



**CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES
D'ASSURANCES (CIMA)**

**INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES
(IIA)**

B.P 1575 Yaoundé

Tél : (+237) 22 20 71 52 – FAX : (+237) 22 20 71 51

E-mail: iaa@cameroun.com

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

Yaoundé/ Cameroun



RAPPORT DE STAGE

**POUR L'OBTENTION DU DIPLÔME DE MAÎTRISE EN SCIENCES ET
TECHNIQUES D'ASSURANCES (MST-A)
(Cycle II 10^{ème} promotion 2010 – 2012)**

THEME :

**OBSTACLES AU DEVELOPPEMENT
DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE
AU TCHAD**

Présenté et soutenu par :

MONGAR Madjilem
Etudiant au Cycle de MST-A

Sous la direction de :

**Monsieur OUANG REBELE
Djingtouin**
*Directeur Technique de la
SAFAR ASSURANCES SA*

(Novembre 2012)

DEDICACE

A notre Feu père **MONGAR LE MOULDJINGAR ;**

A notre Feu grand-frère **AL-UDAL DOUMI BEORNGAR Olivier ;**

Et à notre tendre mère **DEOUYAL REBECCA.**

REMERCIEMENTS

Nous sommes très reconnaissants à toutes les personnes qui, malgré leurs multiples occupations nous ont généreusement donné de leur temps et aidé dans nos démarches pour la réalisation de ce document. Cette reconnaissance va particulièrement à :

- Monsieur FOSSO DIFFO Evariste, Directeur Général de la **SAFAR Assurances** pour avoir accepté notre demande de stage, pour ses conseils et ses encouragements ;
- Monsieur OUANG REBELE Djingtouin, Directeur Technique de la **SAFAR Assurances**, notre encadreur, qui nous a fait profiter de son expérience et nous a donné une vue d'ensemble de l'univers des assurances ;
- Tout le personnel de la **SAFAR Assurances** pour sa franche et aimable collaboration.

Grand merci à la Direction Générale de l'Institut International des Assurances (IIA) et à tout le corps enseignant pour leur encadrement sans faille.

Merci aussi à nos frères, sœurs, tantes, oncles, cousins et cousines :

- YOUNOUSS BELENGAR ;
- NGONEDJE Marthe ;
- DORKAGOUM BOULARANGAR Marthe ;
- TOMAL Odette ;
- MADJADENGAR MONGAR ;
- MONGAR KESSAL Isabelle ;
- MOUN-NODJI Dominique ;
- MORAL Gèneviève ;
- MOABA-AL Sylvain ;
- MAGAL Justine.

Nous ne saurions terminer notre propos sans remercier de tout notre cœur ceux ou celles qui nous ont soutenu d'une manière ou d'une autre tout au long du projet jusqu'à la finalisation de cette œuvre.

Et puisque nous remercions toutes ces personnes pour leur compétence et leur aide, nous leur demandons aussi de pardonner nos manquements. Qu'Allah le miséricordieux puisse les bénir richement, qu'il leur accorde longue vie et qu'il illumine leurs esprits à continuer à œuvrer dans ce sens.

LISTES ET SIGLES DES ABREVIATIONS

AG : Assemblée Générale ;

CA : Conseil d'Administration ;

CDAF : Chef de Département Administratif et Financier ;

CDS : Chef de Département Sinistres ;

CEMAC : Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;

Cf. : confer ;

CICA-RE : Compagnie Commune de Réassurance des Etats membres de **CICA** (Conférence Internationale des Contrôle d'Assurance) ;

CIMA : Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances ;

DG : Directeur Général ;

DPC : Département Production et Commercial

DS : Département Sinistres ;

DT : Directeur Technique ;

FSI : Fonds de Solidarité et d'Investissement ;

IIA : Institut International des Assurances ;

MSF-Suisse : Médecin Sans Frontière-Suisse

SAAR : Société Africaine d'Assurances et de Réassurances ;

SAFAR : Société Africaine d'Assurances et de Réassurances ;

TRC : Tous Risques Chantiers ;

UST : Union des Syndicats du Tchad.

LISTE DES TABLEAUX

- ❖ Tableau n° 1 : récapitulatif du parc national au 31 décembre 2011.....37
- ❖ Tableau n°2 : synthèse du chiffre d'affaires automobile en 2011..... 38

GLOSSAIRE

Automobile : un engin à moteur qui se déplace au moyen de ses propres organes de direction.

Assurance : c'est une opération par laquelle une personne, assureur groupe un certain nombre d'autres personnes, assurés afin de les mettre en mesure de s'indemniser mutuellement en cas de sinistres subis par quelques uns d'entre eux, à travers la masse de prime payée par ces personnes.

Assuré : personne physique ou morale sur la tête de qui pèse un contrat d'assurance.

Assureur : personne morale agréée à présenter les opérations d'assurances.

Avaries communes : ce sont des sacrifices ou dommages ordonnés volontairement par le capitaine de navire dans l'intérêt de sauver le corps et la cargaison qui sont menacés par le naufrage afin d'alléger le navire.

Avaries particulières : ce sont des dommages et pertes matérielles ainsi que les pertes de poids ou de quantité subis par la marchandise assurée au cours de son transport.

Bureau direct : c'est une unité de production géographiquement distincte de la direction générale d'une compagnie d'assurance.

Cf. (confer) : est une notation servant à renvoyer le lecteur à un passage ou un ouvrage à consulter

Décret : décision du pouvoir gouvernemental dont les effets sont semblables à ceux des lois.

Maladie : altération de la santé, des fonctions des êtres vivants (animaux et végétaux), en particulier quand la cause est connue.

Multirisque : un ensemble de garanties qui couvre à la fois plusieurs risques.

Ordonnance : c'est un texte ou un acte pris par le pouvoir exécutif en cas de vacance de l'Assemblée Nationale.

Obstacle : ce qui empêche ou retarde une action

Production : action de produire ou d'émettre d'un contrat d'assurance

Responsabilité Civile : obligation de réparer par une compensation à travers une prestation financière, les dommages causés à autrui.

Risque : objet sur lequel porte un contrat d'assurance

Réseau de distribution : c'est un ensemble de personnes physiques ou morales qui concourent à la vente d'un bien ou service, depuis le producteur ou l'importateur jusqu'au consommateur final.

Sinistre : tout événement non-intentionnel de la part de l'assuré, susceptible de mettre en œuvre sa responsabilité à la suite d'un dommage corporel ou matériel causé à autrui du fait du véhicule assuré ou de son utilisation, ou encore tout événement entraînant des dommages au véhicule assuré lorsque les risques dommages, incendie, vol ou bris de glace sont couverts.

Uniform Resource Locator (URL): se traduit en français par Localisateur Uniforme de Ressource. C'est un format de nommage universel pour désigner une ressource sur internet.

SUMMARY

After two years of theoretical training at the International Institute of Insurance of Yaoundé in Cameroon, we conducted an academic internship five (05) months from the African Society of Insurance and Reinsurance (SAFAR), in accordance with the tradition of the institute. Indeed, this course aims to enable students to practice real-world conditions, knowledge and concepts that have been teaching for two years of training. This course allowed us to better understand the practice field, the organization, the administration of a company. It also allowed us to understand the difficulties in developing insurance products, including automobile insurance market in Chad. It is in this context that arrived at SAFAR Assurances SA (Society Anonym), we made an observation of a phenomenon less favorable to the development of insurance companies operating in Chad. In fact, we had to see during our internship at SAFAR Insurance, the flows of motorists to insurance companies when the audit committee documents relating to the movement of vehicles, set up by the Ministry of Finance began operations.

It should be noted that on **31 December 2011**, the national fleet had **227,017 vehicles** in all categories. In these set, private vehicles, projects, missions, likely to be insured, represent **89.50% or 203,191 vehicles** and the rest belongs to the state. It should also be noted that only **30%** are in good standing (properly registered and insured), **35%** are properly registered but traveling without insurance and finally **35%** travel with false plates. Faced with this situation, we felt it necessary to look at this product (car insurance), including the difficulties that hinder its development. Hence the theme: Obstacles to the development of auto insurance in Chad. Having observed the situation closely, we realized that the responsibility is shared between both the state and insurance companies.

At the state level, it should be noted that it has not taken sufficient steps to remedy the situation, leaving a gap that agents exploit at will, simply because the penalties provided for in **Ordinance 001 / CD of 06 February 1965** establishing the compulsory insurance of motor vehicles are never applied. So that the control of the national fleet escapes the state. At insurance companies, it should be noted that they do no promotion of products they sell. Outside intermediaries: brokers, general agents and some commercial free, which distribute their products, these companies await the arrival of the insured at the counters for subscription contracts. But the culture of insurance is not yet anchored in the public mind Chad. To remedy this situation, the insurance companies can arrange door-open days, the radio or television or develop fact sheets to explain to the public the benefits of the products they make available to their potential customers in general and motorists in particular.

SOMMAIRE

DEDICACE	i
REMERCIEMENTS	ii
LISTES ET SIGLES DES ABREVIATIONS	iii
LISTE DES TABLEAUX.....	iv
GLOSSAIRE	v
SUMMARY	vii
SOMMAIRE.....	viii
AVANT-PROPOS.....	ix
INTRODUCTION GENERALE	1
PREMIERE PARTIE : PRESENTATION DE LA SAFAR ASSURANCES SA ET LE DEROULEMENT DU STAGE.....	4
CHAPITRE 1: ORGANISATION STRUCTURELLE ET TECHNIQUE DE LA SAFAR ASSURANCES SA	6
Section 1 : Organisation structurelle de la SAFAR Assurances S.A	6
Section 2 : Organisation technique de la SAFAR Assurances S.A.....	13
CHAPITRE 2 : DEROULEMENT DU STAGE	22
Section 1 : Période et cadre de stage.....	22
Section 2 : Taches exécutées.....	23
Section 3 : Difficultés rencontrées	25
Section 4 : Critiques et Suggestions.....	26
DEUXIEME PARTIE : OBSTACLES AU DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU TCHAD.....	29
CHAPITRE 1: DIFFICULTES LIEES AU DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU TCHAD	31
Section 1 : Obligation d'assurance automobile.....	31
Section 2: Présentation du parc automobile national	34
Section 3: Facteurs hostiles au développement de l'assurance automobile au Tchad	38
CHAPITRE 2 : EBAUCHE DE SOLUTIONS.....	42
Section 1: Au niveau des compagnies.....	42
Section 2: Au niveau de l'Etat	44
CONCLUSION GENERALE	49
BIBLIOGRAPHIE.....	51
ANNEXES.....	53
TABLE DES MATIERES	71

AVANT-PROPOS

Dans le souci de mettre à la disposition du marché d'assurances de la zone **CIMA**, les cadres opérationnels en fin de formation, l'**Institut International des Assurances (IIA)**, a instauré et rendu obligatoire, un stage académique à la fin de la deuxième année, à tous les étudiants.

Ce stage a pour objectif de permettre aux étudiants d'appliquer dans les conditions réelles les connaissances et les méthodes qui ont fait l'objet d'enseignements au cours de deux années de formation d'une part et de se familiariser sur le terrain avec la pratique technique, comptable, financière, la réassurance et de l'environnement de l'entreprise d'assurance d'autre part.

C'est dans cette optique que nous sommes rentrés au pays, et avons choisi de passer notre stage à la **Société Africaine d'Assurances et de Réassurances (SAFAR)**.

Après avoir passé quelques jours dans cette compagnie, nous avons fait la constatation d'un phénomène moins favorable à l'épanouissement des compagnies sur le marché. Cette constatation porte essentiellement sur la branche automobile. Vu le nombre de véhicules terrestres à moteur (VTM) en situation irrégulière circulant au Tchad, vu le texte en vigueur en matière d'immatriculation des véhicules ainsi que le texte instituant l'obligation de l'assurance automobile nous estimons que cette branche se porte mal. C'est dans ce contexte que nous avons jugé nécessaire de nous pencher sur un sujet concernant la branche automobile. C'est la raison pour laquelle, nous avons intitulé notre thème : **« Obstacles au développement de l'assurance automobile au Tchad »**.

INTRODUCTION GENERALE

Le présent document, fruit de notre séjour de cinq (05) mois à la **SAFAR Assurances**, s'inscrit dans le cadre de la tradition de l'Institut International des Assurances (IIA), qui consiste à couronner la formation de chaque promotion, par un stage académique. En effet, ce stage constitue pour chaque étudiant, d'une part, un cadre idéal pour se familiariser avec l'organisation et l'administration de l'entreprise : la gestion de la production, la gestion des sinistres, du contentieux et enfin la gestion comptable, financière, la réassurance, et d'autre part, un moment propice pour l'étudiant de poser un problème lié à la compagnie et dont la pertinence pourrait favoriser une prise de décision par les responsables de ladite compagnie. C'est dans ce contexte que, arrivés à la **SAFAR Assurances**, ayant constaté l'afflux des automobilistes vers la compagnie, au moment où la Commission Nationale de Contrôle des Pièces Afférentes à la Circulation des Véhicules (CNCPCV), mise en place par le Ministère des Finances, a commencé ses activités, nous avons jugé nécessaire de nous pencher un tant soit peu sur cette situation. Cet état de choses a donc attiré notre attention pour jeter les bases de ce que nous qualifions de matière à réflexion. C'est la raison pour laquelle, nous avons choisi de travailler sur cette branche notamment sur les obstacles qui entravent son développement sur le marché tchadien. D'où le **thème : Obstacles au développement de l'assurance automobile au Tchad**. Notre travail portera essentiellement sur les difficultés qui entravent véritablement la croissance de cette branche sur le marché tchadien. Mais avant d'aborder le thème, nous allons faire une brève présentation du Tchad, du marché de l'offre et de la demande.

Le Tchad est situé entre les 7^{ème} et 24^{ème} degrés de latitude Nord d'une part et les 13^{ème} et 24^{ème} degrés de longitude Est d'autre part. D'une superficie de **1 284 000 km²**, le Tchad s'étend sur **1700 km** du Nord au Sud et **1000 km** d'Est en Ouest. C'est le 5^{ème} pays d'Afrique en termes de grandeur, après le Soudan, l'Algérie, la République Démocratique du Congo et la Lybie. Selon le dernier Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH), de 2009, la population tchadienne est de **11 274 106 habitants**, dont la majorité vit au Sud. La densité va de **54 habitants au km²** dans le bassin du Logone à **une (1) personne au km²** dans le Nord désertique. La capitale, **N'Djaména** se situe au confluent du Chari et Logone, comptait **993 492 habitants**, selon le dernier recensement de 2009. La population tchadienne est agro-pastorale par excellence à plus de **70%**.

En termes du marché de l'offre, le pays ne compte que deux (02) compagnies d'assurance: la **SAFAR Assurances S.A** et la **STAR NATIONALE S.A**.

La **SAFAR Assurances S.A**: Société Africaine d'Assurance et de Réassurance, est une compagnie membre du groupe **SAAR**: Société Africaine d' Assurance et de Réassurance. Elle a ouvert ses portes le **1^{er} mars 2002**. La **SAFAR Assurances** est une compagnie au capital social d'un milliard (1 000 000 000) de francs CFA, entièrement libéré. Conformément à l'article 328¹ du code CIMA, la **SAFAR Assurances S.A**, ne pratique que les assurances de dommages.

La **STAR NATIONALE S.A**: Société Tchadienne d'Assurances et de Réassurances, quant à elle, est une compagnie de droit national. Elle est régie par l'**Ordonnance n° 09/PCSM/SGG/77 du 23 juin 1977** portant organisation de l'industrie des assurances en République du Tchad. Elle est créée par **Ordonnance n°10/PCSM/SGG du 30 juin 1977**. Elle a ouvert ses portes le **1^{er} janvier 1978**. Elle est privatisée en **mars 1996**. La **STAR NATIONALE** est devenue une société anonyme avec un capital social d'un (01) milliard (1 000 000 000) de francs CFA, entièrement libéré. Contrairement aux dispositions de l'article 328 du code CIMA, la **STAR NATIONALE** pratique à la fois les branches Vie et Non-Vie.

A ces deux compagnies, le marché compte un (01) seul agent général et six (06) courtiers.

S'agissant du marché de la demande notamment en automobile, il faut noter que le parc automobile national comptait au total **227 017 véhicules** toutes catégories confondues, au **31 décembre 2011**. Dans cet ensemble, les véhicules des particuliers, projets et missions diplomatiques, susceptibles d'être assurés, représentent **89,50% soit 203 191 véhicules** et le reste : **23 826 véhicules soit 10,50%** du parc appartient à l'Etat. Il faut également souligner que **30%** seulement de ces véhicules sont en situation régulière (régulièrement immatriculés et assurés), **35%** régulièrement immatriculés mais circulent sans assurance et **35%** circulent avec des fausses plaques (immatriculation double ou triple).

Nous pouvons déduire que la prime d'assurance automobile actuellement générée par le marché pourrait être le double si tous les véhicules régulièrement immatriculés étaient assurés dans leur ensemble.

¹ L'agrément prévue à l'article 326 est accordé branche par branche. A cet effet, les opérations d'assurances sont classées de la manière suivante :

Branche IARD

Branche vie

Pour mener à bien nos démarches, dans le cadre de cette réflexion, nous avons utilisé une approche diagnostic qui consistait à observer et à analyser d'une part les textes en vigueur en matière de mise en circulation des véhicules terrestres à moteur en République du Tchad, et d'autre part le rôle des compagnies opérant sur le marché, pour mieux cerner le véritable problème qui entrave l'expansion de ce produit. Cette approche a été pour nous un réel moment de conciliation des divergences qui gravitent autour de ce sujet. Face à cette situation, nous nous sommes posés un certain nombre de questions à savoir : Qu'est-ce qu'un contrat d'assurance automobile ? Quelle est son utilité ? Pourquoi les automobilistes n'affluent vers les compagnies que pendant les moments de contrôle des pièces afférentes à la circulation ? Quels sont les facteurs qui expliquent le retard dans la prise de décision des automobilistes pour souscrire ce contrat ? Quelle est la responsabilité de l'Etat et des compagnies à ce sujet ? Que faire pour améliorer cette situation ? Voilà autant de questions qui nous permettront de mieux cerner notre sujet de réflexion.

