

**Conférence Interafricaine des
Marchés d'Assurances (CIMA)**

BP: 2750 Libreville Gabon

Tél: (241) 44 37 79

Fax: (241) 73 42 88

Site : www.cima-afrique.org



Institut International des Assurances (IIA)

BP: 1575 Yaoundé Cameroun

Tél: (237) 22 20 71 52

Fax: (237) 22 20 71 51

Site : www.iia-cameroun.org

**Rapport de fin d'études et de stage en vue de l'obtention du Diplôme de
Maîtrise en Sciences et Techniques d'Assurance (MST-A)**

(Cycle II 10^{ème} promotion : 2010 - 2012)

THEME

**LE PARC AUTOMOBILE DE L'ETAT:
CAS DU TCHAD**

Présenté et soutenu par :

MBAÏGUEDEM NARSEM Lucky

Etudiant au Cycle de MST-A

Sous la direction de :

Monsieur BEMBA BERAL

**Chef de Département Technique
Adjoint à la STAR NATIONALE S.A**

Novembre 2012

DEDICACE

Aux deux grandes familles **NARSEM** et **DEOUGOTO**, auxquelles nous devons notre existence, nous leur dédions ce modeste travail, fruit de leur synergie.

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier tout le personnel de la Direction, des différents départements et des services de la STAR Nationale S.A ainsi que les responsables du Centre Professionnel de Formation à l'Assurance (CPFA) pour avoir rendu possible notre stage.

Nous formulons notre gratitude aux chefs de services et les agents qui, à travers leurs conseils, orientations et remarques nous ont formés.

Nos reconnaissances particulières :

- Aux autorités de l'Institut Internationale des Assurances (IIA) et tout le corps professoral, pour l'importance et la qualité de l'enseignement pluridisciplinaire et la rigueur dans notre formation professionnelle ;
- A Monsieur **BEMBA BERAL**, Chef de Département Technique Adjoint à la STAR Nationale S.A, notre encadreur, pour sa disponibilité et ses encouragements ;
- A Monsieur **NGARDJI NDOMADJINGAR**, Directeur du Parc Automobile de l'Etat, pour l'intérêt particulier qu'il a accordé à nos demandes d'informations,
- A nos parents, **NGARMADJIBE NARSEM**, **YOTOUDJIMAYE Christine**, **NENODJI Dina**, **ABDELKADER DEOUGOTO** et **MBAÏBE Rosine** pour leurs aides aussi diverses que variées ;
- A **KOUDJINGONE Jeanne**, notre grand-mère qui depuis notre enfance nous a toujours témoigné d'un amour riche et intarissable.

Que tous nos camarades de promotion (MST-A et DESS-A) qui, en dépit de nos différences culturelles et éducationnelles n'ont ménagé aucun effort pour la cohésion et l'intégration de tous et chacun, trouvent ici l'expression de notre totale reconnaissance.

Nous n'aurions pu mener à bien ce travail sans l'appui et le soutien de nombreuses personnes qui, de près ou de loin, nous ont permis et aidé à bien achever ce rapport de stage. Qu'elles trouvent ici l'expression nos sincères remerciements.

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

ACT :	Assureurs Conseils Tchadiens
AN :	Assemblée Nationale
AP :	Administration Publique
CA :	Conseil d'Administration
CEMAC :	Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale
CIAD :	Cabinet d'Investissement, d'Assistance et de Développement
CIMA :	Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances
CNPT :	Conseil National du Patronat Tchadien
DAF :	Département Administratif et Financier
FOB :	Free On Bord
IARD :	Incendie, Accidents et Risques Divers
IIA :	Institut International des Assurances
OHADA :	Organisation pour l'Harmonisation de Droits des affaires en Afrique
PCA :	Président du Conseil d'Administration
S.A :	Société Anonyme
SAFAR :	Société Africaine d'Assurances et de Réassurances
SGG :	Secrétariat Général du Gouvernement
STAR :	Société Tchadienne d'Assurances et de Réassurances
Tab :	Tableau
UAP :	Union des Assurances de Paris
VTM :	Véhicule Terrestre à Moteur

