

Les salaires versés au cours de la procédure judiciaire restent acquis quelle que soit l'issue du procès.

Toutes les garanties ci-dessus sont applicables :

Aux anciens membres du Bureau Syndical d'Entreprise pendant une durée de 6 mois à partir de l'expiration du mandat.

Art. 175. (nouveau). — Outre les attributions prévues par le statut de la C.S.C., les membres du Bureau Syndical d'Entreprise ont pour mission :

De présenter aux employeurs toutes les réclamations individuelles ou collectives qui n'auraient pas été directement satisfaites concernant les conditions de travail et la protection des travailleurs, l'application des conventions collectives, des classifications professionnelles et des salaires ;

De donner leur avis préalable pour tout licenciement collectif ou individuel motivé par une diminution de l'activité de l'établissement ou une organisation intérieure et selon la procédure fixée par l'article 39 du code du travail ;

De saisir l'Inspection du Travail et des lois Sociales de toute plainte ou réclamation concernant l'application des prescriptions légales ou réglementaires dont elle est chargée d'assurer le contrôle ;

De veiller à l'application des prescriptions relatives à l'hygiène et à la sécurité des travailleurs et à la prévoyance sociale et de proposer toutes mesures utiles à ce sujet ;

De communiquer à l'employeur toutes suggestions utiles tendant à l'amélioration de l'organisation et du rendement de l'Entreprise.

Art. 176. (nouveau). — Nonobstant les dispositions ci-dessus, les travailleurs ont la faculté de présenter eux-mêmes leurs réclamations et suggestions à l'employeur.

Art. 177. (nouveau). — Pour l'accomplissement de leur mission, les membres du Bureau Syndical d'Entreprise disposent de 20 heures par mois considérées et rémunérées comme temps de travail. Un arrêté du ministre du Travail,

pris après avis de la commission Nationale Consultative du travail pourra, dans les entreprises à faibles effectifs limiter le nombre de membre du Bureau Syndical d'Entreprise pouvant bénéficier des dispositions qui précèdent.

En outre, les membres du Bureau Syndical d'Entreprise ont droit chaque année à un congé payé d'éducateur ouvrier de six jours ouvrables dont les conditions d'attribution sont fixées par un arrêté du ministre du Travail pris après avis de la Commission Nationale Consultative du Travail. Toutefois, cet arrêté pourra, dans les Entreprises faibles effectifs, fixer le nombre de membres du Bureau Syndical d'Entreprise ayant droit au congé payé d'éducateur ouvrier.

Art. 2. — La présente ordonnance sera exécutée comme loi de l'Etat.

Brazzaville, le 31 décembre 1969.

Le Commandant M. N'Gou.

— 00 —

ORDONNANCE n° 1-70 du 10 janvier 1970, instituant l'obligation d'assurance en matière de circulation des véhicules terrestres à moteur.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,
CHEF DE L'ETAT,
PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ETAT,

Sur le rapport du ministre des finances et du budget
Vu la constitution du 30 décembre 1969 ;

Vu l'ordonnance n° 62-29 du 23 octobre 1962, portant réglementation des organismes d'assurances de toutes natures et des opérations d'assurance ;

Vu le décret n° 65-295 du 27 novembre 1965, portant création d'un service de contrôle des assurances au sein du ministère des finances ;

Vu le décret n° 66-32 du 19 janvier 1966, portant création d'un conseil national des assurances (notamment dans l'article 2.)

Vu l'arrêté n° 2988/MFE-SCA du 15 juillet 1969, portant nomination des membres du conseil national des assurances ;

Vu l'arrêté n° 3801/MFE-SCA du 4 septembre 1969, créant le conseil national des assurances,

ORDONNE :

Art. 1^{er}. — Toute personne physique ou morale, responsable de dommages corporels ou matériels causés à des tiers par un véhicule terrestre à moteur ainsi que par ses remorques ou semi-remorques doit, pour faire circuler lesdits véhicules, être couvert par une assurance garantissant cette responsabilité dans les conditions qui seront fixées par le décret prévu à l'article 11 ci-après.

La présente disposition s'applique aux véhicules en circulation temporaire. Toutefois, l'exemption est faite pour les véhicules en provenance des pays membres de l'Union Douanière et Economique en Afrique Centrale.

Art. 2. — Les dispositions de l'article 1^{er} ne sont pas applicables aux dommages causés par les chemins de fer.