Il est certain que si une solution y est trouvée, les conséquences pourraient être bénéfiques aussi bien pour l'Etat que pour les compagnies opérant sur le marché. D'entrée de jeu, nous tenons à souligner que notre travail s'articulera autour de deux parties. La première est, essentiellement descriptive (présentation de la **SAFAR Assurances** et le déroulement du stage), la seconde partie porte sur le thème de réflexion (Obstacles au développement de l'assurance automobile au Tchad et Ebauche de solution). Chacune de ces parties est subdivisée en deux (02) chapitres.

PREMIERE PARTIE :

PRESENTATION DE LA SAFAR ASSURANCES S.A ET LE DEROULEMENT DU STAGE

Cette partie se subdivise en deux (02) chapitres à savoir :

Chapitre 1: Organisation structurelle et technique de la SAFAR Assurances sa

Chapitre 2 : Déroulement du stage

Cette partie consacrée à la présentation de la **SAFAR Assurances** et au déroulement du stage, est l'occasion de la description de l'organisation structurelle, c'est-à-dire la description des différentes composantes de la **SAFAR Assurances**, en passant par son historique et ses objectifs, c'est également l'occasion de la description de l'organisation technique de la **SAFAR Assurances**, autrement dit la description des produits commercialisés par la **SAFAR Assurances**.

Enfin, c'est également pour nous, l'occasion d'éplucher un tant soit peu, notre passage aux différents départements de la **SAFAR Assurances**. Cette partie va de la période et du cadre de stage, aux tâches exécutées, aux difficultés rencontrées et aux critiques et suggestions.

CHAPITRE 1: ORGANISATION STRUCTURELLE ET TECHNIQUE DE LA SAFAR ASSURANCES SA

Nous allons présenter à travers ce chapitre, l'historique et les objectifs de la **SAFAR Assurances S.A**, ainsi que les différents organes qui la constituent.

Section 1 : Organisation structurelle de la SAFAR Assurances S.A

A travers cette section, nous allons présenter l'organisation de cette compagnie du point de vue structurel en commençant par son historique et ses objectifs. Cette présentation se fera à travers la présentation et la description de l'organigramme de la **SAFAR Assurances S.A**.

Paragraphe 1 : Historique et objectifs

1.1 Historique :

La Société Africaine d'Assurances et Réassurances en abrégée **SAFAR Assurances**, est une société anonyme au capital de **1 000 000 000 F CFA**, créée par Arrêté N°033/MF/DG/DCEM/SSE/02 du Ministère des Finances du **13 février 2002** après avis conforme de la Commission Régionale de Contrôle des Assurances(CRCA) en sa session du **17 décembre 2001**, tenue à Libreville au Gabon. Elle a démarré ses activités le **1^{er} mars 2002** et pratique les branches dommages (Incendie, Automobile, Transport, Maladie, Individuelle accidents, les assurances de responsabilités civiles générales, les risques divers). Elle a son siège à N'Djaména-Tchad, situé précisément sur l'avenue Charles De Gaulle, au Rond-point Canal Saint Martin, juste derrière *l'Hôpital la Mère et l'Enfant*.

A l'instar des autres compagnies d'assurances, la **SAFAR Assurances S.A** dispose :

- ❖ Une Assemblée Générale constituée des actionnaires;
- ❖ Un conseil d'administration présidé par **Dr Paul FOKAM** ;
- ❖ La Direction Générale est assurée par **Monsieur FOSSO DIFFO Evariste**.

A la lecture de cette configuration, il ressort de cet actionnariat que la **SAFAR Assurances**, est une société au service de l'intégration africaine et d'envergure internationale dans la mesure où elle rassemble des sociétés et des opérateurs économiques de la sous-région **CEMAC²** et Européens. Cela témoigne des ambitions de la **SAFAR**

² Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale

Assurances qui ne se limitent pas seulement au territoire national. Le groupe est installé au Cameroun, en Guinée Equatoriale, à Sao Tomé, au Bénin, au Sénégal et en Côte d'Ivoire.

Sur le plan technique, la **SAFAR Assurances** bénéficie de l'appui d'un grand assureur de la sous-région, la **SAAR** basée au Cameroun et bénéficie d'un réseau de Réassureurs dont au 1^{er} rang desquels : la **MUNICH-RE** (Allemagne), **AFRICA-RE** (Cote d'Ivoire), **CICA-RE** (Togo), **SAAR** (Cameroun), **CONTINENTAL-RE** (Cameroun), **ARIG** (Tunisie), **BEST-RE**, etc.

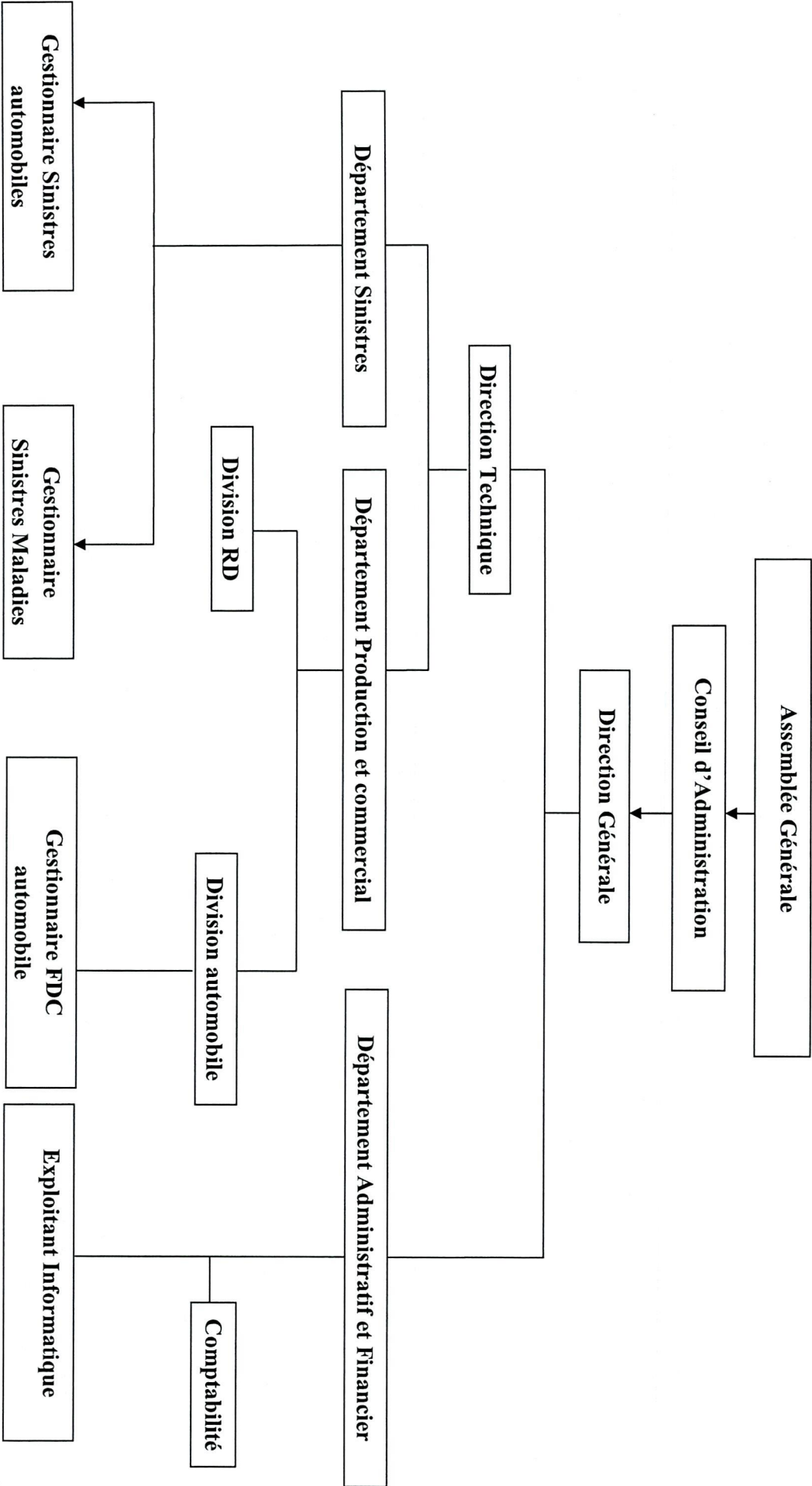
Sur le plan informatique, la **SAFAR Assurances** a acquis un outil de pointe et des logiciels d'assurances adaptés.

1.2 Objectifs :

Comme la plupart des sociétés, les actionnaires de la **SAFAR Assurances** se sont fixé un certain nombre d'objectifs avant d'installer la compagnie sur le marché tchadien. Parmi ces objectifs, nous citons entre autres :

- ✚ Assurer une protection optimale ;
- ✚ Satisfaire entièrement la demande potentielle ;
- ✚ Limiter la sortie massive des devises ;
- ✚ Financer l'économie nationale ;
- ✚ Participer à la mobilisation de l'épargne nationale ;
- ✚ Investir dans les différents domaines de la vie nationale.

Paragraphe 2 : Présentation de l'organigramme de la SAFAR Assurances S.A



Paragraphe 3 : Description de l'organigramme

3.1 Assemblée Générale (AG):

A l'instar de toutes les sociétés constituées, la **SAFAR Assurances** dispose d'une **AG** qui est l'organe suprême de décisions liées à la vie de la compagnie. Elle est composée de tous les actionnaires, qui sont en fait les véritables propriétaires de cette Société. Les grandes décisions afférentes au fonctionnement de la compagnie, initiées par le conseil d'administration, sont soumises à l'**AG** quitte à elle de les approuver ou non. Ces actionnaires sont entre autres :

- ✚ Le groupe de **Fonds de Solidarité et d'Investissement (FSI³)** ;
- ✚ Le groupe **SAAR**, partenaire technique de la **SAFAR Assurances**, installé au Cameroun ;
- ✚ Le groupe **CENAINVEST⁴**, filiale de deux groupes bancaires **FMO⁵** (Pays-Bas), et **AFRILAND FIRST BANK** (Cameroun) ;
- ✚ Des industriels et des hommes d'affaires tchadiens.

3.2 Conseil d'Administration (CA):

C'est l'organe permanent de contrôle de la Direction Générale. Il est composé de quelques membres de l'**AG**. C'est lui (**CA**) qui nomme le **DG** et lui donne les pouvoirs les plus étendus. Pour la gestion de la société.

3.3 Direction Générale (DG):

La Direction Générale de la **SAFAR Assurances** est assurée par un Directeur Général. Comme nous venons de l'évoquer, le **DG** est nommé par le **CA**. Il est le seul responsable de la gestion de la société vis-à-vis du **CA** et des tiers. Il est habilité à :

- ✚ Représenter la société vis-à-vis des tiers dans les limites des pouvoirs qui lui ont été délégués par le **CA** ;
- ✚ Assurer l'exécution des décisions prises par le **CA** à qui, il rend compte et qui le contrôle ;
- ✚ Ordonner le budget de la société et veiller à son exécution aussi bien en recettes qu'en dépenses ;
- ✚ Fixer l'effectif nécessaire du personnel à la bonne marche de la société ;

³ Installé au Tchad

⁴ Central Africa Investment (Installé au Cameroun)

⁵ Banque de développement des Pays-bas, spécialisée dans le financement du secteur privé en Afrique, en Asie, en Amérique du sud et en Europe centrale et de l'Est.

- ✚ Embaucher ou licencier le personnel dans le respect de la réglementation en vigueur ;
- ✚ Déterminer les salaires, appointements, indemnités, primes et avantages du personnel ; conformément aux conventions collectives et aux textes réglementaires ;
- ✚ Avoir une autorité sur tout le personnel employé de la société.

3.3.1 Direction Technique (DT):

Elle est assurée par un Directeur Technique. Ce dernier s'occupe de toutes les opérations techniques. Ses principales missions sont entre autres :

- ✚ La rédaction des contrats ;
- ✚ Définir une politique de placement en réassurance ;
- ✚ La négociation des grosses affaires ;
- ✚ Le suivi des règlements des dossiers sinistres ;
- ✚ La prospection ;
- ✚ Etc.

Pour mener à bien ces opérations, le Directeur Technique est aidé dans ses tâches par deux départements: le **Département Sinistres** et **Département Production et Commercial**.

3.3.1.1 Département Sinistres (DS):

Le DS, placé sous la coupe de la Direction Technique, est chargé de la gestion des dossiers sinistres. Il est dirigé par un Chef de Département Sinistres (CDS). Dans le cadre de l'exécution de ses fonctions, il gère tous les dossiers sinistres résultant des garanties accordées par la compagnie. Ces sinistres sont entre autres :

- ✚ Sinistres automobiles ;
- ✚ Sinistres maladies ;
- ✚ Sinistres individuelles accidents ;
- ✚ Sinistres transports ;
- ✚ Sinistres responsabilités civiles générales ;
- ✚ Sinistres tous risques chantiers ;
- ✚ Sinistres incendies ;
- ✚ etc.

Pour exécuter ces tâches dans des bonnes conditions, le CDS est aidé dans ses fonctions par deux gestionnaires : un gestionnaire sinistre automobile et un gestionnaire sinistre maladie. Cependant, il convient de noter que ces gestionnaires ne s'occupent pas seulement de ces deux types sinistres mais, également des autres sinistres.

3.3.1.1.1 Gestionnaire sinistres automobiles

Il faut noter que le gestionnaire sinistre automobile s'occupe des dossiers sinistres résultant des contrats d'assurance automobile. Il gère les dossiers sinistres automobiles de l'ouverture à la clôture de ces dossiers. En plus des dossiers sinistres automobiles, il gère également des dossiers sinistres autres qu'automobiles.

3.3.1.1.2 Gestionnaire sinistres maladies

Comme le gestionnaire sinistre automobile, le gestionnaire sinistre maladie gère en plus des dossiers sinistres maladies bien d'autres sinistres.

3.3.1.2 Département Production et Commercial (DPC) :

A l'instar du **DS**, le **DPC** est placé sous la coupe de la Direction Technique. Le **DPC** s'occupe des aspects : production et commercial. Il est dirigé par un Chef de Département Production et Commercial (CDPC). Du point de vue production, il est chargé des souscriptions de tous les contrats possibles à la **SAFAR**. Ces contrats sont entre autres :

- ✚ contrat d'assurance automobile ;
- ✚ contrat d'assurance des risques divers.

En ce qui concerne l'aspect commercial, le département s'occupe de tout ce qui relève de la publicité, marketing, sponsor, etc. Pour assurer en toute aisance ces tâches, le **CDPC** est aidé dans ses fonctions par deux divisions :

- ✚ Division Risques Divers;
- ✚ Division Automobile.

3.3.1.2.1 Division Risques Divers

La Division Risques Divers, assure plusieurs fonctions à la fois. Parmi ces fonctions, il y a entre autres : la production risques divers et à la cotation de tous risques confondus. A propos de la production, elle s'occupe de la production des risques divers tels que :

- ✚ Assurance Responsabilité civile générale (chef d'entreprise, chef de famille, sportive, scolaire, etc.) ;
- ✚ Assurance Individuelle Accident ;
- ✚ Assurance Maladie (Maladie Groupe, Voyage, etc.) ;
- ✚ Assurance Tous Risques Chantiers ;
- ✚ Assurance Incendie et Perte d'Exploitation.

Quant à la cotation des risques, elle se fait à la demande des assurés et des intermédiaires de la compagnie, grâce aux tarifs élaborés par la compagnie à cet effet.

3.3.1.2.2 Division Automobile

Cette division s'occupe essentiellement de : la gestion des contrats d'assurance automobile, de la production à l'échéance en passant par les suspensions, les remises en vigueur, la résiliation, le renouvellement. Cette division est aidée dans ses tâches par le gestionnaire fonds de commerce (FDC) automobile.

3.3.1.3 Département Administratif et Financier (DAF):

Comme son nom l'indique, c'est le département qui s'occupe des aspects administratif et Financier de la compagnie. Il est chargé d'assurer le bon fonctionnement de l'organisation administrative et financière de la compagnie. Concernant l'organisation administrative, le **DAF** assure :

- ✚ La gestion des ressources humaines (le recrutement, le traitement des salaires, la formation et les congés du personnel) ;
- ✚ La gestion des ressources matérielles notamment celle du magasin.

Quant à l'organisation financière, le DAF assure :

- ✚ Toutes les opérations comptables ;
- ✚ Procéder à la vérification des comptes ;
- ✚ Veiller à la régularisation des opérations ;
- ✚ Arrêter le compte de la société ;
- ✚ Elaborer le budget de la société ;
- ✚ Faire des rapprochements bancaires ;
- ✚ Veiller à la bonne tenue de la caisse ;
- ✚ Veiller à la gestion de la trésorerie ;

- ✚ Procéder au contrôle des états de la production et faire un rapprochement avec les états des encaissements ;
- ✚ Faire un inventaire des paiements des sinistres ;
- ✚ Mettre en place les statistiques de la société.

Hormis ces deux aspects, le **DAF** a, en outre sous sa direction, la comptabilité et le service informatique.

3.3.1.3.1 Comptabilité

La comptabilité s'occupe du traitement et de l'analyse de toutes les informations comptables. Etant donné que cet poste est assuré par le CDAF, les fonctions relevant de la comptabilité ne sont rien d'autres que celles qui sont ci-dessus citées.

3.3.1.3.2 Service informatique

Le service informatique s'occupe essentiellement de toutes les difficultés liées à l'informatique. Il veille au bon fonctionnement des ordinateurs et du serveur qui permet à la production de faire les contrats. Il veille au bon fonctionnement des logiciels.

Section 2 : Organisation technique de la SAFAR Assurances S.A

Parler de l'organisation technique de la **SAFAR Assurances**, revient à présenter les produits de cette compagnie, la gestion de la production et le réseau de distribution de ces produits, ainsi que la gestion des sinistres.