LISTE DES TABLEAUX

Tab 1	Liste des produits IARD	Pages 7 & 8
Tab 2	Liste des produits vie	Page 8
Tab 3	Etat récapitulatif de la production automobile de 2009	Page 15
Tab 4	Etat récapitulatif de la production automobile de 2010	Page 15
Tab 5	Etat récapitulatif de la production automobile de 2011	Page 16
Tab 6	Immatriculation des véhicules administratifs par genre de véhicules	Page 29
Tab 7	Immatriculation des véhicules des membres du Gouvernement et des autres institutions publiques	Page 30
Tab 8	Etat C1 de la STAR Nationale S.A à fin 2009	Pages 45 & 46
Tab 9	Etat C1 de la STAR Nationale S.A à fin 2010	Pages 47 & 48
Tab 10	Etat C1 de la STAR Nationale S.A à fin 2011	Pages 49 & 50

SUMMARY

Central Africa, Chad is a member of the Federation of insurance Companies Law National African (FANAF) and signatory of the Treaty of the Inter-African Conference on Insurance Markets (CIMA). There are currently two companies insurance in case the African Society of Insurance and Reinsurance (SAFAR) and the Chadian League of Insurance and Reinsurance (STAR Nationale S.A). First insurance company Chadian, National STAR S.A was established in 1977 and ranks first in the domestic market of the insurance sector.

Conducted as part of internship report to obtain a Master of Science and Techniques of Insurance (MST-A), this reflection on **“Fleet of the State: case of Chad”** fills the void left after the roundtable fleet insurance of the State and the CIMA code held in N'Djamena in Chad in 1997 and aims to protect the victims of road accidents as enacted by the CIMA code. Its main objective to detect the failure of the State, meet its commitments in the field of vehicle insurance in the service of the Public Administration.

The methodology of the work has focused on the capitalization of lectures received at the international Institute of Insurance (IIA) of Yaoundé, fieldwork in Chad with the Secretariat of the Government of Chad, mainly in the direction of the fleet of the State and to direction of administrative litigation.

The results clearly showed that State vehicles are not insured and thus constitute a danger because there is not currently a structure to compensate the victims of traffic accidents caused by gear of the State in accordance with CIMA code. Also, the fleet of the State is a loophole for individuals who register the machines with two or four wheels AP (Public Administration), it is a loss for the State and the insurance companies to even more than registering the AP gear, and the owners are exempted from various taxes and current automobile insurance.

In view of these results, it is urgent to reform the management of the fleet of the Chadian State by giving the direction of appropriate resources.

Regarding the management of accidents, it is urgent to establish a structure to compensate the victims of traffics accidents caused by vehicles of State taking into account the requirements of the CIMA code.

Ultimately, it should offer to hold discussions on the possibility of transferring the risk from the State automobile to private insurance companies.

SOMMAIRE

DEDICACE	I
REMERCIEMENTS.....	II
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS	III
LISTE DES TABLEAUX	IV
SUMMARY.....	V
SOMMAIRE.....	VI
AVANT-PROPOS.....	VII
INTRODUCTION GENERALE	1
PREMIERE PARTIE : PRESENTATION DE LA STRUCTURE D'ACCUEIL ET DESCRIPTION DU STAGE	4
CHAPITRE PREMIER : PRESENTATION DE LA STAR NATIONALE S.A	5
Section I : Structure Institutionnelle	5
Section II : Structure Organisationnelle.....	8
CHAPITRE DEUXIEME : DESCRIPTION DU DEROULEMENT DE STAGE.....	22
Section I : Taches exécutées	22
Section II : Difficultés rencontrées, Observations et Suggestions	24
DEUXIEME PARTIE : LE PARC AUTOMOBILE DE L'ETAT TCHADIEN : QUELLE PROTECTION POUR LES VICTIMES D'ACCIDENTS DE CIRCULATION ?	27
CHAPITRE PREMIER : ANALYSE DU PARC AUTOMOBILE DE L'ETAT	28
Section I : Presentation du Parc Automobile de l'Etat.....	28
Section II : Gestion Du Parc Automobile de L'Etat	29
CHAPITRE DEUXIEME : GESTION DES ACCIDENTS DE CIRCULATION CAUSES PAR LES VEHICULES DE L'ETAT ET ESSAI DE SOLUTIONS.....	35
Section I : Gestion des accidents de circulation causes par les véhicules de l'Etat	35
Section II : Essai de solutions	38
CONCLUSION.....	41
BIBLIOGRAPHIE.....	43
ANNEXES.....	44
TABLE DES MATIERES	58