Art. 3. — L'obligation d'assurance ne s'applique pas à l'Etat. Des dérogations totales ou partielles peuvent, outre, être accordées pour une année renouvelable par arrêté conjoint des ministres des finances, des affaires économiques et des travaux publics, aux collectivités publiques, aux entreprises ou organismes qui justifieront des garanties financières suffisantes.

Art. 4. — Les contrats d'assurance prévus à l'article 1^{er} doivent être souscrits auprès d'une société d'assurance ou d'un assureur agréé dans la République du Congo.

Art. 5. — Quiconque aura sciemment contrevenu aux dispositions de l'article 1^{er} ci-dessus, sera puni d'un emprisonnement de 1 mois à 6 mois et d'une amende de 10 à 500 000 francs CFA ou de l'une de ces 2 peines seulement.

En outre, le véhicule non assuré sera mis en fourrière aux frais du contrevenant dans des conditions qui seront déterminées par un arrêté du ministre des finances. Sa

AKV Vgcthw/111f

DECRET N° 70-203 du 12 Juin 1970, portant application de l'Ordonnance n° 1-70 du 10 Janvier 1970, instituant une obligation d'assurance en matière de circulation des véhicules terrestres à moteur.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, CHEF DE L'ETAT
Président du Conseil d'Etat

Sur le rapport du Ministre des Finances et du Budget ;

- Vu la Constitution du 30 Décembre 1969 ;
- Vu l'Ordonnance 62-29 du 23 Octobre 1962 portant réglementation des organismes d'assurances de toute nature et des opérations d'assurances ;
- Vu le Décret 65/295 du 27 Novembre 1965 portant création d'un Service de Contrôle des Assurances ;
- Vu le Décret 66/32 du 1966 portant création d'un Conseil National des Assurances (notamment dans son article 2)
- Vu l'Arrêté n° 3.801 du 4 Septembre 1969 convoquant le Conseil National des Assurances ;
- Vu l'Ordonnance 1/70 du 10 Janvier 1970 instituant une obligation d'assurance en matière de circulation des véhicules terrestres à moteur ;

Le Conseil d'Etat entendu,

DECRETE :

TITRE PREMIER

DE L'ETENDUE DE L'OBLIGATION D'ASSURANCE

ARTICLE 1er Les contrats d'assurances prévus à l'article premier de l'Ordonnance n° 1/70 du 10 Janvier 1970 susvisée doivent couvrir la responsabilité civile du souscripteur du contrat, du propriétaire du véhicule et de toute personne ayant, avec leur autorisation, la garde ou la conduite de ce véhicule.

CABINET

Arrêté N° 11 599 DU 15 novembre 2004

portant réglementation du contrôle technique des véhicules.

LE MINISTRE D'ETAT CHARGE DE LA COORDINATION DE L'ACTION
GOUVERNEMENTALE, MINISTRE DES TRANSPORTS ET DES
PRIVATISATIONS,

Vu la constitution ;

Vu l'acte n° 07/89-UDEAC-495 du 13 décembre 1989 portant adoption du
code de la route de l'UDEAC ;

Vu le règlement n° 04/01-UEAC-089-CM-06 du 03 août 2001 portant
adoption du Code Communautaire révisé de la Route ;

Vu la loi n° 01/75 du 12 mars 1975 portant fixation du montant des
redevances dues par les usagers à l'occasion des visites techniques des véhicules
effectuées par des experts habilités de l'administration ;

Vu la loi n° 018/89 du 31 octobre 1989 définissant les différentes activités de
transport routier et l'exercice d'activités connexes au transport automobile en
République du Congo et fixant les redevances à percevoir pour la délivrance des
autorisations exigées pour l'exercice de ces professions ;

Vu le décret n° 90-135 du 31 mars 1990 réglementant l'accès à la profession
de transporteur routier et l'exercice d'activités connexes au transport automobile en
République du Congo ;

Vu le décret n° 99/92 du 02 juin 1999 portant attributions et organisation de
la direction générale des transports terrestres ;

Vu le décret n° 2002/341 du 18 août 2002 tel que rectifié par les décrets n°
2002/364 du 18 août 2002 et 2003-94 du 7 juillet 2003 portant nomination des
membres du Gouvernement ;

Vu l'arrêté n° 5694 du 17 septembre 2001 fixant les conditions requises pour
l'obtention de l'agrément à la profession de transporteur routier et aux professions
connexes au transport automobile.