Paragraphe 1 : produits commercialisés

1.1 Assurance automobile

Elle comprend deux (02) volets :

L'assurance obligatoire ou de responsabilité civile qui vise à couvrir les conséquences pécuniaires des dommages corporels, matériels ou immatériels causés aux tiers par le fait d'un véhicule mis en circulation ;

L'assurance des dommages survenus au véhicule assuré à la suite d'un accident : dommages par collision, renversement, incendie, vol, bris de glace.

Il faut souligner que la responsabilité civile automobile est rendue obligatoire au Tchad par l'**Ordonnance 001/CD du 06 février 1965**.

1.2 Assurance Maladie

Cette assurance garantit le remboursement des divers frais dépensés à l'occasion d'une maladie. Il s'agit notamment :

- ❖ Des frais médicaux (consultations, visites médicales, frais des soins...) ;
- ❖ Des frais pharmaceutiques (ordonnances) ;
- ❖ Des frais d'analyses de laboratoire ;
- ❖ Des interventions chirurgicales diverses ;
- ❖ Des frais d'hospitalisations ;
- ❖ Des frais de soins dentaires ;
- ❖ Des frais d'optique ;
- ❖ Des frais de maternité (accouchement normal ou compliqué et chirurgical) ;
- ❖ Des évacuations sanitaires avec assistance par des partenaires étrangers (frais de transport aller et retour...) de la compagnie ;
- ❖ Du rapatriement du corps à la suite du décès après l'évacuation sanitaire.

Les options de remboursement sont au choix de l'assuré :

- ❖ Remboursement à 100% ;
- ❖ Remboursement à 80% ;
- ❖ Remboursement à 70%.

1.3 Assurance Individuelle Accidents

Elle couvre les risques accidents qui constituent une véritable menace quotidienne pour les hommes d'affaires, les commerçants, les Chefs d'entreprises, les particuliers, les Chefs de familles et les travailleurs tant dans leur vie privée que professionnelle. Cette assurance garantit le paiement d'un capital en cas :

- ❖ De décès consécutif à l'accident quelle que soit sa nature ;
- ❖ D'invalidité permanente totale ou partielle suite à un accident ;
- ❖ D'incapacité temporaire de travail suite à un accident ;
- ❖ Des frais de traitement engagés à l'occasion d'un accident.

Les capitaux sont fixés par le souscripteur. Cette assurance constitue pour un Manager une arme efficace pour la valorisation de son personnel qui représente le capital le plus précieux de l'entreprise.

1.4 Assurance Transport

L'assurance transport est rendue obligatoire au Tchad par Décret N°736/PR/MFM/DG/SCA/85 du 19 novembre 1985. Ce décret est mis en application par Arrêté N° 0019/MFM/MEC/DG/SCA/86 qui stipule en son article premier que *« l'obligation d'assurance instituée par le décret N° 736 s'applique aux facultés ou marchandises dont la valeur atteint 500 000 FCFA »*. Elle englobe le transport maritime, aérien, ferroviaire et terrestre. Cette assurance couvre tous les biens et marchandises encore appelés facultés qui peuvent être transportés d'un point du globe à un autre, contre tous les dommages (perte, détériorations, perte de poids ou de quantité, échouement ou naufrage de l'embarquement ou du navire...). Dans le cadre des activités industrielles ou commerciales, la **SAFAR** a l'avantage de proposer tant pour des importations que des exportations, l'assurance de toutes les marchandises à ses clients. Ce contrat couvre :

- ❖ Les avaries communes ;
- ❖ Les avaries particulières ;
- ❖ Les risques de guerre et assimilés.

1.5 Assurance Incendie et Perte d'Exploitation

La **SAFAR Assurances** propose cette assurance qui permet à ses clients, la réparation des dommages subis par leurs biens assurés, et dans les cas où la responsabilité de ces derniers serait engagée vis-à-vis des voisins et des tiers à l'occasion d'un incendie ayant pris naissance dans leurs locaux. Elle couvre également les dommages subis par les biens meubles et immeubles ainsi que leur embellissement, de l'assuré, la perte de loyer, la privation de jouissance, ... et la perte d'exploitation que l'entreprise de ce dernier subirait à la suite d'un incendie ayant paralysé les activités de l'assuré pendant une certaine période.

1.6 Assurance Responsabilité Civile Générale

Elle garantit les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile que l'assuré peut encourir à raison des accidents corporels et matériels causés aux tierces personnes y compris ses clients pendant l'exercice de son activité du fait des employés ou ouvriers, du

matériel, de l'outillage ou des immeubles occupés pour des besoins de sa profession et dont serait propriétaire ou locataire.

1.7 Assurance Tous Risques Chantiers (TRC)

Elle couvre la responsabilité civile du promoteur de l'œuvre du chantier contre les dommages matériels et corporels pouvant survenir de son fait d'une part, et les dommages matériels pouvant être subis par l'ouvrage proprement dit : immeuble, pont, matériaux, matériels, équipements et installations, machines de chantier, etc. depuis le début des travaux jusqu'à la réception dudit ouvrage. Cette assurance préserve les entrepreneurs, architectes et autres sous-traitants dans un chantier contre les dommages et les conséquences pécuniaires de leur responsabilité civile de ces derniers vis-à-vis des tiers et pour les dommages qui peuvent détruire leur ouvrage et/ou atteindre leur personnel. Cette assurance permet à l'assuré de rentabiliser ses outils de production, elle est nécessaire pour mettre le maître d'ouvrage et/ou le maître d'œuvre à l'abri des poursuites des tiers.

L'assurance **TRC** est rendue obligatoire par décret N° 737/PR/MFM/DG/SCA/85 du 15 Novembre 1985.

1.8 Assurance Multirisque Habitation et Multirisque Bureaux

Pour donner le maximum de couverture ou de protection aux assurés, la **SAFAR Assurances** a regroupé dans un seul contrat, plusieurs garanties ou plusieurs assurances qui couvrent plusieurs risques à la fois. Que l'on soit dans une habitation (immeuble, villa, appartement, maison,...) ou bureau ; la police **MULTIRISQUE** est un package de garanties qui couvre les principaux risques suivants :

- ❖ L'incendie-explosions et les risques annexes ;
- ❖ Le vol ;
- ❖ Le dégât des eaux ;
- ❖ Le bris de miroirs et de glaces ;
- ❖ La (garantie) tous risques informatiques ;
- ❖ La responsabilité civile générale.

1.9 Assurance de Bris de Machines

Cette assurance garantit le paiement d'une indemnité correspondant aux dommages causés aux machines, installations techniques, matériels et appareils qui se trouvent dans l'enceinte de l'entreprise, de l'usine ou du chantier. Il s'agit aussi des dommages survenus

pendant les opérations de montage, de démontage ou de remontage, pendant les travaux de révision ou d'entretien et de déplacements dans l'enceinte de l'entreprise. Ces dommages peuvent être dus à :

- ❖ Des facteurs humains (maladresse, négligence, mauvaise utilisation, malveillance) ;
- ❖ Des facteurs techniques (conception, construction), électriques (surtension, sous-tension, court-circuit, surintensité) ;
- ❖ Des causes diverses (chute, choc, tempête, pluie torrentielle...)

Cette liste n'est pas exhaustive car il existe bien d'autres produits d'assurance dont la mise en place peut faire l'objet de négociation avec la **SAFAR Assurances** qui réitère à ses clients son entière disponibilité à cet effet.

Paragraphe 2 : Gestion de la production

2.1 Outil de production

Dans la pratique, la **SAFAR Assurances** utilise un logiciel spécifique pour la gestion des contrats. De la production aux différents autres mouvements qui interviennent pendant la vie d'un contrat, la compagnie s'est dotée d'un logiciel, hautement performant, appelé **IPRONIA**, un produit commercialisé par la société **AFRIKBRANK**, situé au Cameroun.

IPRONIA est un logiciel conçu et mis en œuvre en étroite collaboration avec des experts du métier. **IPRONIA** est une solution évolutive hautement sécurisée permettant une gestion optimale des processus du métier de l'assurance dommage. La plateforme **IPRONIA** intègre l'ensemble des opérations de Front et Back office utiles au métier.

Le lancement de l'application se fait à partir de la connexion internet explorer ou d'une fenêtre Windows. L'administrateur ou l'utilisateur fournira l'adresse **URL**⁶ où l'application peut être téléchargée. Une fois l'URL saisie et validée avec la touche Enter, une fenêtre s'affiche. Après quoi, il faut cliquer sur « **IPRONIA** » pour lancer le téléchargement de l'application. Une fenêtre de connexion s'affiche d'abord. A la première connexion de l'utilisateur, ce dernier lance l'application et la fenêtre de connexion se présente. Ensuite, l'utilisateur renseigne les champs et clique sur « OK » pour valider la connexion.

⁶ Uniform Resource Locator

2.2 Réseau de distribution des produits

Le réseau de distribution d'un produit est un ensemble de personnes physiques ou morales qui concourent à la vente d'un bien ou service, depuis le producteur ou l'importateur jusqu'au consommateur final. En plus des guichets de production, le **DPC** utilise un autre réseau de distribution de produits, constitué des intermédiaires d'assurance. Ces intermédiaires sont entre autres : six (06) Courtiers et cinq (05) apporteurs libres. Ces intermédiaires se diffèrent les uns des autres par leurs fonctions. Pour mieux cerner ces fonctions, nous allons les passer en revue les unes après les autres.

2.2.1 Les Courtiers d'assurance

Les courtiers sont des personnes physiques ou morales, possédant la qualité de commerçant, elles sont habilitées à présenter toutes les opérations d'assurance de leurs choix, assistance aux assurés dont elles sont, le plus souvent mandataires des assurés pour l'exécution des contrats et le règlement des sinistres. Ces courtiers sont :

- ❖ La Société de Courtage d'Assurance et de Réassurance (**SOCCAR**) ;
- ❖ **ASCOMA** ;
- ❖ **Gras-Savoye** ;
- ❖ **Société New Africa Chad** ;
- ❖ **Alpha Assurances**.
- ❖ **La Société Tchadienne de Courtage en Assurances (SOTCA)**.

2.2.2 Les apporteurs libres

Il s'agit des particuliers qui ne dépendent d'aucune structure mais évoluent indépendamment. Ils sont au nombre de **05**.

Toutefois, il convient de signaler que les assurés ne sont pas obligés de passer par ces intermédiaires pour souscrire un contrat d'assurance à la **SAFAR Assurances**. Ils peuvent passer directement à la direction générale ou dans l'un des bureaux directs de la compagnie pour le faire.

Il faut également noter que ces intermédiaires sont rémunérés à la commission en fonction des affaires apportées et des taux ayant fait l'objet de négociation entre la compagnie et ces derniers.

Paragraphe 3 : Gestion des sinistres

3.1 Gestion de sinistres automobiles

En matière de gestion de sinistres automobile, la **SAFAR Assurances**, a instauré une procédure de gestion qui se présente comme suit :

- ❖ L'entrée en relation ;
- ❖ Le traitement des dossiers ;
- ❖ L'étude technique des dossiers.

3.1 L'entrée en relation

C'est la première étape dans la gestion d'un dossier sinistre. Elle commence par la prise de la déclaration du sinistre faite par l'assuré ou la victime. La déclaration se fait au niveau de la réception, eu vue de l'enregistrement et de l'ouverture des dossiers pour le traitement. Cette déclaration se fait de deux façons, à savoir :

- ❖ Pour les sinistres automobiles, elle se fait au moyen d'une fiche de déclaration, élaborée par la compagnie à cet effet ;
- ❖ Pour les sinistres autres que les sinistres automobiles, la déclaration se fait sur la base des pièces justificatives desdits sinistres.

En ce qui concerne, la fiche de déclaration, elle permet au gestionnaire de recueillir les informations nécessaires pour l'instruction du dossier. Ces informations sont entre autres :

- ❖ L'exercice de survenance ;
- ❖ La date de survenance ;
- ❖ Le numéro de la police et l'immatriculation du véhicule;
- ❖ Le lieu de survenance ;
- ❖ L'identité du conducteur et son permis ;
- ❖ Les caractéristiques du véhicule adverse ;
- ❖ L'identité du conducteur adverse si possible ;
- ❖ L'identité des témoins si possible ;
- ❖ Les circonstances de l'accident ;
- ❖ Les dommages subis par le véhicule assuré et le véhicule adverse ;
- ❖ L'intervention de la force de l'ordre (Police nationale ou Gendarmerie nationale...).

Après cette étape, le dossier matérialisant ce sinistre est ouvert en vue d'être traité dans un proche délai.

Pour les sinistres divers, le dossier s'ouvre sur la base de la déclaration faite par l'assuré ou le tiers. Cette déclaration est accompagnée des pièces justificatives.

En effet, qu'il s'agisse d'un sinistre automobile ou des sinistres divers ayant fait l'objet de la déclaration, ils sont enregistrés dans Excel afin d'obtenir un numéro, particularisant ainsi chaque sinistre. Après cette étape, les dossiers sont envoyés aux services compétents pour leur gestion, conformément à la procédure évoquée plus haut.

3.2 Le traitement du dossier sinistre automobile :

Traiter un dossier sinistre, consiste à analyser les documents reçus de l'assuré ou du tiers, à vérifier s'il en manque afin de demander un complément. Si les pièces ne sont pas conformes, le gestionnaire doit notifier la victime, pour une rectification.

Au cas où le dossier est au complet, son traitement se fait selon une procédure en quatre (04) étapes à savoir :

- ❖ **La visite de lieux (si nécessaire) :** Le gestionnaire descend sur le terrain pour s'assurer de l'existence du sinistre déclaré, de faire un rapprochement entre la réclamation de la victime et les dommages réels et enfin vérifier si l'assuré n'a pas enfreint une condition du contrat, susceptible de rendre le sinistre non acquis. Cette visite n'exclut pas une expertise. Toutefois cette visite n'est pas obligatoire mais, nécessaire pour éviter une déclaration fantaisiste et rassurer le client.
- ❖ **L'analyse des informations :** elle consiste à faire un rapprochement entre la date de survenance du sinistre, l'existence du contrat dans le portefeuille et la période de garantie. Dès lors que le contrat correspondant au sinistre est identifié, le gestionnaire procède à la vérification des garanties. A ce stade, deux cas peuvent se présenter : s'il n'y a pas de garantie, le gestionnaire notifie l'assuré ou le tiers, qu'à défaut de garantie, le sinistre est non acquis. Sur ce, ledit dossier est clos. Si la garantie y est, le gestionnaire dénombre les pièces nécessaires et écrit à l'assuré ou à la victime pour réclamer celles qui manquent. L'objectif de cette analyse vise à déterminer la suite à donner au sinistre enregistré.
- ❖ **Adresser à l'assuré ou au tiers, une demande d'information, au cas où la garantie est acquise :** cette notification vise à obtenir un supplément d'informations, en vue de faciliter le traitement de ce dossier. Les pièces

susceptibles de faire l'objet de notification sont entre autres : le procès verbal de constant, les certificats médicaux, etc. L'intérêt de cette note consiste à réunir tous les éléments nécessaires à la filiation du traitement d'un dossier sinistre.

- ❖ **Le classement des dossiers sinistres dans les box prévus à cet effet :** Ce classement est provisoire et nécessite que le gestionnaire crée un box et marque dessus en caractère très apparent le numéro du sinistre. En outre, ce classement se fait de manière très harmonieuse et permet de retrouver les dossiers sans aucune difficulté majeure.

3.3 Etude technique des dossiers sinistres

L'étude technique des dossiers sinistres se fait en quatre étapes :

- ❖ La réception des informations à travers les documents reçus. Cette étape assez délicate s'étale sur le temps. La célérité du traitement du dossier dépend surtout d'elle. Cette étape est très indispensable en ce sens qu'elle permet de réunir les éléments nécessaires pour le traitement d'un dossier sinistre ;
- ❖ L'évaluation du sinistre, se fait grâce à l'inscription sur le dossier et l'enregistrement dans le logiciel Excel. Conformément aux dispositions du **Code CIMA** et les pratiques de la **SAFAR Assurances**, le gestionnaire attribue un numéro à chaque sinistre. Cette étape permet de déterminer un montant pour le règlement dudit sinistre.
- ❖ Analyse de la conformité des pièces : il faut noter que sur tous les documents reçus, doivent figurer les mentions d'authentification des autorités administratives compétentes ou des notaires. Cette étape, est assez difficile et nécessite souvent que les documents soient envoyés dans une autre localité (où ils sont délivrés), d'où les coûts et les difficultés supplémentaires. Elle permet aussi de se rassurer que les pièces reçues ne sont pas des fausses pièces.
- ❖ Au cas où l'analyse de la conformité des pièces ne souffre d'aucune ambiguïté, un chèque est fait et transmis à caisse pour le paiement. Mais avant l'établissement du chèque, le gestionnaire établit d'abord la quittance de règlement, laquelle est signée par le **DG**, le **DT** et déchargée par le bénéficiaire. La quittance spécifie le montant à payer. Le paiement s'effectue à la caisse, afin de tenir celle-ci au courant de la clôture de ce dossier. Cette étape permet au gestionnaire de clôturer le dossier et l'assuré ou au tiers de rentrer en possession de son dû.

CHAPITRE 2 : DEROULEMENT DU STAGE

Conformément au calendrier du stage de l'**IIA**, selon lequel le stage démarre le **30 avril 2012**, compte tenu des raisons d'ordre administratifs, nous avons, en ce qui nous concerne, commencé ledit stage le **07 mai** soit une semaine de retard. Ayant reçu le **03 mai**, le programme de stage élaboré par notre encadreur. Selon ce programme, nous allons commencer le **07 mai 2012**, nous nous sommes présentés ce jour ci, à **07 heures 30 minutes**. Après un entretien avec le Directeur Technique, notre encadreur, nous avons été présentés à tout le personnel de la compagnie, en faisant le tour des départements. Après cette présentation, nous avons été installés au **Département Production et Commercial (DPC)**, d'où nous avons passé **45 jours**.

Avant de passer en revue les tâches que nous avons eu à exécuter, il est indispensable d'éplucher la période et les cadres de notre stage.

Section 1 : Période et cadre de stage

Nous allons à travers cette section consacrée à la période et aux cadres de stage, présenter les différentes séquences de notre période stage d'une part et des départements qui nous ont servi de cadre d'exercice d'autre part.