AVANT-PROPOS

A l'instar des grands Instituts ou Ecoles de formation de, l'obtention du diplôme de fin d'étude, à l'Institut International des Assurances est couronnée par la rédaction et la soutenance d'un rapport de stage pour tout étudiant au cycle de Maîtrise en Sciences et Techniques d'Assurances.

Ce stage permet d'une part, à l'étudiant d'appliquer dans les conditions réelles, les connaissances et les méthodes théoriques enseignées au cours de deux années académiques de formation. Et d'autre part, de vivre les réalités du terrain tant sur le plan technique et administratif que celui des relations humaines. C'est dans cette optique que nous avons passé notre stage au sein de la Société Tchadienne d'Assurances et de Réassurances (La STAR Nationale S.A), stage pendant lequel le choix de notre thème est porté sur : **« LE PARC AUTOMOBILE DE L'ETAT : CAS DU TCHAD ».**

Le choix de ce thème s'inscrit dans une logique de « protection [...] des victimes des dommages »¹ telle que édictée par le traité CIMA dans son préambule, d'une manière générale et particulièrement, vise la protection des victimes d'accidents de circulation causés par les véhicules, et précisément ceux appartenant à l'Etat.

Mais au-delà de la protection des victimes d'accidents de la route, l'Etat doit assumer sa responsabilité lorsque celle-ci est recherchée à l'occasion d'un accident de circulation causé par tout véhicule lui appartenant. Dans la mesure où garant de l'application des textes, l'Etat se doit de les respecter. Conséquemment, celui-ci ne pourra qu'améliorer son image et partant faire valoir sa qualité de protecteur des citoyens.

Le présent travail n'a pas la prétention d'être exhaustif, affranchi de toute faille. Vous aurez à constater des insuffisances et imperfections aussi bien dans le fond que dans la forme. Cela peut s'expliquer par les difficultés rencontrées pour accéder aux informations, et données aussi bien quantitatives que qualitatives, mais également du fait que toute œuvre humaine ne saurait être parfaite. Aussi, sommes-nous disposés à recevoir toutes les remarques, suggestions et orientations tendant à contribuer à l'amélioration de ce travail afin de lui donner un caractère plus scientifique.

¹ Page 3 du code CIMA, édition 2009

INTRODUCTION GENERALE

Trait d'union entre le Maghreb et l'Afrique noire, le territoire du Tchad, héritage de la colonisation française et vaste de 1 284 000 km² presque trois (3) fois plus grand que celui de la France, est le cinquième plus grand pays en superficie de L'Afrique continentale. De par sa position géographique, il est un Etat incontournable pour le rapprochement et l'intensification des échanges entre les pays du Nord et ceux du Centre de l'Afrique.

Ayant connu une histoire agitée, profondément marquée par les luttes politico ethniques, pour la première fois depuis des décennies, le Tchad connaît actuellement une relative paix à l'intérieur comme à l'extérieur de ses frontières. Au prix d'efforts acharnés, les armes ont fini par se taire. Alors que la paix et la concorde civile paraissent s'imposer désormais sur l'ensemble du territoire et à toute la population tchadienne, plus de cinquante ans après son indépendance, le temps semble arrivé pour le pays de profiter de ses innombrables richesses naturelles.

Avec une population estimée de nos jours à plus de 11 000 000 millions d'habitants d'après les données définitives du dernier recensement général de 2009, le Tchad a une économie basée essentiellement sur l'agriculture et l'élevage qui occupent quasiment le $\frac{3}{4}$ de la population active. Il y a de cela presque une décennie déjà, l'exploitation pétrolière permet au pays de sortir progressivement de son sous-développement. Cette nouvelle situation a permis aux autorités d'ouvrir la voie de la diversification économique.