ARRETE :

Loi n° 36— 2014 du 27 juin 2014
portant création d'un établissement public à caractère
administratif dénommé fonds de garantie automobile

L'ASSEMBLEE NATIONALE ET LE SENAT ONT DELIBERE ET ADOPTE ;

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE PROMULGUE LA LOI DONT LA TENEUR SUIT :

Article premier : Il est créé un établissement public à caractère administratif, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière, dénommé fonds de garantie automobile.

Le fonds de garantie automobile est placé sous la tutelle du ministère en charge des assurances.

Article 2 : Le siège du fonds de garantie automobile est fixé à Brazzaville.

Toutefois, il peut être transféré en tout autre lieu du territoire national par décret en Conseil des ministres, sur proposition du comité de direction.

Article 3 : Le fonds de garantie automobile a pour missions de prendre en charge les frais médicaux des victimes et d'indemniser les victimes d'accidents corporels ou leurs ayants droit dans la limite des plafonds fixés par les barèmes, lorsque le responsable des dommages demeure inconnu ou n'est pas assuré.

Il paie aux victimes ou à leurs ayants droit les indemnités qui ne peuvent être prises en charge à aucun autre titre, lorsque l'accident ouvre droit à réparation.

Article 4 : Sont concernés par la présente loi, les accidents causés sur le territoire congolais par les véhicules terrestres à moteur ainsi que leurs remorques ou semi-remorques en circulation, à l'exclusion des véhicules ferroviaires.

Article 5 : Les ressources du fonds de garantie automobile sont constituées par :

- la subvention de l'Etat ;
- la contribution des sociétés d'assurances assise sur les primes de responsabilité civile automobile ;
- la contribution des sociétés d'assurances sur les primes émises en couverture des risques pétroliers, gaziers et miniers placés en fronting ;

AKV *mf vyetha*
PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

SECRETARIAT GENERAL
DU GOUVERNEMENT

REPUBLIQUE DU CONGO
Unité - Travail - Progrès

Décret n° 2008 - 942 du 31 décembre 2008
fixant le montant du salaire minimum interprofessionnel garanti (SMIG)

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Vu la Constitution ;

Vu la loi n° 45/75 du 15 mars 1975 instituant un code du travail en République Populaire du Congo ;

Vu la loi n° 021-89 du 14 novembre 1989 portant refonte du statut général de la fonction publique ;

Vu la loi n° 6/96 du 6 mars 1996 modifiant et complétant certaines dispositions de la loi n° 45/75 du 15 mars 1975 ;

Vu le décret n° 2007- 615 du 30 décembre 2007 portant nomination des membres du Gouvernement,

DECRETE:

Article premier. Le présent décret fixe le salaire minimum interprofessionnel garanti, valable sur l'ensemble du territoire national et dans tous les secteurs d'activités, à 50.400 francs CFA par mois de travail.

Article 2. Le réajustement par un relèvement des salaires définis par les conventions collectives et les statuts particuliers des organismes publics est de plein droit lorsque lesdits salaires sont inférieurs à 50.400 francs CFA.

Article 3. Des arrêtés d'application seront pris en tant que de besoin.

TABLE DES MATIÈRES

Dédicaces	i
Remerciements.....	ii
Sigles et abréviations	iii
Sommaire	iv
Liste des tableaux.....	v
Liste des graphiques.....	vi
Résumé.....	vii
Abstract	viii
Introduction générale	1
PREMIÈRE PARTIE: DESCRIPTION DES ASSURANCES GENERALES DU CONGO ET DEROULEMENT DU STAGE	3
Chapitre I : présentation générale de l'entreprise AGC.SA	4
Section1 : Généralité sur les AGC.....	4
Paragraphe1 : Localisation des AGC.....	4
Paragraphe2 : Historique et capacité financière des AGC.....	4
2-1- Historique des AGC.....	4
2-2- Capacité financière des AGC	5
Paragraphe3 : Statut juridique et objet des AGC	5
3-1- Statut juridique des AGC.....	5
3-2- Objet des AGC :	6
Section2 : Activités, Organisation et fonctionnement des AGC	6
Paragraphe1 : Activités (Offres des AGC.SA)	6
1 -1- Les assurances aux particuliers :	6
1-2- Les assurances aux entreprises :	6
1-3- Evolution du chiffre d’Affaires des AGC:	7
1-4- Evolution des sinistres des AGC	7
Paragraphe2 : organisation des AGC	8
Paragraphe3 : fonctionnement des AGC.....	8
3-1- le Président Directeur général.....	8