Paragraphe 1 : Période de stage

Selon le programme de stage établi en notre faveur, en date du **03 mai 2012**, par notre encadreur, la période de notre stage s'étend initialement sur une période allant du **07 mai au 02 septembre 2012**, en vue de nous permettre de faire le tour de tous les départements : **DPC**, **DS** et **DAF**. Après avoir fait ce tour, nous avons été ensuite affectés au **DPC** pour finir le reste de notre séjour. Cette seconde période va du **03 septembre au 10 octobre 2012**.

Paragraphe 2 : Cadres de stage

Parlant des cadres du stage, nous entendons par là, parler des services dans lesquels nous avons été affectés pour observer et exécuter les tâches qui nous attendent. Ces cadres sont entre autres :

2.1 Département Production et Commercial : du 07 mai au 20 juin 2012 :

Le principal service qui nous a servi de cadre de stage dans ce département, est la division de risques divers. Toutefois nous intervenons de temps à autres pour donner un coup de main à la division automobile, les samedis pour assurer la permanence. Objectif, appréhender l'organisation en matière de production des contrats d'assurance.

2.2 Département Sinistres : du 21 juin au 02 Août 2012 :

Dans ce département, c'est la division de sinistres automobiles qui nous a servi principalement de cadre. Objectif, appréhender la gestion des dossiers sinistres.

2.3 Département Administratif et Financier : du 03 au 17 Août 2012 :

Ici, nous avons été affectés au bureau du **CDAF** pour nous familiariser avec l'organisation administrative, financière et la réassurance de la compagnie. Contrairement aux autres départements, ici, nous n'y avons passés que deux semaines, ensuite nous avons été détachés pour regagner le **DPC**, en raison de nécessité de service.

Section 2 : Tâches exécutées

Il est ici question de parler des responsabilités qui nous ont été confiées lors de la période notre stage. Ceci constitue le principal objectif visé par l'**IIA**, en envoyant ses étudiants dans les compagnies, à la fin de formation. L'objectif de ce stage vise à donner aux étudiants, un cadre idéal, en vue de permettre à ceux-ci de concilier la pratique à la théorie. Il convient de noter que la théorie c'est-à-dire les cours dispensés tout au long de nos deux années de formation, a fixé le décor des réalités de l'univers des assurances que nous avons vécu pendant notre période de stage. Tandis que la pratique fut la mise en application effective des notions et connaissances acquises pendant la phase théorique.

En effet, notre séjour au sein de la **SAFAR Assurances**, nous a permis de toucher effectivement au doigt, ce qui se passe au terrain. Après quelques jours dans la compagnie, il nous a été confié un certain nombre de tâches pour des études et des appréciations. Ces tâches varient en fonction des départements où nous avons eu à faire un tour.

Paragraphe 1 : Au Département Production et Commercial

Dans ce département, nous avons accompli des tâches telles que :

- L'accueil des clients ;
- La production des contrats d'assurance de risques divers (assurance voyage, assurance maladie, assurance de responsabilité civile, assurance individuelle accidents, assurance incendie, etc.) ;
- La production des contrats d'assurance automobile ;
- La délivrance des attestations d'intention de garantie en vue des soumissions aux **DAO**⁷ ;
- La remise en vigueur des contrats suspendus ;
- Gestion des contrats d'assurance maladie groupe (incorporations et retraits des membres du groupe) ;
- Gestion des contrats d'assurance des risques divers (production, suspension, remise en vigueur et résiliation) ;
- Visite de risques : **habitation de MSF**⁸-Suisse; bureau de l'**AFVP**⁹
- Gestion de la réception (accueil des clients, la gestion des courriers);
- Recyclage des commerciaux ;
- Etc.

Paragraphe 2 : Au Département Sinistres :

Arrivés dans ce département, nous avons été affectés à la division de sinistres automobiles. Comme son nom l'indique, ce département est chargé de la gestion de tous les dossiers sinistres automobiles : de l'ouverture à la clôture de chaque dossier. Lors de notre séjour dans cette division, il nous a été confié un certain de dossiers pour le traitement. Parmi ceux-ci, nous avons eu à faire:

- La régularisation (mise à jour) des fichiers sinistres automobiles des exercices 2009 et 2010 ;
- Les offres d'indemnisation aux sinistrés automobiles ;
- Les offres provisionnelles ;

⁷ .Dossier d'Appel d'Offres

⁸ .Médecin Sans Frontière

⁹ Association Française des Volontaires pour le Progrès

- Les lettres de confirmation de garanties à l'intention de la police ou de la gendarmerie, selon les cas ;
- Les fiches de règlement ;
- L'ouverture des dossiers sinistres ;
- Les demandes de complément de pièces aux dossiers sinistre ;
- Les règlements des sinistres,
- Etc.

Paragraphe 3 : Au Département Administratif et Financier :

Etant donné que nous n'y avons pas passés un long séjour, nous avons eu à faire:

- Le classement des pièces comptables ;
- Le rapprochement bancaire du mois de juillet de l'année en cours ;
- Le remplissage des bordereaux de cotisations à la CNPS¹⁰.

Section 3 : Difficultés rencontrées

C'est le lieu ici d'évoquer les obstacles qui ont, un tant soit peu perturbé notre période de stage. Il faut avouer que le début de cette période n'a pas été aisé en ce sens que nous n'étions pas seulement novices au logiciel (**IPRONIA**) qu'utilise la **SAFAR** mais, également novices à la tradition de la maison.

Paragraphe 1: Difficultés techniques

Du point de vue technique, il faut dire que notre premier pas dans la compagnie n'a été chose facile, pour la simple raison que le logiciel de production qu'utilise la compagnie est un logiciel spécifique.

Concernant le logiciel **IPRONIA**, ce logiciel est complexe aussi bien dans sa manipulation que dans son fonctionnement. En termes de manipulation, compte tenu du fait que c'est un logiciel spécifique, sa manipulation nécessite une initiation préalable.

Quant à son fonctionnement, il est à noter qu'**IPRONIA**, fonctionne par compte. Chaque producteur possède un compte protégé par un mot de passe personnel.

¹⁰ Caisse Nationale de Prévoyance Sociale

Paragraphe 2: Difficultés documentaires

Il s'agit là, des difficultés d'ordre documentaires qui ont émaillé nos démarches. En effet, dans cette rubrique, nous classons les retards d'ordre administratifs et l'inaccessibilité aux informations sur les parcs de certains démembrements de l'Etat tels que le Ministère de la Défense Nationale, le Ministère de la Sûreté Nationale.

Du point de vue administratif, nous déplorons d'une part le retard de l'envoi à la compagnie de la lettre de recommandation de l'**IIA**, relative à notre stage, par la Direction Nationale de Assurances. Selon le calendrier de l'**IIA**, les stages commençaient le **30 avril 2012** mais, force est de constater que ladite lettre n'a été déposée qu'à la date indiquée pour le commencement dudit stage. Ceci a retardé d'une semaine, le commencement effectif de notre stage (le **07 avril 2012**), d'autre part le retard dans la délivrance de l'autorisation de recherches pouvant nous permettre d'accéder aux informations de ces démembrements susmentionnés. Ladite autorisation ne nous a été délivrée que le **29 Août 2012**.

Hormis ces retards, nous avons rencontrés d'autres difficultés d'ordres sociaux, telles que la grève de l'Union des Syndicats du Tchad (**UST**), qui a tant paralysé les services publics. Le mot d'ordre étant lancé le **17 juillet 2012**, il n'a été suspendu que le **17 septembre 2012**.

Toutes ces difficultés ont sérieusement perturbé nos démarches.

Section 4 : Critiques et Suggestions

Ayant passé ce temps à la **SAFAR Assurances**, nous avons constaté un certain nombre de choses qui méritent une attention particulière en vue d'y songer et y trouver une solution pour améliorer la qualité de service qui est un élément non négligeable dans le soin de l'image de la compagnie vis-à-vis du public et donc un facteur déterminant dans la politique d'expansion de la **SAFAR Assurances**. Notre modeste contribution à cet édifice, se traduit par quelques critiques et suggestions.

Paragraphe 1 : Critiques

En termes de critiques relatives à ce que nous avons constaté pendant notre séjour à la **SAFAR Assurances**, il nous semble que les points cités ci-dessous, ne sont pas de nature à favoriser l'éclosion tant souhaitée par les responsables de cette compagnie. Les ambitions en termes d'occupation d'une place de choix par la **SAFAR Assurances**, sur le marché tchadien d'assurance en particulier et africain en général, ne peuvent se réaliser que si ces points attirent l'attention des responsables de la compagnie. Ces points défavorables, sont entre autres :

- ❖ Le sous-effectif du personnel (**16 employés dont 8 cadres et 8 agents**) de la **SAFAR Assurances**;
- ❖ Le non respect des horaires de travail par certains employés ;
- ❖ L'insuffisance des apporteurs libéraux ;
- ❖ L'absence d'un plan de formation du personnel ;
- ❖ L'absence d'une fiche d'information à la disposition des assurés;
- ❖ Le manque d'archives adéquates ;
- ❖ L'insuffisance des actions commerciales en faveur des produits ;
- ❖ Absence d'un véhicule de liaison notamment pour des négociations commerciales et des visites de risques;
- ❖ Insuffisance des bureaux directs et des représentations aussi bien à N'Djaména que dans le reste du pays.

Paragraphe 2 : Suggestions

Loin d'avoir la prétention de disposer des solutions idoines aux points ci-dessus évoqués, nous nous proposons de faire quelques propositions qui ne sont peut-être pas les plus appropriées aux ambitions de la **SAFAR Assurances**, mais certainement non négligeables à notre avis. Pour concrétiser les plus chères ambitions des responsables de cette compagnie, il est nécessaire de :

- ❖ Revoir en hausse l'effectif actuel du personnel en fonction des tâches allouées à chaque service ;
- ❖ Faire respecter les heures d'ouverture des bureaux;
- ❖ Mettre en place un plan de formation du personnel ;
- ❖ Concevoir des fiches d'information des produits,

- ❖ Recycler les producteurs qui ont des difficultés dans l'exercice de leur fonction ;
- ❖ Faire la promotion de la compagnie et des produits qu'elle vend ;
- ❖ Motiver le personnel ;
- ❖ Disposer d'un véhicule de liaison ;
- ❖ Etendre le réseau de distribution.

DEUXIEME PARTIE :

OBSTACLES AU DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU TCHAD

Cette partie est composée de deux chapitres :

Chapitre 1: Difficultés liées au développement de l'assurance automobile au Tchad

Chapitre 2 : Ebauche de solutions.

La présente partie consacrée aux obstacles liés au développement de l'assurance automobile au **Tchad**, est le lieu de décliner les difficultés ou facteurs expliquant le retard à l'expansion de cette branche sur le marché tchadien des assurances. Pourtant le parc automobile tchadien regorge un nombre important des **VTM**¹¹ qui circulent sur l'ensemble du territoire national. Comme la première partie, celle-ci est composée de deux chapitres dont le premier portera sur les difficultés liées à ce retard et le second portera sur une ébauche de solutions en vue de pallier ce phénomène et permettre à cette branche d'amorcer un changement meilleur.

¹¹ Véhicules Terrestres à Moteur

CHAPITRE 1: DIFFICULTES LIEES AU DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU TCHAD

Nous allons essayer, à travers ce chapitre de cerner le goulot d'étranglement de cette branche sur le marché tchadien des assurances. En effet, le Tchad dispose d'un très grand parc automobile, il dispose également de très beaux textes en matière d'immatriculation des véhicules et de l'obligation d'assurance automobile. Mais force est de constater que ces textes n'ont pas d'effets vis-à-vis de certains automobilistes pour la simple raison que des centaines de véhicules circulent, soit avec des fausses plaques d'immatriculation, soit sans aucun contrat d'assurance couvrant ces véhicules contre divers risques qu'ils encourent. Pour mieux cerner cette situation, nous allons passer en revue l'utilité de l'obligation d'assurance, l'analyse du parc automobile, les facteurs défavorables à la croissance de cette branche.

Section 1 : Obligation d'assurance automobile

A travers cette section, nous allons nous appesantir sur le bien fondé de cette obligation c'est-à-dire son utilité, ses fondements juridiques, en commençant par la définition de ce que c'est qu'un contrat d'assurance automobile.

Paragraphe unique : Utilité et fondements juridiques de l'assurance automobile

1. Définition :

Le contrat d'assurance automobile peut-être défini comme un contrat par lequel l'assureur s'engage, en contre partie d'une prime payée par le souscripteur, à couvrir les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile de l'assuré en raison des dommages causés à des tiers, du fait de la mise en circulation des véhicules terrestres à moteur d'une part et les dommages subis par le véhicule assuré ainsi que les accessoires et les objets dont le constructeur prévoit la livraison en même temps que le véhicule.

Il ressort de cette définition que le contrat d'assurance automobile accorde deux garanties essentielles, il s'agit de la responsabilité civile (RC) de l'assuré et des dommages subis par le véhicule assuré, ainsi que ses accessoires et produits dont le constructeur prévoit la livraison en même temps que le véhicule.

Dans le cas d'espèce, on entend par **RC** de l'assuré, l'obligation de réparer par une prestation financière les dommages causés à autrui, du fait de la mise en circulation d'un **VTM**. Il faut noter que la RC automobile est la véritable garantie obligatoire de ce contrat d'assurance.

A propos des dommages subis par le véhicule assuré, ainsi que les produits et les objets dont le constructeur prévoit la livraison, il convient de noter que cette garantie couvre ledit véhicule contre les dommages provenant d'accident, d'incendie, vol ou bris de glace. Ces garanties ne sont pas obligatoires. L'assuré a la faculté de les souscrire ou non.

2. Pourquoi l'assurance automobile est-elle rendue obligatoire ?

La responsabilité civile (RC) automobile est rendue obligatoire dans la quasi-totalité des pays de la zone CIMA. L'obligation de la RC automobile se justifie par l'accroissement considérable du parc automobile dans bon nombre de pays parmi lesquels le Tchad. Cette obligation se justifie également par le nombre important des victimes accidents de la circulation de telle sorte que l'automobile qui rend certes des précieux services serait malheureusement à l'origine de nombreux préjudices non réparés en raison de l'insolvabilité de leurs auteurs, compte tenu du montant quelquefois très élevé des dommages causés à des tiers du fait de son utilisation. En effet, ces dommages se chiffrent quelquefois par dizaines de millions de francs CFA, notamment pour les accidents de la circulation qui se soldent par des décès.

Tel est le souci principal qui a guidé bon nombre de législateurs à rendre cette assurance obligatoire à toute personne physique ou toute personne morale dont la responsabilité peut-être engagée en raison des dommages causés à autrui du fait de la mise en circulation d'un véhicule terrestre à moteur. Sur ce, passons en revue deux (02) législations essentielles pour mieux cerner cette obligation.

3. Les fondements juridiques de l'obligation d'assurance automobile

3.1 Le Code des Assurances CIMA :

Le Code des Assurances CIMA est un ensemble des règlements élaborés pour harmoniser le marché d'assurance de la zone CIMA. Ce code est entré en vigueur le **15 février 1995**. Il réunit quatorze pays membres : **la République du Bénin, la République du Burkina-Faso, la République du Cameroun, la République Centrafricaine, la République du Congo, la République de la Côte d'Ivoire, la République du Gabon, la**

République de la Guinée Bissau, la République de la Guinée Equatoriale, la République du Mali, la République du Niger, la République du Sénégal, la République du Tchad et la République du Togo.

Le **Code CIMA** est composé de six (06) livres qui traitent respectivement : le droit des contrats d'assurance, les assurances obligatoires, les entreprises d'assurance, les règles comptables applicables aux organismes d'assurance, l'organisation des agents généraux, courtiers et autres intermédiaires d'assurance et de capitalisation.

S'agissant de l'obligation de l'assurance automobile, c'est le livre II qui est consacré à cet effet. Ce livre détermine les personnes et véhicules assujettis à cette obligation, les garanties possibles du contrat d'assurance automobile, les méthodes de calcul des préjudices consécutifs aux accidents causés par les **VTM**. En ce qui concerne les personnes assujetties, le premier alinéa de l'article 200 de ce code dispose que : *«Toute personne physique ou toute personne morale autre que l'Etat, au sens du droit interne, dont la responsabilité civile peut-être engagée en raison 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, doit pour faire circuler lesdits véhicules, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité, dans les conditions fixées par le présent code »*. Il ressort de cet article que l'Etat n'est pas soumis à cette obligation compte tenu de sa grande surface financière. Et donc peut-être son propre assureur.

Quant aux véhicules assujettis, l'article 203 du code dispose que *«Les dispositions de l'article 200 ne sont pas applicables aux dommages causés par les chemins de fer et les tramways»*. Cette exception peut s'expliquer par le fait que les véhicules qui circulent sur les chemins de fer et les tramways ont des voies qui leur sont propres et donc ils sont toujours prioritaires sur ces voies.

3.2 Ordonnance N° 001/CD du 06 février 1965¹²

La mise en circulation des **VTM** au Tchad est régie par l'ordonnance sus mentionnée. Cette Ordonnance est composée de sept (07) titres. Elle détermine l'obligation de l'assurance automobile au Tchad, l'étendue de la garantie, le contrôle des documents de présomption, la vérification des organes des **VTM**, les sanctions et les dispositions diverses.

¹² Ordonnance instituant l'obligation d'assurance automobile au Tchad (cf. annexes I et II)

A propos de l'obligation d'assurance, l'article 1^{er} de cette **Ordonnance** dispose que : « *Toute personne physique ou morale dont la responsabilité civile peut-être engagée en raison des dommages corporels et matériels causés à autrui par un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques et semi-remorques, doit pour faire circuler ledit véhicule, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité dans les conditions fixées par la présente ordonnance* ». Il ressort de cet article qu'au Tchad, la RC automobile, s'applique à toute personne physique ou morale sans aucune exception. Il faut noter qu'avant l'entrée en vigueur du code CIMA, l'Etat tchadien était, selon cette ordonnance, assujettie de la RC automobile, quand bien même il dispose d'une large surface financière, devant lui permettre de réparer les préjudices causés aux citoyens en raison de la mise en circulation des VTM.