Cette nouvelle donne a apporté un souffle nouveau au décollage de tous les secteurs d'activités du pays. Le secteur de transport connaît quant à lui une évolution plutôt fulgurante. Depuis la ré-immatriculation des véhicules terrestres à moteur (VTM) au Tchad en 2004, le parc automobile tchadien a connu un boom spectaculaire. Il a été dénombré en 2006 sur l'ensemble du territoire national 75616² engins toutes catégories confondues dont 57207 rien que pour la ville de N'Djaména soit plus de 76% du parc automobile national. Il est bien entendu question ici des véhicules régulièrement immatriculés. Si l'on intègre les engins à l'immatriculation fictive ou ceux qui n'en ont pas, il faudra revoir ces chiffres à la hausse de moitié sinon plus. Aujourd'hui, nous pouvons à peine exagérer en affirmant

²Tchad et Culture n°250 octobre 2006

qu'il y a au tant d'engins que des personnes en âge de conduire dans la ville de N'Djaména.

Certains de ces véhicules sont régulièrement immatriculés après les formalités d'usage. D'autres, en revanche, circulent soit sans numéro soit avec des numéros « bizarres » soit avec de faux numéros d'immatriculation des services sensibles de l'État. Les vraies fausses immatriculations sont celles des véhicules usant et abusant de l'immatriculation AP (Administration Publique) alors qu'ayant déjà fait l'objet de réforme au profit des particuliers, ces véhicules ne se trouvent plus sous la responsabilité de l'Etat. Ce qui permet à leurs propriétaires de ne pas payer les taxes, l'assurance et autres redevances et en même temps d'échapper au contrôle de la police. L'accroissement du parc automobile s'accompagne hélas de nombreux cas d'accidents de la circulation. Les victimes se comptent par milliers.

Il est à remarquer que l'assurance de responsabilité civile automobile est rendue obligatoire au Tchad à l'instar des autres pays membres de la CIMA et ce, depuis 1965. C'est pourquoi, la réparation des conséquences des accidents causés par les véhicules assurés incombe aux compagnies d'assurance. Mieux, aux termes de la réglementation tchadienne, l'article 2 de l'Ordonnance n°01/CD du 6 Février 1965 portant institution d'une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicules à moteur en République du Tchad dispose : « *l'obligation d'assurance s'applique également à l'Etat et aux collectivités publiques* ». Il s'avère que les autorités avaient déjà transcendé une vision limitée de la notion des prérogatives de la puissance publique, pour envisager sereinement l'intérêt public en transférant aux professionnels, la gestion d'un tel risque. Malheureusement, ce deuxième article semble être méconnu des autorités tchadiennes, du moins c'est ce qui ressort de la pratique constatée à tel enseigne qu'on est en droit de se demander si cette disposition n'est-elle pas tombée en désuétude ?

Face à cette problématique aux enjeux aussi incertains que dramatiques dans un contexte socio-économique aux mutations sans précédent, nous avons estimé judicieux qu'il est temps de réfléchir sur la nécessité de dissoudre au tant que faire se peut, les conséquences très souvent malheureuses des cas d'accidents de la route. C'est d'ailleurs dans ce sens que le législateur CIMA, en rendant l'assurance de responsabilité civile automobile obligatoire, ambitionne un diligent et équitable règlement des préjudices causés

par les véhicules. Mais, l'Etat en raison de son statut, ne peut être systématiquement soumis aux dispositions du code CIMA à l'instar des personnes privées et assimilées. C'est pourquoi, l'article 200 du code CIMA, en instituant l'obligation d'assurance en matière de circulation automobile l'en a écarté. Toutefois, l'Etat ne bénéficie d'aucune dérogation quant aux dispositions consacrées en matière d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Il a été prévu par le législateur CIMA plusieurs dispositions applicables aux véhicules de l'Etat en ce qui concerne l'indemnisation des victimes d'accidents de circulation. C'est le cas de l'article 238 qui dispose : « *pour l'application des articles 231 à 236³, l'Etat est assimilé à un assureur.* ».