3-2- la Direction de contrôle interne :	8
3-3- le Directeur général adjoint	9
3-4- la direction informatique :	9
3-5- la direction technique.....	9
3-6- Direction Réseau des Intermédiaires	10
3-7- Direction marketing et communication	10
3-8- Direction de la réassurance et des études statistiques.....	10
3-9- la Direction administrative et financière	11
3-10- Les bureaux directs.....	11

Chapitre II : déroulement du stage aux AGC..... 12

Section 1 : les tâches effectuées au sein des différents services et/ou département..... 12

Paragraphe 1 : Service production Agence (Gestion des affaires en Direct)..... 12

Paragraphe2 : Au niveau du service sinistre :

2-1- L'ouverture de la déclaration d'un sinistre :

2-2- L'enregistrement des dossiers sinistres

2-3- L'ouverture du dossier sinistre :

2-4- Vérification des garanties :

2-5- Instruction du dossier sinistre :

2-6- Présentation de l'offre de transaction :

2-7- Clôture du dossier sinistre :

2-8- Préparation des documents de synthèse :

Paragraphe3 : Direction réseaux des intermédiaires..... 16

Paragraphe4 : Département de la Réassurance

Section 2 : Insuffisances relevées et suggestions

Paragraphe1 : Insuffisances relevées au niveau des différents services

1-1- Au niveau de la production Agence:

1-2- Au niveau du service Sinistre agence :

1-3- Direction réseaux des intermédiaires :	18
Paragraphe2 : Suggestions à l'endroit des AGC.....	19
DEUXIÈME PARTIE: ASSURANCE AUTOMOBILE ET POUVOIRS PUBLICS	20
Chapitre I : le cadre juridique et réglementaire de l'assurance automobile dans la zone cima : cas du congo	21
Section1 : Source du droit de l'assurance automobile.....	21
Paragraphe1 : Régime et fondement juridique de la responsabilité civile automobile : les dispositions de la CIMA et des pouvoirs publics congolais en la matière	21
1-1- Les régimes de la responsabilité civile automobile.....	21
1-2- L'assurance de responsabilité civile : fondement (le droit applicable et ces sources).....	22
1-3- Du droit commun au droit communautaire	24
Paragraphe2 : Evolution juridique et Règlementaire de l'assurance automobile	27
2-1- L'obligation d'assurance automobile dans la zone CIMA : Régime légal.....	27
2-2- Mesure d'accompagnement de cette obligation par l'Etat congolais	29
2-3- Les avancées de la législation CIMA et congolaise	30
Section 2 : la tarification en Assurance automobile dans la zone CIMA	32
Paragraphe1 : principe de base de la tarification	32
1-1- Les règles de tarification de l'assurance de responsabilité civile	32
1-2- Calcul des primes Véhicule de particulier : cas des AGC.....	34
Chapitre II: assurance automobile et pouvoirs publics au congo	38
Section 1 : Etat des lieux et cadre d'analyse de la branche automobile au Congo.....	38
Paragraphe1 : Analyse référentielle du marché congolais de l'automobile.....	38
1-1- Le Chiffre d'affaire du marché de la branche automobile et son évolution...38	
1-2- Taux de pénétration de la branche automobile au Congo	39
Paragraphe2 : cadre d'analyse de la branche automobile au Congo.....	40
2-1- Contrainte et spécificité du marché congolais de l'automobile.....	40

Section2 : Apport des normes réglementaires sur le marché congolais de l'assurance automobile	41
Paragraphe1 : le cadre réglementaire et la demande d'assurance	41
1-1- Apport de l'obligation d'assurance sur l'organisation du marché	41
1-2- Contrôle et sanctions de l'obligation d'assurance automobile	44
Paragraphe2 : L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation : une tentative d'explication par le code CIMA	44
2-1- Situation de la sinistralité au Congo :	44
2-2- La gestion des sinistres :	45
2-3- Problèmes et limites des normes réglementaires	47
2-4- Suggestions à l'endroit des pouvoirs publics	49
2-5- Suggestions à l'endroit des AGC	50
Conclusion generale	51
Bibliographie	a
Annexes	b
Table des matières	c

L'ORGANIGRAMME DES ASSURANCES GENERALES DU CONGO (AGC)