C'est dans ce contexte que, l'article 2 de cette ordonnance dispose quant à lui que : « *l'obligation d'assurance s'applique également à l'Etat et aux collectivités publiques* ». Le souci ayant guidé l'application de la RC automobile à l'Etat, serait sans doute la recherche d'une meilleure protection possible des victimes d'accidents causés par les véhicules appartenant à l'Etat.

Section 2: Présentation du parc automobile national

Le parc automobile tchadien de façon générale est composé des véhicules des particuliers, de l'Etat (véhicules administratifs ; des institutions publiques des Ministères de la Défense Nationale, de la Sûreté Nationale) ; des projets et missions diplomatiques, des véhicules circulant avec immatriculation temporaire (véhicules en franchises temporaires des droits des douanes : série TT ; véhicules destinés à la vente, à l'essai ou des à l'étude), des véhicules destinés au transport en commun dans les villes. La mise en circulation des VTM est soumise à une immatriculation conformément au **Décret n° 494/PR/MTPT du 19 novembre 2003**, portant régime d'immatriculation des véhicules automobiles en République du Tchad. Dans la pratique, ce décret semble avoir une étendue relativement limitée en ce sens que des centaines de VTM circulent avec des fausses plaques d'immatriculations, par conséquent sans pièces afférentes à la circulation (dédouanement, carte grise, taxe de circulation, fiche technique, attestation d'assurance). Ces véhicules sont responsables de nombreux cas d'accident, faisant ainsi d'importantes victimes lésées. Pour mieux cerner l'ampleur de cette situation, nous allons nous appesantir un tant soit peu sur le parc automobile national.

En termes d'analyse du parc automobile national, nous allons nous appesantir sur la situation du parc au 31 décembre 2011 en raison du fait que la situation du parc de l'année en cours ne peut-être connue car l'enregistrement des véhicules à la Direction de Transport de Surface, se fait au jour le jour.

Paragraphe unique : Analyse du parc national
1.1 Tableau récapitulatif du parc national au 31 décembre 2011

Propriétaire	Camionnette	Car	Moto	Voiture Particulière	Porteur	Remorque	Semi-remorque	Tracteur	Engin	Total
Particuliers	28901	4270	129595	21237	4109	318	2329	2670	413	193842
Administration Publique	4311	3184	10843	5309	134	07	17	21	-	23826
Projets et missions diplomatiques	2342	102	992	738	167	11	13	46	-	4411
Transit Temporaire	1729	158	1948	194	573	92	125	119	-	4938
Total	37283	7714	143378	27478	4983	428	2484	2856	413	227017

Source : Service informatique de la Direction de Transport de Surface.

Le tableau ci-dessus, est le récapitulatif des véhicules régulièrement enregistrés à la direction de transport de surface. Cette direction, fait partie du Ministère des Transports et des Infrastructures. Elle est chargée de délivrer les cartes crises des véhicules de l'Etat, des particuliers, des projets et missions diplomatiques accrédités au Tchad. Selon les bases de données de cette direction, au **31 décembre 2011**, le nombre des véhicules régulièrement enregistrés de **2004 à 2011**, est de **227017 VTM**, toutes catégories confondues pour toute l'étendue du territoire. Sauf les parcs de l'armée nationale, de la gendarmerie nationale, des communes municipales et de certains particuliers, restent inconnus.

Il ressort de ce tableau que le parc automobile susceptible d'être assuré représente **89,50%**, et celui de l'Etat (AP), **10,50%** du parc national.

Selon les statistiques de la **Brigade de Contrôle Routier (BCR)**, sur **100 Véhicules (toute catégorie confondue)**, circulant au Tchad, **35%** circulent avec des fausses plaques (plaques doubles ou triples), **35%** sont régulièrement immatriculés mais circulent sans assurance, **30%** seulement sont en situation régulière c'est-à-dire régulièrement immatriculés et assurés.

Au niveau des compagnies, il est difficile de savoir le nombre exact de **VTM** assurés, compte tenu des complexités des logiciels de production. Néanmoins, le tableau de synthèse ci-dessous, nous montre que les **VTM** assurés ont générés en **2011**, un chiffre d'affaires total de **2 735 881 630FCA**. Ces chiffres se répartissent comme suit :

1.2 Tableau de synthèse du chiffre d'affaire automobile en 2011

Compagnie	2011	Pourcentage
SAFAR	1 198 992 113	43,82%
STAR NATIONALE	1 536 889 517	56,18%
Total	2 735 881 630	100%

Sources : Service Production automobile de la STAR NATIONALE SA; Direction Technique de la SAFAR Assurances sa (pour plus d'informations, voir annexes III, IV et V)

Il ressort de ce tableau que ces chiffres générés par les **VTM** assurés à la **SAFAR**, représentent **43,82%** du chiffre d'affaires du marché et la **STAR NATIONALE** représentent **56,18%**.

Face à cette insuffisance d'assurance, nous nous posons la question suivante : qu'est ce qui explique cette insuffisance d'assurance? Autrement dit pourquoi les automobilistes tchadiens ne souscrivent-ils pas le contrat d'assurance automobile, pouvant leur mettre à l'abri des multiples risques qu'ils encourent? Cette interrogation nous conduira à passer en revue les facteurs défavorables au développement de cette branche sur le marché tchadien.

Section 3: Facteurs hostiles au développement de l'assurance automobile au Tchad

Vu la taille du parc national, vu les textes en vigueur au Tchad en matière d'obligation d'assurance automobile; et de régime d'immatriculation des véhicules en République du Tchad, vu le nombre des véhicules en situation irrégulière vis-à-vis de ces textes, nous nous posons la question de savoir : qu'est ce qui explique cette irrégularité? Cette interrogation nous amènera à éplucher quelques facteurs essentiels, liés à ce phénomène, en analysant le rôle des compagnies opérant sur le marché d'une part et les textes en vigueur en matière de mise en circulation des véhicules au Tchad, d'autre part.

Paragraphe 1 : Au niveau des compagnies

1.1 Manque de la promotion de la branche automobile

Il est à noter que le marché d'assurance tchadien n'est exploité que par deux compagnies d'assurance dont : la **SAFAR Assurances**, elle est spécialisée en assurance des dommages et la **STAR NATIONALE**, compagnie mixte. Elle pratique en même temps les assurances de dommages et les assurances vie telles que: *épargne retraite, crédit bancaire, décès groupe, etc.* Etant donné que les compagnies ne sont que deux sur le marché, la concurrence n'est pas assez forte. Ces compagnies ne se battent pas assez pour acquérir des assurés dans les portefeuilles.

Du point de vue commercial, ces compagnies arrivent tant bien que mal à vendre les produits dont elles disposent. Ces produits s'achètent quelquefois par contrainte (automobile, arrivée massive des clients au moment de contrôle des pièces afférentes à la circulation des véhicules ; individuelle accidents, arrivée des clients en cas d'urgence), quelquefois par la curiosité des assurés eux-mêmes sans aucune sensibilisation de la part de ces compagnies. Ces compagnies n'organisent aucune émission radiodiffusée ou

télévisée pour faire connaître les produits qu'elles vendent et de permettre aux assurés de s'informer pour un meilleur choix de garanties. Ces derniers, dans la plupart des cas se présentent aux guichets des compagnies, en ce qui concerne par exemple l'assurance automobile, pour souscrire juste la garantie **RC** et la **défense et recours**, qui ne couvrent que les conséquences pécuniaires qu'ils encourent du fait de la mise en circulation de leurs véhicules. Or, la garantie **RC et la dépense et recours**, ne représente qu'une garantie parmi tant d'autres. Outre la garantie **RC** et la **défense et recours**, les garanties telles que : Vol, Incendie, Bris de glace devraient se vendre autant que la **RC** et la **défense et recours**, pourvue que les assurés soient sensibilisés à cet effet.

1.2 Etroitesse du réseau de distributions des produits

En termes de réseau de distribution des produits d'assurance, il s'agit là, des points de vente de ces produits. Il faut noter l'insuffisance sinon l'étroitesse de ce réseau pour une ville comme N'Djaména, voire le pays tout entier.

1.2.1 Au niveau de la SAFAR

Pour la ville N'Djaména, en plus de la Direction Générale :

- ✓ Deux bureaux directs ;
- ✓ Cinq (05) apporteurs libres, basés uniquement à N'Djaména ;
- ✓ Cinq (05) courtiers : ASCOMA, Gras Savoye, Société New Africa Chad, ALPHA Assurances, SOCCAR,

Pour la ville de Moundou¹³ :

- ✓ Un Courtier: SOTCA

Pour la ville d'Abéché¹⁴ :

- ✓ Une agence.

1.2.2 Au niveau de la STAR NATIONALE

Pour la ville N'Djaména, en plus de la Direction Générale :

- ✓ Un bureau direct au grand marché de N'Djaména ;
- ✓ Un Agent Général : Assureur Conseils Tchadiens (ACT);

¹³ Capitale économique, située à environ 500 km vers le Sud du pays

¹⁴ Capitale économique, située à environ 1 000 km vers l'Est du pays

- ✓ Cinq (05) courtiers : ASCOMA, ALPHA Assurances, SOCCAR, Gras Savoye, Société New Africa Chad ;
- ✓ Soixante sept (67) apporteurs libres, repartis la ville de N'Djaména et les provinces.

Pour les provinces :

- ✓ Deux (02) agences à Moundou et Sarh¹⁵ ;
- ✓ Deux (02) sous-agences à Doba¹⁶ et Pala¹⁷ ;
- ✓ Cinq (05) antennes à Bongor¹⁸, Léré¹⁹, Kélo, Mongo et Abéché.

Il est à remarquer que cette configuration est très loin de favoriser un véritable développement du marché.

Paragraphe 2 : Au niveau de l'Etat

3.1 Manque de maîtrise du parc automobile national par l'Etat

Les difficultés liées au développement de l'assurance automobile au Tchad, peuvent s'expliquer aussi par la non maîtrise par l'Etat, du parc automobile national en général et en particulier les parcs automobiles des certains départements ministériels. Etant donné que les immatriculations des véhicules des certains démembrements de l'Etat tels que : Ministère de la Défense Nationale, Ministère de la Sûreté Nationale, se font par eux-mêmes. Un nombre considérable des véhicules sont immatriculés par certains agents de ces départements à tort et à travers, pour des fins privées. Cet état de chose fait qu'une partie de ces parcs échappent aux responsables en charge de ces départements. Or, ces fausses plaques constituent des véritables dangers publics. Ils constituent par ailleurs un manque à gagner aussi bien pour l'Etat que pour les compagnies.

3.1 La non application de l'Ordonnance 001/CD du 06 février 1965

Cette ordonnance soumet la mise en circulation des VTM, à une obligation d'assurance doit être appliquée par l'Etat. Le fait que cette ordonnance reste méconnue par bon nombre d'agents de la police en charge du contrôle des pièces afférentes à la circulation des véhicules d'une part et inappliquée par certains agents de la police d'autre part, favorise la circulation anarchique de certains véhicules aussi bien à N'Djaména que le

¹⁵ Capitale économique, située à environ 900 km vers le sud-sud du pays

¹⁶ Zone pétrolière, située à environ 600 km vers le sud ouest du pays

¹⁷ Zone d'or et de cimenterie, situé à environ 450 km vers le sud ouest du pays

¹⁸ Localité située à environ 230 km vers le sud ouest du pays

¹⁹ Localité située à environ 380 km vers le sud ouest du pays

reste du pays. Compte tenu du fait que les sanctions prévues à l'ordonnance susmentionnées ne sont pas appliquées.

Paragraphe 3 : Au niveau des assurés

2.1 Manque de culture d'assurance

Dans l'esprit de nombreux assurables africains en général et tchadiens en particulier, l'adhésion ou la souscription d'un contrat d'assurance, relève d'un produit de consommation de luxe, du moins une priorité pour peu d'entre eux. Pour la plupart des Tchadiens, souscrire un contrat d'assurance de façon générale et un contrat d'assurance automobile en particulier, pour se préserver des risques liés à la mise en circulation d'un véhicule, revient à attirer sur soi des malheurs (accidents). C'est ainsi que lorsqu'un événement malheureux en général et un accident de la circulation en particulier, arrive à une personne, cette dernière estime cela normal et pense souvent à tort que c'est le destin qui a voulu que ça soit ainsi. Cette façon de percevoir les choses est loin d'amener les assurables à comprendre les produits d'assurance notamment le produit automobile.

2.2 Méconnaissance des garanties par les assurés

Les assurés (du marché) en général et automobile en particulier, dans la plupart des cas, ne comprennent pas souvent les garanties et les exclusions du contrat d'assurance automobile et confondent de ce fait la garantie **RC**, aux autres garanties telles que : vol, incendie, bris de glace, dommage au véhicule assuré ainsi que individuelle personne transportée ou sécurité routière. Cette méconnaissance entraîne souvent des sérieux conflits entre les assurés et les assureurs, lorsqu'un sinistre survient. Souvent les assurés estiment que la **RC**, couvre en même temps les dommages causés à des tiers, les dommages corporels et matériels subis par eux-mêmes, ainsi que les dommages subis par leurs véhicules. Malheureusement ils ne réalisent souvent qu'après la survenance des sinistres que la **RC** ne couvre que les conséquences pécuniaires résultant des dommages causés à autrui. Cette tardive connaissance, crée des climats de méfiance des assurés vis-à-vis des assureurs et amène de cet fait, les assurés à se faire une mauvaise image des compagnies.

CHAPITRE 2 : EBAUCHE DE SOLUTIONS

Les difficultés liées au développement de cette branche que nous venons d'évoquer, se situent à plusieurs niveaux. Elles ne sont pas seulement imputables aux compagnies mais également à l'Etat tchadien en ce sens que l'**Ordonnance 001/CD du 06 février 1965**, instituant l'obligation de l'assurance automobile au Tchad, nécessite une révision et une véritable volonté d'application ; une révision et une volonté d'application du **Décret n° 513/PR/PM/SGG**, portant organigramme du Secrétariat Général du Gouvernement (SGG). Pour remédier à cette situation, il est indispensable que chacune des parties (compagnies et l'Etat), essaye de s'impliquer davantage pour amener les automobilistes à se conformer à cette obligation. Ceci étant, nous proposons un certain nombre de solutions, à chaque partie.

Section 1: Au niveau des compagnies

Etant donné que les compagnies ont l'obligation d'information des assurés sur les produits qu'elles vendent, elles auraient plus gagné si elles avaient déployé des efforts nécessaires pour sensibiliser les assurés et assurables tchadiens. Cette sensibilisation peut se faire de plusieurs façons. A savoir :

Paragraphe unique : Faire la promotion des produits

La promotion des produits d'assurance de façon générale et du produit automobile en particulier, peut se faire à travers plusieurs possibilités. Les assureurs peuvent initier par exemples des journées portes ouvertes ; des émissions radiodiffusées sur les ondes des radios privée, pour atteindre un large public en même temps.

1.1 Organiser des journées portes ouvertes à l'intention du public

Compte tenu du fait que les produits d'assurance sont des produits virtuels c'est-à-dire immatériels, ils n'ont pas d'effet immédiat, il serait plus intéressant de créer des occasions d'échanges avec le public pour permettre à celui-ci d'être informé et de mieux cerner les risques qu'il encourt au jour le jour, lorsqu'il n'est pas couvert par un contrat d'assurance. Ces journées peuvent se présenter sous forme de causeries-débats. Cette démarche semble être trop prétentieuse, mais elle peut changer la situation positivement aussi bien pour les compagnies que pour le public. Ces journées peuvent avoir lieu une fois

par mois surtout pendant les week-ends, de sorte qu'elles empiètent sur les jours et heures de travail.

Etant donné qu'une masse importante de personnes ne peut pas se présenter en même temps dans les locaux d'une compagnie pour participer aux débats, il serait intéressant d'initier des émissions radiodiffusées sur les stations de radios les plus écoutées du pays ou encore sur les ondes de l'ONRTV²⁰, pour toucher un large public au même moment.

1.2 Mettre à la disposition des assurés des fiches d'information

En vertu du deuxième alinéa de l'article 6 du code **CIMA**, l'assureur est tenu, avant la souscription du contrat de fournir une fiche d'information sur le prix, les garanties et les exclusions. Cette prescription se situe dans le cadre du courant de protection des assurés en ce sens qu'elle est destinée à permettre la meilleure information possible de l'assuré, avant la conclusion du contrat. Elle permet également à l'assuré de faire jouer la concurrence entre les divers assureurs. Il faut noter que cette fiche n'a pas valeur de devis. Elle n'entraîne donc pas pour l'assureur, l'obligation de prendre le risque en charge dès lors que son contenu est accepté par le proposant. Le contraire priverait l'assureur de la possibilité de procéder à la sélection des risques qui constitue pourtant l'une des principales bases techniques de l'assurance.

1.3 Faire la promotion des produits de la compagnie notamment le produit automobile

Pour mieux vendre les produits d'assurance dans un marché d'assurance comme celui du Tchad, il serait intéressant de privilégier la promotion. La promotion peut-être définie comme un ensemble d'activités autres que la publicité et l'action personnelle des vendeurs. Elle fait partie des méthodes d'incitation à l'achat et de la publicité non média. Sa principale distinction avec la publicité tient à la nature du message. La publicité fait appel à des valeurs psychologiques, sociales, culturelles ou morales, le message promotionnel insiste sur l'avantage de l'achat (réduction de prix ou de prime etc.). Contrairement à la publicité qui représente une action pull c'est-à-dire le consommateur va vers le produit comme c'est le cas avec les biens matériels, la promotion des ventes est une action push, c'est-à-dire le produit vers le consommateur, dans le cas d'espèce l'assuré. La finalité d'une promotion consiste à :

²⁰ Office National de la Radiodiffusion et de Télévision

- Faire mieux connaître le produit : assurance automobile;
- Stimuler et accélérer le renouvellement des contrats ;
- Dynamiser les réseaux de distribution (y compris les intermédiaires);
- Aider la force de vente (les commerciaux), en servant de références l'argumentaire ;
- Intégrer la technique push : aller à la recherche des clients et non les attendre aux bureaux.