Au regard de tout ce qui précède, la présente réflexion vise à penser une refonte fondamentale du parc automobile de l'Etat afin de garantir à la population un règlement juste, et rapide des sinistres et prioritairement ceux corporels imputables aux véhicules de l'Etat pour rester en conformité avec les dispositions du code CIMA. Pour ce faire, le cadre de cette étude sera circonscrit au seul cas du parc automobile de l'Etat tchadien avec comme échantillon, la ville de N'Djaména, la capitale et à l'exclusion des VTM (Véhicules Terrestres à Moteur) soumis à l'obligation d'assurance, objet de l'article 200 et suivants du code CIMA.

Du point de vue méthodologique, la présente étude combine les entretiens avec les personnes ressources à l'aide des guides d'entretien, de recueils d'informations et de recherches en bibliothèques. Ainsi, pour rester conforme aux canons de l'IIA, notre travail se compose de deux parties comportant chacune deux chapitres :

Dans la première partie, intitulée présentation de la structure d'accueil et description du stage il sera question de la présentation de la STAR Nationale S.A au chapitre premier et de la description du stage au chapitre deuxième.

Dans la deuxième partie libellée le parc automobile de L'Etat tchadien : quelle protection pour les victimes d'accidents de circulation ?, nous traiterons de l'analyse du parc automobile de l'Etat au chapitre premier et proposerons en essai de solution précédé d'une observation de la gestion des accidents de la circulation causés par les véhicules de l'Etat au chapitre deuxième.

³ Les articles 231 à 236 traitent respectivement du délai de présentation d'offre, des modalités de communication du procès-verbal, de la pénalité en cas d'offre tardive, de la protection des mineurs et des incapables, de la faculté de dénonciation de la transaction, et du délai de paiement des indemnités.

PREMIERE PARTIE : PRESENTATION DE LA STRUCTURE D'ACCUEIL ET DESCRIPTION DU STAGE

Comme toutes les premières sociétés d'assurance de droit national de la zone CIMA, la STAR Nationale S.A, compagnie au sein de laquelle nous avons effectué notre stage a vu le jour en 1977 sur les cendres d'une des succursales de l'Union des Assurances de Paris (UAP) basée à N'Djaména. Ainsi, la présentation de la STAR Nationale S.A (Chapitre premier) et la description du déroulement de stage (Chapitre deuxième) seront successivement abordées dans cette première partie.

CHAPITRE PREMIER : PRESENTATION DE LA STAR NATIONALE S.A

Présenter la STAR Nationale S.A revient à connaître la société en tant que institution (Section I), ensuite à comprendre comment elle fonctionne en tant qu'organisation (Section II)

Section I : Structure Institutionnelle

Paragraphe 1 : Historique

Première compagnie d'assurance de droit national, régie par l'ordonnance n°09/PCSM/SG/SGG/77 du 23 juin 1977 portant organisation de l'industrie des assurances en République du Tchad, la STAR Nationale S.A créée par ordonnance n°10/PCSM/SGG du 30/06/1977, a ouvert ses portes le 1^{er} janvier 1978 avec un effectif de trente (30) salariés. Privatisée en mars 1996, la STAR Nationale S.A est devenue une société anonyme avec un capital social de un milliard (1 000 000 000) de francs CFA entièrement libéré. Son chiffre d'affaires annuel s'élève de nos jours à plus de six milliards (6 000 000 000) francs CFA.

Aujourd'hui, le nombre du personnel a augmenté de façon très significative. L'effectif est de quatre vingt dix (90) personnes soit une progression de 300% par rapport à l'année de la création. Il faut ajouter à ce personnel, quarante (40) agents travaillant sous le contrôle de la STAR Nationale S.A dans les différents centres médicaux de la société cotonnière du Tchad et plus d'une dizaine de commerciaux répartis à travers la ville de N'Djaména et dans les provinces.