1.4 Elargir le réseau de distribution des produits

Il faut noter le nombre de cadres devant servir de points de distributions de produits d'assurance sont insuffisant pour répondre au besoin de la population tchadienne en général et celle de la ville de N'Djaména en particulier. En ce qui concerne la ville, pour tout et en tout, il n'y a que :

- Une Direction Générale et deux bureaux directs pour le compte de la **SAFAR** ;
- Une Direction Générale et un bureau direct pour le compte de la **STAR NATIONALE** ;
- Cinq courtiers pour le marché et un seul agent général.

Or pour une ville comme N'Djaména qui regorge d'énormes potentialités en matière d'assurance, elle mérite un réseau de distribution plus large que celui d'actuel.

Section 2: Au niveau de l'Etat

En vertu de son devoir d'élaborer et faire respecter les lois par les citoyens d'une part et de son devoir d'assurer la protection des ceux-ci d'autre part, l'Etat doit, à travers ses démembrements chargés d'assurer la sécurité des citoyens et de leurs biens, s'impliquer davantage pour obliger tous les automobilistes à s'acquitter de leur devoir. Pour y arriver, il est nécessaire d'assainir le parc national, plus particulièrement celui de l'Etat en révisant les textes en vigueur en matière de mise en circulation des VTM.

Aussi, l'Etat à travers la Direction de contrôle des Assurances, doit sensibiliser le public sur le bien fondé de l'assurance et l'amener à comprendre le droit et devoir des bénéficiaires des contrats d'assurances.

Paragraphe 1 : Assainissement du parc national par l'Etat

1.2 Maîtriser le parc national

Le régime d'immatriculation des **VTM** au Tchad, mérite une révision de sorte que les immatriculations faites dans les autres régions du pays soient au moins maîtrisées par les services émetteurs. Si ces services parviennent à maîtriser chacun son parc, la Direction Générale de Transport de Surface pourra à son tour, connaître le parc national.

Paragraphe 2 : Réviser et appliquer les dispositions de l'Ordonnance 001/CD du 06 février 1965

Il faut noter que l'obligation de la RC stipulée à l'**Ordonnance 001/CD du 06 février 1965**, selon laquelle l'Etat est également assujettie de cette obligation, en raison des dommages causés aux usagers de la voie publique, du fait de la mise en circulation des **VTM**, lui appartenant, nécessite une révision et une réelle volonté d'application, afin de permette aux victimes d'accidents causés par ses **VTM**, de savoir vers qui se tourner. Etant donné qu'il n'y a aucune structure de l'Etat chargée d'indemniser les victimes d'accident de la voie publique, les agents de l'Etat exploitent ce manquement en gardant l'immatriculation (**AP**²¹, **PN**²², **AN**²³) des véhicules de fonction réformés et les utilisent pour des fins privées. Ce faisant, les victimes d'accidents causés par ces véhicules, sont dans la plupart des cas, indemnisés à l'amiable sans aucune règle de calcul des préjudices subis par la victime.

1.2 Appliquer les sanctions prévues à l'Ordonnance 001/CD du 06 février 1965

En termes de sanctions à appliquer contre les véhicules ne justifiant pas d'un contrat d'assurance ou n'étant pas à mesure de présenter un document de présomption d'assurance, l'article 15 de la présente ordonnance prévoit différents niveaux de sanctions.

Selon l'article 15 (Titre VI), de cette ordonnance, « *à défaut de présentation de documents justificatifs prévus à l'article 1^{er}, la justification de l'assurance doit-être fournie aux autorités judiciaires par tous les moyens.*

Quiconque aura contrevenu aux dispositions de l'article 1^{er} de la présente ordonnance sera puni d'un emprisonnement de deux (02) à six (06) mois et d'une amende de 10 à 50 000 FCFA ou l'une des deux (02) peines seulement. ». Il ressort de

²¹ Administration Publique

²² Police Nationale

²³ Assemblée Nationale

cet article que la justification de l'assurance doit se faire par tous les moyens au cas contraire, l'automobiliste risque soit un emprisonnement, soit une amende.

Dans le même ordre d'idée, l'article 17 (Titre IV²⁴), stipule que « *sous peine d'une amende de 4 000 FCFA, tout conducteur d'un véhicule visé à l'article 1^{er} doit-être en mesure de présenter un document faisant présumer que l'obligation d'assurance prévue audit article a été satisfait. Cette présomption résultera de la production, aux fonctionnaires ou agents chargés de constater les infractions à la police de la circulation d'un document dont les conditions d'établissement et la validité sont fixées à l'article 7. A défaut de la présentation et jusqu'à ce qu'il ait été justifié de l'assurance, le véhicule sera placé en fourrière à la diligence de l'autorité investie du pouvoir de police. Les frais occasionnés par la mise en fourrière du véhicule sont à la charge du propriétaire.* » Quant à cet article, lorsqu'un conducteur n'est pas en mesure de présenter le document de présomption d'assurance aux agents chargés de contrôle des pièces afférentes à la circulation, il est passable d'une amende de 4 000 FCFA.

De ce qui précède, il ressort de ces articles des sanctions contre tout contrevenant à l'article 1^{er} de cette ordonnance. Pour mettre un terme à la non assurance des certains véhicules, il suffit d'appliquer sans réserve ces dispositions et la situation s'améliorera.

1.4 Réviser et appliquer les dispositions du Décret n° 513/PR/PM/SGG

1.4.1 Réviser les attributions de la Direction du Contentieux Administratif (DCA)

Selon l'article 9 du décret sus mentionné, la Direction du Contentieux Administratif est «*placée sous l'autorité d'un Directeur, la DCA est chargée de :*

- *Centraliser les dossiers litigieux de l'Etat à caractère non économique et non financier ;*
- *Etudier et préparer les conclusions relatives aux dossiers litigieux ;*
- *Assurer le suivi des dossiers litigieux ;*
- *Assurer la défense des intérêts de l'Etat devant les juridictions ;*
- *Se constituer partie civile dans tous les procès au nom de l'Etat ;*
- *Représenter l'Etat devant toutes les juridictions nationales. »*

En vertu de ces attributions notamment au volet : assurer la défense des intérêts de l'Etat devant les juridictions, cette direction est également chargée de la gestion des accidents causés par les véhicules appartenants à l'Etat. Pour tout accident causé par les

²⁴ .Titre IV : Sanctions

véhicules de l'Etat, les victimes n'ont d'autre possibilité que de porter plainte contre l'Etat pour une éventuelle réparation des préjudices subis. La plainte étant portée, l'Etat se fait représenter par cette direction, à cet effet. Un véritable parcours d'un combattant commence à ce niveau. D'un côté l'Etat et de l'autre côté la victime d'accident.

Il est aujourd'hui difficile aux victimes d'accidents causés par les véhicules appartenant à l'Etat d'obtenir réparation du fait que ces dernières n'ont pas souvent les moyens nécessaires pour supporter les frais judiciaires (honoraires d'avocat, les frais divers etc.). Aussi la probabilité de gagner ce genre de procès est minime, la plupart de victimes n'osent pas tenter l'aventure et se résignent d'accepter tant bien que mal ces préjudices subis.

Cet état de choses, mérite une profonde révision et que des dispositions conséquentes soient mises en place pour remédier à cette situation. Pour y arriver, il serait intéressant de :

- D'étendre les attributions de la DCA en lui donnant le pouvoir de gérer les dossiers des cas d'accident causés par les véhicules appartenant à l'Etat ;
- D'indemniser les victimes ;
- Que l'Etat crée le Fonds de Garanties Automobile pour remédier à cela

1.4.2 Appliquer les attributions de la Direction du Parc Automobile Administratif (DPAA)

Selon l'article 11 de ce Décret ci-dessus mentionné, la DPAA est : *«placée sous l'autorité d'un directeur, la direction du Parc Automobile Administratif est chargée de la centralisation de toutes les questions relatives à la constitution du Parc Automobile de l'Etat, à la réparation et ou au contrôle de l'utilisation des véhicules administratifs.*

A ce titre, elle est chargée de :

- *Suivre administrativement les parcs automobiles ministériels et des institutions ;*
- *Suivre l'évolution quantitative et qualitative des véhicules administratifs ;*
- *Effectuer le recensement périodique du parc automobile administratif en lui assurant un entretien adéquat par le biais du garage administratif ;*
- *Préparer toutes les décisions et autorisations relatives à leur gestion à la signature du Ministre ;*
- *Procéder à l'immatriculation des véhicules affectés aux administrations centrales et territoriales ;*
- *Tenir les fiches relatifs à leur utilisation ;*

- *Traiter techniquement les demandes de reforme des véhicules de l'Etat ;*
- *Contrôler et recycler les conducteurs de véhicules administratifs. »*

Ces dispositions sont suffisamment élaborées, il ne reste qu'à les exécuter pour mettre fin à l'usurpation de titre (usage de l'immatriculation de l'Etat) par certains agents de l'Etat. Au moment où l'application de ces dispositions, sera effective, ces agents seront obligés de ré-immatriculés les véhicules réformés. Cela permettra également à l'Etat de connaître le nombre des véhicules qu'il dispose et par conséquent obliger les usagers des véhicules réformés de se conformer aux dispositions en vigueur de mise en circulation des VTM.

CONCLUSION GENERALE

De tout ce qui précède, il faut retenir que le stage académique que nous venons de passer à la **SAFAR Assurances** a rendu possible la rédaction de ce document, et a été pour nous un véritable complément de notre formation en cycle de **Maîtrise en Science et Technique d'Assurance (MST-A)**. Ce stage nous a permis de cerner la pratique sur le terrain, l'organisation, l'administration, d'une compagnie. Ce stage nous a aussi permis d'appréhender les difficultés liées au développement des produits d'assurance notamment de l'assurance automobile sur le marché tchadien. C'est ainsi qu'après avoir passé quelques jours dans cette compagnie, nous avons constaté ce phénomène moins favorable à l'expansion de la branche automobile sur le marché tchadien. Il s'agit de l'afflux des automobilistes pendant les périodes de contrôles des pièces afférentes à la circulation des VTM.

Ce constat nous a conduit à en faire une matière à réflexion, et d'attirer l'attention des dirigeants des compagnies opérant au Tchad, afin d'améliorer la qualité de leurs prestations. Ayant observé de près la situation, nous nous sommes rendus compte que la responsabilité est partagée aussi bien entre l'Etat et les compagnies opérant sur le marché.

Au niveau de l'Etat, il est à noter qu'il n'a pas suffisamment pris des mesures nécessaires pour pallier cette situation, en laissant une faille que certains automobilistes exploitent à volonté tout simplement parce que les sanctions prévues par **l'Ordonnance du 06 février 1965** instituant l'obligation d'assurance des véhicules terrestres à moteur, ne sont jamais appliquées. Ce qui fait qu'une partie du parc automobile national échappe à l'Etat. Il est à noter que si les pouvoirs publics mettent de l'ordre, cela serait bénéfique aussi bien pour l'Etat lui-même, pour les victimes d'accidents de la circulation, ainsi que pour les compagnies opérant sur le marché.

En ce qui concerne les compagnies, il convient de retenir que celles-ci ne font aucune promotion des produits qu'elles vendent. En dehors des intermédiaires : six (06) courtiers, un (01) seul agent général et quelques apporteurs libéraux qui assurent la distribution de leurs produits, ces compagnies attendent l'arrivée des assurés aux guichets pour la souscription. Pourtant, la culture d'assurance n'est pas encore assez enracinée dans l'esprit du public tchadien. Les compagnies peuvent organiser des journées portes ouvertes des émissions radiodiffusées, voire créer des fiches d'informations pour expliquer

au public les avantages des produits qu'elles mettent à la disposition de leurs potentiels clients.

Il est certes vrai que les difficultés liées au développement de l'assurance automobile au Tchad ne sauraient se résumer à ces deux (02) parties (Etat et les compagnies), mais bien d'autres facteurs pourraient expliquer ce phénomène. Parmi ces facteurs, nous pouvons citer entre autres : la cherté de la prime d'assurance automobile au Tchad, l'instabilité sociopolitique du pays, le poids de la tradition vis-à-vis de l'assurance, etc.

BIBLIOGRAPHIE

Zakarie, YIGBEDEK ; Assurance automobile, théorie et pratique ; deuxième édition, Presses Universitaires de Yaoundé, 2008 ;

Code CIMA ; édition 2009 ;

Conditions Générales de l'assurance automobile, SAFAR ;

Décret n° 513/PR/PM/SGG du 21 mai 2009, portant organigramme du Secrétariat Général du Gouvernement ;

Décret n° 494/PR/MTPT du 19 novembre 2003, portant régime d'immatriculation des véhicules automobiles en République du Tchad ;

Guide du Gestionnaire Sinistres Automobiles, SAFAR ;

Ordonnance N° 001/CD du 06 février 1965, portant obligation d'assurance automobile au Tchad ;

Larousse, Dictionnaire de Poche, édition 2009 ;

www.Fanaf.Com;

www.PNUD-Tchad.Com.

ANNEXES

Annexe I :

**Ordonnance instituant l'assurance automobile au Tchad (version
originale)**

MINISTÈRE DES FINANCES

ORDONNANCE N° 01/CD. du 6 février 1965, portant institution d'une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicule à moteur.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,
PRÉSIDENT DU CONSEIL DES MINISTRES,

Vu la constitution ;

Vu l'ordonnance n° 2/rn. du 22 janvier 1963 ;

Vu le décret n° 36/rn. du 26 février 1963 ;

Le Conseil des ministres entendu en sa séance du 18 décembre 1964,

ORDONNE :

TITRE PREMIER

De l'obligation d'assurance.

Art. 1^{er}. — Toute personne physique ou morale dont la responsabilité civile peut être engagée en raison des dommages corporels ou matériels causés à autrui par un véhicule terrestre à moteur, ainsi que les remorques ou semi-remorques, doit pour faire circuler ledit véhicule être couvert par une assurance garantissant cette responsabilité dans les conditions fixées par la présente ordonnance et les textes pris pour son application.

La présomption qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurance est établie par la présentation d'un document justificatif.

Art. 2. — L'obligation d'assurance s'applique également à l'Etat et aux collectivités publiques.

Art. 3. — Les dispositions de l'article premier ne sont pas applicables aux dommages causés par les véhicules circulant sur rails.

Art. 4. — Les contrats d'assurance prévus à l'article 1 doivent être souscrits auprès d'une société d'assurance ou d'un assureur agréé en application des dispositions du décret n° 36/rn. du 26 février 1963 pour pratiquer les opérations d'assurances.

TITRE II

Etendue de la garantie.

Art. 5. — Les contrats d'assurance prévus à l'article 1^{er} ci-dessus doivent obligatoirement comporter une garantie au moins égale à 25.000.000 de francs par véhicule et par sinistre.

Art. 6. — A compter de la date d'application de la présente ordonnance tout contrat garantissant une responsabilité visée à l'article 1^{er} sera, nonobstant toute clause contraire, réputé comporter des garanties au moins équivalentes à celles fixées à l'article 5 de la présente ordonnance.

Pour les contrats en cours à la date de publication de la présente ordonnance et qui ne comporteraient pas au moins les garanties visées à l'alinéa précédent, l'assureur pourra, dans un délai de 3 mois à compter de cette publication, proposer un nouveau taux de prime qui prendra effet à la date d'application de l'ordonnance.

L'assuré, dans le délai d'un mois suivant la notification de cette proposition, pourra résilier le contrat moyennant préavis de 20 jours. Cette résiliation donnera lieu à la restitution de la portion de prime payée pour le temps où l'assurance ne court plus, calculée prorata temporis.

TITRE III

Du contrôle de l'obligation d'assurance.

Art. 7. — Pour l'application du dernier alinéa de l'article 1^{er} de la présente ordonnance, l'entreprise d'assurance doit délivrer sans frais un document justificatif, dit attestation d'assurance, pour chaque véhicule couvert par la police.

Si la garantie de contrat s'applique à la fois à un véhicule à moteur et à sa remorque ou semi-remorque, une seule attestation peut être délivrée à la condition qu'elle précise le type de remorques ou semi-remorques qui peuvent être utilisées avec le véhicule, ainsi que, le cas échéant, leur numéro d'immatriculation.

L'attestation doit être, en tout état de cause, délivrée en autant d'exemplaires qu'il sera prévu de véhicules au contrat.

L'attestation d'assurance doit mentionner la dénomination et l'adresse complète de l'entreprise d'assurance, le nom, prénoms et adresse du souscripteur du contrat, le numéro de la police d'assurance, la période d'assurance correspondant à la prime ou portion de prime payée. La présomption d'assurance ne joue que pour la période mentionnée par ce document. En outre, elle doit préciser les caractéristiques du véhicule, notamment son numéro d'immatriculation ou à défaut, s'il y a lieu, le numéro du moteur. Le cas échéant, elle portera également mention de la profession du souscripteur.

Art. 8. — Les documents justificatifs visés à l'article 7 ci-dessus sont délivrés dans un délai maximum de 15 jours à compter de la souscription du contrat et renouvelés lors du paiement de la prime ou portion de prime correspondante. L'attestation doit être délivrée et renouvelée s'il y a lieu sans frais supplémentaires.

Faute d'établissement immédiat de ces documents, l'entreprise d'assurance délivrera sans frais à la souscription du contrat une attestation provisoire qui établit la présomption d'assurance pendant un délai de 20 jours.

Cette attestation, établie en autant d'exemplaires que de véhicules prévus au contrat, doit mentionner la dénomination, l'adresse de l'entreprise d'assurance, le nom, prénoms et adresse du souscripteur du contrat, la nature et le type du véhicule ainsi que la période pendant laquelle elle est valable et, le cas échéant, la profession du souscripteur.

Les documents justificatifs d'assurance ne pourront être remis que sur présentation d'un certificat attestant que le véhicule dont il s'agit a été soumis depuis moins d'un an à une vérification effectuée dans les conditions définies au titre IV ci-après.

Art. 9. — En cas de perte ou de vol de l'attestation prévue à l'article 7, l'assureur ou l'autorité compétente en délivrera un duplicata sur simple demande de la personne au profit de qui le document original avait été établi.

Art. 10. — La forme en laquelle devront être établis les documents prévus au présent titre est fixée par le décret conjoint du ministre des finances et du ministre chargé des transports.

Art. 11. — En cas de suspension de garantie, de résiliation du contrat, sauf en cas de retrait total d'agrément, ou de dénonciation de la part de reconduction, l'assurance avise l'autorité chargée du contrôle des assurances qui peut procéder au retrait du document justificatif par la police ou la gendarmerie.

TITRE IV

De la vérification.

Art. 12. — Les véhicules soumis à l'obligation d'assurance ne peuvent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement. Ils doivent obligatoirement faire l'objet d'une vérification annuelle portant sur leur état technique pour les véhicules de tourisme et semestrielle pour les véhicules de transports publics de voyageurs ou de marchandises.

Cette vérification est effectuée par les soins des services relevant du ministère des travaux publics ou, le cas échéant, par un professionnel agréé par lesdits services.

Si l'état du véhicule est satisfaisant il est délivré au propriétaire un certificat d'attestation.

Dans le cas contraire, le véhicule doit être représenté dans le délai maximum d'un mois. A défaut ou, s'il n'est pas alors possible de délivrer le certificat prévu au 3^e alinéa, la carte grise sera retirée et ne sera restituée que lorsque ce certificat pourra être représenté.

Un arrêté conjoint du ministre chargé du contrôle des assurances et du ministre des travaux publics fixera les modalités d'application des dispositions du présent article.

TITRE V

Des opérations d'assurance contre les risques de responsabilité civile résultant des dommages causés par l'incendie et l'explosion des véhicules terrestres à moteur.

Art. 13. — Les opérations d'assurance contre les risques de responsabilité civile résultant des dommages causés par l'incendie ou l'explosion des véhicules terrestres à moteur visés à l'article 1^{er} de la présente ordonnance, doivent, lorsqu'il s'agit de dommages survenus au cours ou à l'occasion de la circulation des véhicules, être rangés dans la catégorie prévue au paragraphe 9 de l'article 6 du décret n° 36/rr du 28 février 1963.

Art. 14. — A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance, les contrats émis au titre de la catégorie d'opérations visée au paragraphe 11 de l'article 6 du décret n° 36/rr du 28 février 1963 seront réputés ne pas bénéficier de la garantie des risques de responsabilité civile résultant des dommages causés par l'incendie ou l'explosion des véhicules terrestres à moteur, au cours ou à l'occasion de la circulation.

TITRE VI

Sanctions

Art. 15. — A défaut de présentation de document justifiant la justification de l'assurance, la justification de l'assurance sera tenue aux autorités judiciaires par tous les motifs.

Art. 16. — Toute personne qui aura contrevenu aux dispositions de l'article 1^{er} de la présente ordonnance sera punie d'un emprisonnement de 6 mois et d'une amende de 10 à 50 000 francs ou l'une ou l'autre de ces peines seulement.

Art. 17. — Si la juridiction civile est saisie d'une contestation portant sur l'existence ou la validité de l'assurance, la juridiction pénale appliquée à statuer sur le délit prévu à l'article précédent sursisera à statuer jusqu'à ce qu'il ait été jugé définitivement sur ladite contestation.

Art. 18. — Sous peine d'une amende de 4 000 francs, l'auteur d'un véhicule visé à l'article 1^{er} doit être en mesure de présenter un document faisant présumer que l'assurance prévue audit article a été satisfaite. La présomption résultera de la production, aux fonctionnaires chargés de constater les infractions à la réglementation de la circulation d'un document dont les conditions de présentation et la validité sont fixées à l'article 7. A défaut de production de ce document, le véhicule sera placé en fourrière à la diligence de la police. Les frais occasionnés par la mise en fourrière du véhicule, sont à la charge du titulaire.

Art. 19. — Toute omission volontaire de déclaration ou de déclaration fautive de mauvaise foi par l'auteur d'un délit causé par un véhicule terrestre à moteur sera punie d'une amende de 4 000 francs à 20 000 francs.

Art. 20. — Pendant la période de 6 mois suivant la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance, le défaut de production de la police de la circulation d'un des documents justificatifs prévus au titre III de la présente loi n'entraînera pas l'application des sanctions prévues au présent titre.

TITRE VII

Dispositions diverses

Art. 21. — Toute personne assujettie à l'obligation d'assurance, qui, ayant sollicité la souscription d'un contrat ou l'extension d'un contrat déjà existant, lorsque celle-ci n'est faite pour satisfaire à l'obligation d'assurance d'une société d'assurance, ou d'un assureur, dont les statuts interdisent la prise en charge du risque en cause, se voit opposer un refus, en saisissant le contrôle des assurances au ministère des Finances, sera punie d'une amende de 4 000 francs.

Celui-ci prend les mesures nécessaires pour la détermination du montant de la prime moyennant laquelle la société d'assurance ou l'assureur intéressé est tenu de garantir le risque qui lui a été proposé. Il peut déterminer le montant d'une franchise qui restera à la charge de l'assuré.

La prime est alors fixée par une commission présidée par le directeur des assurances et comprenant un magistrat désigné par le ministre de la Justice, un représentant des assureurs proposé par la représentation professionnelle et un représentant des usagers désigné par le ministre chargé des transports. Les modalités de fonctionnements de cette commission seront fixées par arrêté du ministre des Finances.

Tout organisme assureur ayant maintenu son refus d'assurance constaté de garantir un risque dont la prime aura été fixée ainsi qu'il est prévu à l'alinéa précédent, sera considéré comme non fonctionnant plus conformément à la réglementation en vigueur et encourra le retrait d'agrément prévu à l'article 6 du décret n° 36/rr du 28 février 1963.

Lorsqu'il s'agit de la souscription d'un contrat nouveau, le silence de l'assureur pendant plus de 10 jours après réception de la proposition, est considéré comme un refus implicite d'assurance.

En ce qui concerne la modification d'un contrat, est considéré comme acceptée la proposition faite par lettre recommandée de prolonger ou de modifier un contrat ou de mettre en vigueur un contrat suspendu si l'assureur ne refuse pas cette proposition dans les 10 jours après qu'elle lui est parvenue.

Est assimilée à un refus le fait par l'assureur saisi d'une proposition d'assurance, d'accepter de subordonner son acceptation à la couverture de risque non visé par cette loi, ou dont l'étendue excéderait les limites de l'obligation d'assurance.

Art. 22. — En cas d'aliénation d'un véhicule terrestre ou de ses remorques ou semi-remorques, et seulement en ce qui concerne le véhicule aliéné, le contrat d'assurance est suspendu de plein droit à partir de demain à zéro heure du jour de l'aliénation. Il peut être renouvelé moyennant préavis de 20 jours par chacune des parties. A défaut de remise en vigueur du contrat par accord des parties ou de résiliation par l'une d'elles, la résiliation interviendra de plein droit à l'expiration d'un délai de 6 mois à compter de l'aliénation.

L'assuré doit informer l'assureur par lettre recommandée avec demande d'avis de réception de la date de l'aliénation.

Il pourra être stipulé au contrat ou à défaut de celle notification, l'assureur aura droit à une indemnité d'un huitième égal à la fraction de prime échue à l'échéance correspondant au temps écoulé entre la date de l'aliénation et le jour où il en aura eu connaissance. Le montant de cette indemnité ne pourra dépasser la moitié d'une prime annuelle.

Art. 23. — La durée de la garantie est en principe annuelle. Lorsque la durée de la garantie est au moins égale à un an, si le souscripteur en fait la demande, la prime annuelle peut être fractionnée par trimestre. En aucun cas, il ne pourra être octroyé de crédit ou de délai pour le paiement des primes ou portions de primes écartées aux contrats souscrits pour satisfaction à l'obligation prévue à l'article 1^{er}.

Art. 24. — Tout auteur d'un accident causé par un véhicule terrestre à moteur doit faire connaître à l'agent de la force publique qui dresse le procès-verbal ou le rapport de l'accident si les dommages qu'il a causés sont couverts par une assurance et, dans l'affirmative, préciser le nom et l'adresse de la société d'assurance et le numéro de la police.

Art. 25. — Un décret ultérieur pris en conseil des ministres sur proposition conjointe du ministre des Finances et du ministre chargé des transports portera création d'un fonds de garantie chargé, dans le cas où le responsable des dommages demeure inconnu ou se relève totalement insolvable, ainsi qu'éventuellement son assureur de payer les indemnités allouées aux victimes d'accidents corporels ou à leurs ayants droit lorsque ces accidents ouvrant droit à réparation, ont été causés par les véhicules définis à l'article 1^{er} de la présente ordonnance.

Ce décret fixera les modes de financement et des règles de fonctionnement de ce fonds.

Art. 26. — Des décrets du Président de la République détermineront, en cas de besoin, les modalités d'application de la présente loi.

Art. 26. — La présente ordonnance qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1965 sera déposée sur le bureau de l'Assemblée nationale suivant les formes constitutionnelles requises, publiées au Journal officiel et exécutées comme loi de l'Etat.

Fort-Lamy, le 6 février 1965.

François TOMBALAYE.

Par le Président de la République :

Le ministre des finances,

M. DJIDINGAR.

Le ministre de l'économie et des transports,

A. LAMANA.

Le ministre d'Etat chargé de la justice,

M. SAROUD.

Le ministre des travaux publics,
S. SELINGAR.

DECRET n° 16/P du 1^{er} février 1965 réglementant les conditions d'attribution et le remboursement des avances accordées aux membres du Gouvernement et assimilés et aux parlementaires pour l'acquisition de voitures automobiles personnelles.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,
PRÉSIDENT DU CONSEIL DES MINISTRES,

Vu la Constitution ;

Vu l'article 26 de la loi de finances pour 1965 ;

DÉCRÈTE :

Art. 1^{er}. — Les membres du Gouvernement et assimilés et les parlementaires peuvent seuls, sur leur demande, bénéficier d'avance de l'Etat destinées à leur faciliter l'acquisition d'une voiture automobile.

Art. 2. — Le montant de l'avance ne peut, en aucun cas, dépasser le maximum de :

800 000 francs pour les membres du Gouvernement et assimilés ;

600 000 francs pour les parlementaires.

Art. 3. — Chaque demande d'avance doit être appuyée des pièces suivantes :

Une facture pro-forma établie par le vendeur du véhicule ;

Un acte par lequel le demandeur donne délégation pour le paiement direct du fournisseur par le trésor ;

Une copie légalisée du permis de conduire du demandeur ou la copie certifiée conforme par l'inspection du travail du contrat d'engagement d'un chauffeur, portant mention de son permis de conduire.

Art. 4. — Au cas où le prix du véhicule a acquis excède le montant maximum de l'avance pouvant être consentie en application de l'article 2 ci-dessus, l'avance ne peut être versée au vendeur du véhicule qu'après complet règlement de la différence par l'acquéreur.

Art. 5. — Le versement de l'avance est subordonné, en outre, à la production d'un contrat d'assurances, ainsi que d'une quittance justifiant le complet règlement des primes liées au contrat garantissant sans réserve aucune la couverture des risques suivants :

Sans limitation de responsabilité, les dommages causés aux tiers ;

A concurrence du prix d'acquisition du véhicule, le vol, l'incendie, la destruction totale ou partielle du véhicule.

Le contrat d'assurance doit, de plus, porter mention de la subrogation du trésor dans les droits du propriétaire du véhicule dans le cas où le véhicule serait volé, détruit ou endommagé de façon irréparable.

L'assurance tous risques doit être contractée pour la durée d'attente pour le remboursement de l'avance accordée.

Art. 6. — Une prise de gage est effectuée au profit du trésor dans les conditions prévues par le décret-loi n° 55-639 du 20 mai 1955 réglementant la vente à crédit des véhicules. Mention de l'inscription de gage sera portée sur la carte grise détenue par le propriétaire du véhicule et sur le registre spécial prévu par le décret n° 55-639.

Le gage du trésor sera réalisé si le véhicule acquis à l'aide de l'avance est vendu avant complet remboursement de celle-ci. Le trésor pourra également faire valoir son droit de gage en cas d'arrêt pour une raison quelconque des remboursements mensuels de l'avance octroyée.

La réalisation du gage laisse subsister le droit de suite du trésor pour la somme restant due sur l'avance qui n'a pu être recouvrée par l'usage de cette première voie de droit.

Art. 7. — Le remboursement de l'avance est normalement effectué dans un délai de 30 mois pour les membres du Gouvernement et assimilés, et de 25 mois pour les parlementaires, par retenues mensuelles d'égale importance opérées sur la rémunération des intéressés.

Art. 8. — Les décisions d'octroi d'avances sont prises sous la signature de ministre des finances après visa du trésorier central et en respect des prescriptions de l'ordonnance n° 17/P du 19 juin 1962 relative au contrôle financier.

Les dépenses et les recettes affectées aux avances octroyées seront imputées au compte hors budget intitulé : « Compte d'avances pour achat de véhicules ».

Art. 9. — L'octroi d'une nouvelle avance est subordonné au remboursement intégral de la précédente avance.

Art. 10. — Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal officiel.

Fort-Lamy, le 1^{er} février 1965.

François TOMBALAYE.

DECRET n° 16/P du 1^{er} février 1965 portant règlement des opérations budgétaires de 1964.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,
PRÉSIDENT DU CONSEIL DES MINISTRES,

Sur le rapport du ministre des finances,

Vu la Constitution ;

Vu la loi n° 11 du 11 mai 1962 relative aux lois de finances, et notamment son article 18,

DÉCRÈTE :

Art. 1^{er}. — Les opérations de régularisation par la direction des finances, visées à l'article 18 de la loi n° 11 du 11 mai 1962 peuvent avoir l'un des objets suivants :

1° Mandatement des dépenses régulièrement engagées ;

2° Imputation définitive de recettes ou de dépenses déjà constatées en écriture, notamment des comptes d'exécution ou d'imputation provisoire ;

3° Règlement de sessions régiesétaires ;

4° Modification d'une imputation erronée.

Art. 2. — Les opérations de régularisation visées à l'article 1^{er} peuvent être effectuées au titre de la gestion 1964 jusqu'au 28 février 1965.

Art. 3. — Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal officiel.

Fort-Lamy, le 1^{er} février 1965.

François TOMBALAYE.

MODIFICATIF n° 24/P du 8 février 1965 au décret n° 16/P du 15 octobre 1964 accordant à M. Djidindaye (Edouard), la rémunération attribuée aux directeurs de cabinet ministériel.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE,
PRÉSIDENT DU CONSEIL DES MINISTRES,

Vu la Constitution ;

Vu le décret n° 249/P du 21 décembre 1963 fixant la rémunération globale mensuelle de fonction des membres des cabinets ministériels ;

Vu la loi de finances pour 1965 et notamment son article 28 ;

Annexe II :

**Ordonnance instituant l'assurance automobile au Tchad (version
ressaisie)**

Ordonnance 65-001 1965-02-06 CD

Ordonnance portant institution d'une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicule à moteur.

Table des matières

- Titre 1 : De l'obligation d'assurance
- Titre 2 : Entendue de la garantie
- Titre 3 : Du contrôle de l'obligation d'assurance
- Titre 4 : De la prévention
- Titre 5 : Des opérations d'assurance contre les risques de responsabilité civile résultant des dommages causés par l'incendie ou l'explosion des véhicules terrestres à moteur
- Titre 6 : Sanctions
- Titre 7 : Dispositions diverses

Titre 1 : De l'obligation d'assurance

Article 1: Toute personne physique ou morale dont la responsabilité civile peut être engagée en raison des dommages corporels ou matériels causés à autrui par un véhicule terrestre à moteur, ainsi que ses remorques ou semi-remorques, doit pour faire circuler ledit véhicule être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité dans les conditions fixées par la présente ordonnance et les textes pris pour son application.

La présomption qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurance est établie par la présentation d'un document justificatif.

Article 2: L'obligation d'assurance s'applique également à l'État et aux collectivités publiques.

Article 3: Les dispositions de l'article premier ne sont pas applicables aux dommages causés par les véhicules circulant sur les rails.

Article 4: Les contrats d'assurance prévus à l'article 1 doivent être souscrits auprès d'une société d'assurance ou d'un assureur agréé en application des dispositions du décret n°36/PR du 28 février 1963 pour pratiquer les opérations d'assurances.

Titre 2 : Entendue de la garantie

Article 5: Les contrats d'assurance prévus à l'article 1er du ci-dessus doivent obligatoirement comporter une garantie au moins égale à 25 000 000 de francs par véhicule et par sinistre.

Article 6: À compter de la date d'application de la présente ordonnance tout contrat garantissant une responsabilité visée à l'article 1er sera, nonobstant toute clause contraire, réputé comporter des garanties au moins équivalentes à celles fixées à l'article 5 de la présente ordonnance.

Pour les contrats en cours à la date de publication de la présente ordonnance et qui ne comportent pas au moins les garanties visées à l'alinéa précédent, l'assureur pourra, dans un délai de 3 mois à compter de cette publication, proposer un nouveau taux de prime qui prendra effet à la date d'application de l'ordonnance.

L'assuré, dans le délai d'un mois suivant la notification de cette proposition, pourra résilier le contrat moyennant préavis de 20 jours. Cette résiliation donnera lieu à la restitution de la portion de prime payée pour le temps où l'assurance ne court plus, calculée *pro rata-temporis*.

Titre 3 : Du contrôle de l'obligation d'assurance

Article 7: Pour l'application du dernier alinéa de l'article 17 de la présente ordonnance, l'entreprise d'assurance doit délivrer sans frais un document justificatif, dit attestation d'assurance, pour chacun des véhicules couverts par la police.

Si la garantie de contrat s'applique à la fois à un véhicule à moteur et à sa remorque ou semi-remorque, une seule attestation peut être délivrée à la condition qu'elle précise le type de remorques ou semi-remorques qui peuvent être utilisées avec le véhicule, ainsi que, le cas échéant leur numéro d'immatriculation.

L'attestation doit être, en tout état de cause délivrée en autant d'exemplaires qu'il sera prévu de véhicules au contrat.