Membre du bureau du Conseil National du Patronat Tchadien (CNPT), la STAR Nationale S.A, de par ses nombreuses années d'expérience et ses multiples relations, détient la position de leader national sur le marché des assurances devant la Société Africaine d'Assurances et de Réassurances (SAFAR), l'unique concurrente pour l'heure dans le secteur des assurances au niveau du Tchad.

Paragraphe 2 : Activités

Conformément à l'alinéa premier de l'article 329-1⁴ du CODE CIMA, le champ d'activités de la STAR Nationale S.A est limité à la seule pratique des opérations d'assurances. Mais contrairement aux exigences du CODE CIMA en son article 326⁵ alinéa 3 et singulièrement le seul cas connu de la zone CIMA, la STAR Nationale S.A pratique aussi bien les opérations dommages que celles rattachées à la vie. D'après les dirigeants, toutes les dispositions sont prises pour la mise sur pied d'une société vie dans un délai imminent afin de séparer les deux (2) opérations pour être en règle vis-à-vis des normes CIMA en vigueur. En attendant, les assurances sur la vie sont gérées par un département « autonome » rassurent les dirigeants.

Les assurés de la STAR Nationale S.A se composent essentiellement des entreprises publiques et privées, les organismes nationaux et internationaux, hommes d'affaires, commerçants, artisans, professionnels libéraux, ouvriers et étudiants. Dans le souci d'assurer une meilleure distribution des ses produits et d'être plus proche de ses clients, la STAR Nationale S.A a mis en place deux (2) types de réseaux de distribution.

A- Les réseaux de distribution

1- Un réseau intégré constitué par un personnel salarié

Le siège abrite différents services dont certains servent de bureaux de souscription. Le souci de proximité a conduit à la création des représentations désignées selon leur importance sous les vocables d'agences, sous-agences et antennes tant à N'Djaména qu'en provinces. Ainsi, il y a les agences de N'Djaména, de Moundou, et de Sarh, les sous-agences de Pala et de Doba, et les antennes de Bongor, de Léré, de Kélo, de Mongo, et d'Abéché. Des études récentes ont amenés les dirigeants à vouloir créer une agence pilote au siège. Des dispositions sont en train d'être prises pour le démarrage effectif en début 2013.

⁴ « Les entreprises soumises au contrôle en application de l'article 300 ne peuvent avoir d'autre objet que celui de pratiquer les opérations mentionnées à l'article 328, ainsi que celles qui en découlent directement, à l'exclusion de toute autre activité commerciale. »

⁵ « Toute entreprise réalisant des opérations définies au 1°) de l'article 300 ne peut pratiquer en même temps les opérations définies au 2°) du même article »

2- Un réseau constitué d'intermédiaires indépendants

Il regroupe des conseillers commerciaux, un Agent Général : Assureurs Conseils Tchadiens (ACT) et des courtiers au plan national : Gras Savoye, ASCOMA, ALPHA Assurances, SOCCAR, ASCO, ASCOMA, ECCcA et des courtiers à l'extérieur : ATLAS International (Tunis, courtier en Réassurance), SACROFINA, GROUPAMA, VERLIGNE, Cabinet DEGONDE (France).

Dans ses perspectives de développement la STAR Nationale S.A entend multiplier ses points de vente dans d'autres régions du pays.

Divers produits sont vendus par la société dont voici la liste par branche.

B- Tableaux de différents produits avec leur faculté de souscription

1- Branche IARD (Tab1)

PRODUITS	SOUS PRODUITS	OBLIGATION D'ASSURANCE
L'assurance automobile	- Responsabilité civile - Dommages au véhicule - Incendie - Vol - Sécurité routière	- Oui - Non - Non - Non - Non
L'assurance multirisque habitation ou bureau	- Incendie et risques annexes - Dommages électriques - Vol et Détournement - Dégât des eaux	- Non - Non - Non - Non
L'assurance multirisque industrielle	- Incendie et perte d'exploitation - Bris de machines - Tous risques montages - Tous risques Informatiques	- Non - Non - Non - Non
L'assurance construction	- Tous risques chantiers - Dommages aux ouvrages - Responsabilité Civile décennale	- Oui - Non - Oui