L'attestation d'assurance doit mentionner la dénomination et l'adresse complète de l'entreprise d'assurance, le numéro de la police d'assurance, la période d'assurance correspondant à la prime ou portion de prime payée. La présomption d'assurance ne joue que pour la période mentionnée par ce document. En outre, elle doit préciser les caractéristiques du véhicule, notamment son numéro d'immatriculation ou à défaut, s'il y a lieu, le numéro du moteur. Le cas échéant, elle portera également mention de la profession du souscripteur.

Article 8: Les documents justificatifs visés à l'article 7 ci-dessus sont délivrés dans un délai maximum de 15 jours à compter de la souscription du contrat et renouvelés lors du paiement de la prime ou portion de prime correspondante. L'attestation doit être délivrée et renouvelée s'il y a lieu sans frais supplémentaires.

Faute d'établissement immédiat de ces documents, l'entreprise d'assurance délivrera sans frais à la souscription du contrat une attestation provisoire qui établit la présomption d'assurance pendant un délai de 20 jours.

Cette attestation, établie en autant d'exemplaires que de véhicules prévus au contrat doit mentionner la dénomination, l'adresse de l'entreprise d'assurance, le nom, prénoms et adresse du souscripteur du contrat, la nature et le type du véhicule ainsi que la période pendant laquelle elle est valable et, le cas échéant, la profession du souscripteur.

Les documents justificatifs d'assurance ne pourront être remis que sur présentation d'un certificat attestant que le véhicule dont il s'agit a été soumis depuis moins d'un an à une vérification effectuée dans les conditions définies au titre IV ci-après.

Article 9: En cas de perte ou de vol de l'attestation prévue à l'article 7, l'assureur ou l'autorité compétente en délivrera un duplicata sur simple demande de la personne au profit de qui le document original avait été établi.

Article 10: La forme en laquelle devront être établis les documents prévus au présent titre est fixée par arrêté conjoint du ministre des finances et du ministre chargé des transports.

Article 11: En cas de suspension de garantie, de résiliation du contrat, sauf en cas de retrait total d'agrément, ou de dénonciation de la tacite reconduction, l'assurance avise l'autorité chargée du contrôle des assurances qui fait procéder au retrait du document justificatif par la police ou la gendarmerie.

Titre 4 : De la prévention

Article 12: Les véhicules soumis à l'obligation d'assurance ne peuvent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement. Ils doivent obligatoirement faire l'objet d'une vérification annuelle portant sur leur état mécanique pour les véhicules de tourisme et semestrielle pour les véhicules de transports publics de voyageurs ou de marchandises.

Cette vérification est effectuée par les soins des services relevant du ministère des travaux publics ou, le cas échéant, par un professionnel agréé par lesdits services.

Si l'état du véhicule est satisfaisant il est délivré au propriétaire un certificat l'attestant.

Dans le cas contraire, le véhicule doit être représenté dans le délai maximum d'un mois. À défaut ou, s'il n'est pas alors possible de délivrer le certificat prévu au 3^e alinéa, la carte grise sera retirée et ne sera restituée que lorsque ce certificat pourra être représenté.

Un arrêté conjoint du ministre chargé du contrôle des assurances et du ministre des travaux publics fixera les modalités d'application des dispositions du présent article.

Titre 5 : Des opérations d'assurance contre les risques de responsabilité civile résultant des dommages causés par l'incendie ou l'explosion des véhicules terrestres à moteur

Article 13: Les opérations d'assurance contre les risques de responsabilité civile résultant des dommages causés par l'incendie ou l'explosion des véhicules terrestres à moteur visés à l'article 1^{er} de la présente ordonnance, doivent, lorsqu'il s'agit de dommages survenus au cours ou à l'occasion de la circulation desdits véhicules, être rangées dans la catégorie prévue au paragraphe 9 de l'article 6 du décret n°36/PR du 28 février 1963.

Article 14: À compter de la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance, les contrats émis au titre de la catégorie d'opérations visée au paragraphe 11 de l'article 6 du décret n°36/PR du 28 février 1963 seront réputés ne pas comporter la garantie des risques de

responsabilité civile résultant des dommages causés par l'incendie ou l'explosion d'un véhicule terrestre à moteur, au cours ou à l'occasion de la circulation.

Titre 6 : Sanctions

Article 15: À défaut de présentation de document justificatif prévu à l'article 1er, la justification de l'assurance devra être soumise aux autorités judiciaires par tous les moyens.

Quiconque aura contrevenu aux dispositions de l'article 1er de la présente ordonnance sera puni d'un emprisonnement de 2 à 6 mois et d'une amende de 10 à 50 000 francs ou l'une des ces deux peines seulement.

Article 16: Si la juridiction civile est saisie d'une contestation sérieuse portant sur l'existence ou la validité de l'assurance, la juridiction pénale appelée à statuer sur le délit prévu à l'article précédent sursoira à statuer jusqu'à ce qu'il ait été jugé définitivement sur ladite contestation.

Article 17: Sous peine d'une amende de 4 000 francs, tout conducteur d'un véhicule visé à l'article 1er doit être en mesure de présenter un document faisant présumer que l'obligation d'assurance prévue audit article a été satisfaite. Cette présomption résultera de la production, aux fonctionnaires ou agents chargés de constater les infractions à la police de la circulation d'un document dont les conditions d'établissement et la validité sont fixés à l'article 7. À défaut de cette présentation et jusqu'à ce qu'il ait été justifié de l'assurance, le véhicule sera placé en fourrière à la diligence de l'autorité investie du pouvoir de police. Les frais occasionnés par la mise en fourrière du véhicule, sont à la charge du propriétaire.

L'assureur qui reçoit une demande écrite de document justificatif doit délivrer celui-ci dans un délai maximum de 15 jours sous peine d'une amende de 4 000 francs.

Article 18: Toute omission volontaire de déclaration ou fausse déclaration faite de mauvaise foi par l'auteur d'un accident causé par un véhicule terrestre à moteur sera punie d'une amende de 4 000 francs à 20 000 francs.

Article 19: Pendant la période de 6 mois suivant la date de promulgation de la présente ordonnance le défaut de production aux fonctionnaires ou agents chargés de constater les infractions à la police de la circulation d'un des documents justificatifs prévus au titre III de la présente loi n'entraînera pas l'application des sanctions prévues au présent titre.

Titre 7 : Dispositions diverses

Article 20: Toute personne assujettie à l'obligation d'assurance qui, ayant sollicité la souscription d'un contrat ou la modification d'un contrat déjà existant, lorsque cette proposition est faite pour satisfaire à l'obligation d'assurance auprès d'une société d'assurance ou d'un assureur dont les statuts n'interdisent pas la prise en charge du risque en cause, en raison de sa nature, se voit opposer un refus, en saisit le service du contrôle des assurances au ministère des finances.

Celui-ci prend les mesures nécessaires pour la détermination du montant de la prime moyennant laquelle la société d'assurance ou l'assureur intéressé est tenu de garantir le risque qui lui a été proposé. Il peut déterminer le montant d'une franchise qui restera à la charge de l'assuré.

La prise est alors fixée par une commission présidée par le directeur des assurances et comprenant un magistrat désigné par le ministre de la justice, un représentant des assurances proposé par la représentation professionnelle et un représentant des usagers désigné par le ministre chargé des transports. Les modalités de fonctionnement de cette commission seront fixées par arrêté du ministre des finances.

Tout organisme assureur ayant maintenu son refus dûment constaté de garantir un risque dont la prime aura été fixée ainsi qu'il est prévu à l'alinéa précédent, sera considéré comme ne fonctionnant plus conformément à la réglementation en vigueur et encourra le retrait d'agrément prévu à l'article 6 du décret n°36/PR du 28 février 1963.

Lorsqu'il s'agit de la souscription d'un contrat nouveau le silence de l'assureur pendant plus de 10 jours après réception de la proposition, est considéré comme un refus implicite d'assurance.

En ce qui concerne la modification d'un contrat, est considérée comme acceptée la proposition faite par lettre recommandée de prolonger ou de modifier un contrat ou de mettre en vigueur un contrat suspendu si l'assureur ne refuse pas cette proposition dans les 10 jours après qu'elle lui est parvenue. Est assimilé à un refus le fait par l'assureur saisi d'une proposition d'assurance signée, de subordonner son acceptation à la couverture de risque non visé par cette loi ou dont l'étendue excéderait les limites de l'obligation d'assurance.

Article 21: En cas d'aliénation d'un véhicule terrestre ou de ses remorques ou semi-remorques, et seulement en ce qui concerne le véhicule aliéné, le contrat d'assurance est suspendu de plein droit à partir du lendemain à zéro heure du jour d'aliénation, il peut être résilié moyennant préavis de 20 jours par chacune des parties. À défaut de remise en vigueur du contrat par accord des parties ou de résiliation par l'une d'elles, la résiliation interviendra de plein droit à l'expiration d'un délai de 6 mois à compter de l'aliénation.

L'assuré doit informer l'assureur par lettre recommandée avec demande d'avis de réception de la date de l'aliénation.

Il pourra être stipulé au contrat qu'à défaut de cette notification, l'assureur aura droit à une indemnité d'un montant égal à la fraction de prime échue ou à échoir correspondant au temps écoulé entre la date de l'aliénation et le jour où il en aura eu connaissance. Le montant de cette indemnité ne pourra dépasser la moitié d'une prime annuelle.

Article 22: La durée de la garantie est en principe annuelle. Lorsque la durée de la garantie est au moins égale à un an, si le souscripteur en fait la demande, la prime annuelle peut être fractionnée par trimestre mais en aucun cas, il ne pourra être octroyé de crédit ou de délai pour le paiement des primes ou portions de primes afférentes aux contrats souscrits pour satisfaction à l'obligation prévue à l'article 1er.

Article 23: Tout auteur d'un accident causé par un véhicule terrestre à moteur doit faire connaître à l'agent de la force publique qui dresse le procès-verbal ou le rapport de l'accident si les dommages qu'il a causés sont couverts par une assurance et, dans l'affirmative, préciser le nom et l'adresse de la société d'assurance et le numéro de la police.

Article 24: Un décret ultérieur pris en conseil des ministres sur proposition conjointe du ministre des finances et du ministre chargé des transports, portera création d'un fonds de garantie chargé, dans le cas où le responsable des dommages demeure inconnu ou se révèle totalement insolvable, ainsi qu'éventuellement son assureur de payer les indemnités allouées aux victimes d'accidents corporels ou à leurs ayants droit lorsque ces accidents ouvrant droit à réparation, ont été causés par les véhicules définis à l'article 1er de la présente ordonnance.

Ce décret fixera les modes de financement et les règles de fonctionnement de ce fonds.

Article 25: Des décrets du Président de la République détermineront en cas de besoin les modalités d'application de la présente ordonnance.

Article 26: La présente ordonnance qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1965 sera déposée sur le bureau de l'Assemblée nationale suivant les formes constitutionnelles requises, publiée au Journal Officiel et exécutée comme loi de l'État.

Signature : le 6 février 1965

version 1 — Paru au Journal Officiel.

Date de début : 1 janvier 1965

Origine : Banque Tchadienne de Données Juridiques

Émetteur : TCHAD

Étendue : Nationale

Annexe III:

**Etat de la production de l'exercice 2011 (Toutes branches confondues)
de la SAFAR Assurances**

SAFAR ASSURANCES

BP 6089 N'DJAMENA

ETAT DE LA PRODUCTION EXERCICE 2011

ORDRE	BRANCHES	PRIMES NETTES	ACCESSOIRES	TAXES	CARTES ROSES	PRIMES TTC
1	AUTOMOBILE	1 249 438 633	24 482 522	192 834 690	16 392 500	1 483 148 345
2	RC GENERALE	209 303 350	1 234 400	37 131 795		247 669 545
3	IND ACCIDENTS	26 523 181	585 000	5 421 634		32 529 815
4	MALADIE	502 512 322	11 049 005	96 030 128		609 591 455
5	INCENDIE & RA	365 563 199	1 787 500	83 136 992		450 487 691
6	TRANSPORT	123 637 748	1 357 800	9 745 402		134 740 950
	TOTAUX	2 476 978 433	40 496 227	424 300 641	16 392 500	2 958 167 801

VISA PRODUCTION

VISA CONTRÔLE

Annexe IV :

**Etat de la production annulée exercice 2011 (Toutes branches
confondues) de la SAFAR Assurances**

SAFAR ASSURANCES

BP 6089 N'DJAMENA

ETAT DE LA PRODUCTION ANNULEE EXERCICE 2011

ORDRE	BRANCHES	PRIMES NETTES	ACCESSOIRES	TAXES	CARTES ROSES	PRIMES TTC
1	AUTOMOBILE	73 501 706	1 427 336	7 613 932	1 422 000	83 964 974
2	RC GENERALE					0
3	IND ACCIDENTS	3 139 068				3 139 068
4	MALADIE	1 926 714	4 167	384 510		2 315 391
5	INCENDIE & RA					0
6	TRANSPORT					0
	TOTAUX	78 567 488	1 431 503	7 998 442	1 422 000	89 419 433

VISA PRODUCTION

VISA CONTRÔLE

Annexe V :

**Etat récapitulatif de la production/ catégorie (Emissions) 2011 de la
STAR Nationale**

[Tous]

Du 01/01/2011 Au 31/12/2011

Agence : Toutes les agences

Branches : De 11 A 11

Type : C Comptant

Catégorie	Nombre	Prime Nette	Accessoires	Taxes	Prime Totale	Commissions	Prime Hors Comm.
01101 - Véhicules de tourisme	2566	113.106,584	4.327,500	25.798,812	143.232,896	4.093,480	139.139,416
01102 - Véhicules utilitaires de moins de 3,5 t	4410	396.824,550	11.415,000	70.799,353	479.038,903	22.940,349	456.098,554
01103 - Véhicules utilitaires de plus de 3,5 t, TPM	1001	134.644,168	3.146,000	28.954,593	166.744,761	3.122,255	163.622,506
01104 - Transport public des personnes	652	72.969,456	1.649,166	15.885,132	90.503,754	1.185,996	89.317,758
01105 - Véhicules motorisés à 2, 3 ou 4 roues	4954	79.041,879	4.989,000	24.213,251	108.244,130	1.605,184	106.638,946
01106 - Véhicules confiés aux garagistes et vendeurs	1	124,784	2,500	26,957	154,241	23,709	130,532
01107 - Véhicules destinés aux auto-écoles	1	91,138	2,500	20,228	113,866	0	113,866
01108 - Véhicules de location toutes zones confondues	98	8.315,895	250,000	1.863,184	10.429,079	560,014	9.869,065
01109 - Engins mobiles de chantiers toutes zones confond	7	291,600	20,000	74,320	385,920	0	385,920
01110 - Véhicules spéciaux	2	105,533	5,000	25,107	135,640	0	135,640
01190 - Flotte	931	806.441,705	8.953,500	136.828,980	952.224,185	100.771,586	851.452,599
01191 - Flotte (Commerciale)	49	23.904,389	572,500	5.237,362	29.714,251	2,257	29.711,994
Total :	14672	1.635.861,681	35.332,666	309.727,279	1.980.921,626	134.304,830	1.846.616,796

TABLE DES MATIERES

DEDICACE	i
REMERCIEMENTS	ii
LISTES ET SIGLES DES ABREVIATIONS	iii
LISTE DES TABLEAUX.....	iv
GLOSSAIRE	v
SUMMARY	vii
SOMMAIRE.....	viii
AVANT-PROPOS.....	ix
INTRODUCTION GENERALE	1
PREMIERE PARTIE : PRESENTATION DE LA SAFAR ASSURANCES SA ET LE	
DEROULEMENT DU STAGE.....	4
CHAPITRE 1: ORGANISATION STRUCTURELLE ET TECHNIQUE DE LA SAFAR	
ASSURANCES SA	6
Section 1 : Organisation structurelle de la SAFAR Assurances sa.....	6
Paragraphe 1 : Historique et objectifs	6
Paragraphe 2 : Présentation de l'organigramme de la SAFAR Assurances S.A.....	8
Paragraphe 3 : Description de l'organigramme.....	9
Section 2 : Organisation technique de la SAFAR Assurances sa.....	13
Paragraphe 1 : produits commercialisés.....	13
Paragraphe 2 : Gestion de la production	17
Paragraphe 3 : Gestion des sinistres.....	19
CHAPITRE 2 : DEROULEMENT DU STAGE	22
Section 1 : Période et cadre de stage.....	22
Paragraphe 1 : Période de stage	22
Paragraphe 2 : Cadres de stage.....	22
Section 2 : Taches exécutées	23
Paragraphe 1 : Au Département Production et Commercial	24
Paragraphe 2 : Au Département Sinistres :	24
Section 3 : Difficultés rencontrées	25
Paragraphe 1: Difficultés techniques	25
Paragraphe 2: Difficultés documentaires	26
Section 4 : Critiques et Suggestions.....	26
Paragraphe 1 : Critiques.....	27
Paragraphe 2 : Suggestions	27

DEUXIEME PARTIE : OBSTACLES AU DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE	
AUTOMOBILE AU TCHAD	29
CHAPITRE 1: DIFFICULTES LIEES AU DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE	
AUTOMOBILE AU TCHAD	31
Section 1 : Obligation d'assurance automobile	31
Paragraphe unique : Utilité et fondements juridiques de l'assurance automobile	31
Section 2: Présentation du parc automobile national	34
Paragraphe unique : Analyse du parc national.....	36
Section 3: Facteurs hostiles au développement de l'assurance automobile au Tchad	38
Paragraphe 1 : Au niveau des compagnies.....	38
Paragraphe 2 : Au niveau de l'Etat	40
Paragraphe 3 : Au niveau des assurés	41
CHAPITRE 2 : EBAUCHE DE SOLUTIONS.....	42
Section 1: Au niveau des compagnies.....	42
Paragraphe unique : Faire la promotion des produits.....	42
Section 2: Au niveau de l'Etat.....	44
Paragraphe 1 : Assainissement du parc national par l'Etat	45
Paragraphe 2 : Réviser et appliquer les dispositions de l'Ordonnance 001/CD du 06 février 1965	45
CONCLUSION GENERALE	49
BIBLIOGRAPHIE.....	51
ANNEXES.....	53
TABLE DES MATIERES	71