L'assurance responsabilité civile générale	- RC scolaire	Non
	- RC sportif	Non
	- RC chef d'entreprise	Non
	- RC chef de famille	Non
L'assurance transport et aviation	- Marchandises transportées	Oui ⁶
	- Corps d'aéronefs	Non
Les assurances de personnes	- Individuelle accidents	Non
	- Maladie	Non
	- Rapatriement	Oui et Non
	- Frais d'obsèques	Non

2- Branche Vie (Tab2)

PRODUITS	SOUS PRODUITS	L'OBLIGATION D'ASSURANCE
Vie en cas de vie	- Epargne retraite	Non
Vie en cas de décès	- Crédit bancaire	Oui ⁷ et Non
	- Temporaire décès groupes	Non

Section II : Structure Organisationnelle

Il sera question essentiellement dans cette section, de la présentation du fonctionnement des organes (paragraphe 1) et de la transcription de l'organigramme accompagnée d'une description succincte des tâches des différents postes (paragraphe 2) de ladite société.

Paragraphe 1 : Fonctionnement des Organes

A- Les organes de décision

1. L'Assemblée Générale (AG)

Organe suprême de la société, l'AG des actionnaires se tient une fois dans l'année en séance ordinaire. Cependant, elle peut être convoquée en session extraordinaire par le commissaire aux comptes ou par un mandataire désigné par le Président d'une juridiction

⁶ Arrêté n° 0019/MFM/MEC/DG/SCA/86 portant Application du Décret n° 736/PR/MFM/DG/SCA/85 du 19/11/85 du 19/11/85, notamment son Art II

⁷ Bien qu'il n'existe aucun texte rendant obligatoire la souscription de cette assurance, les banques l'imposent à tous leurs clients voulant contracter un prêt.

compétente ou éventuellement par le liquidateur. Elle définit et précise les objectifs de la société et les orientations qui doivent être données à son administration.

2. Le Conseil D'administration (CA)

Conformément à l'Acte Uniforme OHADA relatif au Droit des Sociétés Commerciales et de Groupements d'Intérêt Economique en ce qui concerne les modes d'administration des sociétés anonymes, la STAR Nationale S.A est organisée en société anonyme depuis 1996 avec un conseil d'administration dirigé par un Président du Conseil d'Administration (PCA). Ce Conseil d'Administration est composé de dix (10) administrateurs répartis comme suit : deux (2) représentants de la Société Cotonnière, cinq (5) représentants des privés tchadiens et trois (3) représentants des sociétés étrangères. La durée de leur mandat est fixée par les statuts de la société à trois (3) ans, ils sont désignés par l'AG. Le CA est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom de la société parmi lesquels :

- Approuver les rapports d'activités annuelles et les bilans financiers de la direction ;
- Exercer un contrôle permanent de la gestion de la société,

Le Conseil d'Administration se réunit deux (2) fois par an en session ordinaire : une fois au début de l'exercice pour l'adoption du budget annuel et une deuxième fois à la fin de l'exercice pour approuver le bilan annuel.

B- Les organes de direction

1. La direction générale

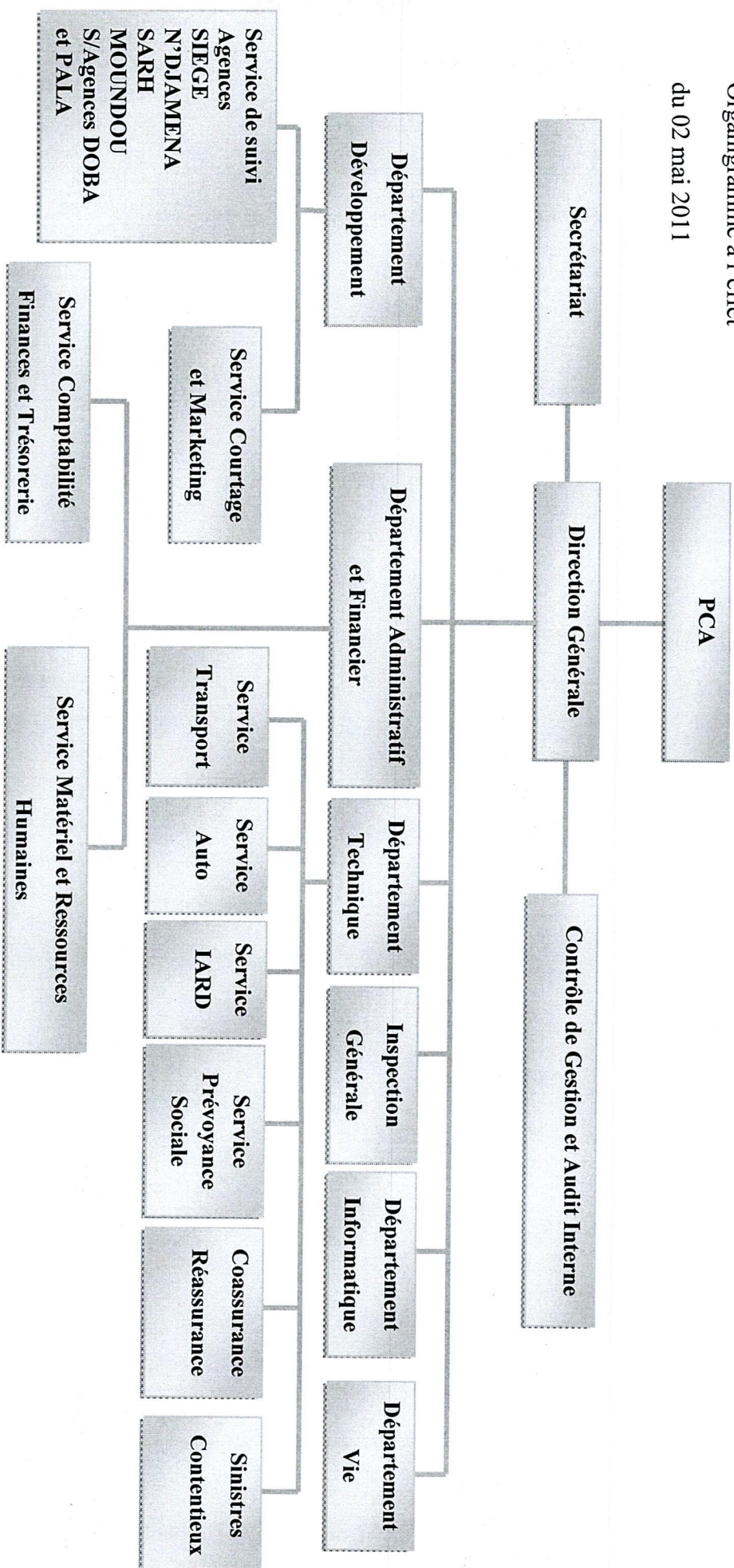
La direction générale est investie d'une mission permanente consistant à l'animation, la coordination, la gestion, la planification et le suivi de toutes les activités de la société et à représenter celle-ci dans ses rapports avec les tiers. Elle est pilotée par un Directeur Général désigné par le Conseil d'Administration.

Paragraphe 2 : Présentation de l'organigramme

A- Organigramme de la STAR Nationale S.A

Organigramme a l'effet

du 02 mai 2011



B- Description de l'organigramme

D'adoption récente, cet organigramme, proposé le 02 avril 2011 et entré en vigueur en mai de la même année, est en phase d'application plus ou moins complète. Il a été conçu par le Cabinet d'Investissement, d'Assistance et de Développement (CIAD) de Dakar au Sénégal suite à une étude puis légèrement amendé par la société. Ainsi du sommet à la base, sont respectivement alignés le Conseil d'Administration représenté par son président, la Direction Générale et son assistance de direction à laquelle est attaché le Contrôle de gestion et audit interne, six (6) Départements sous lesquels se trouvent treize (13) services inégalement répartis selon les nécessités de service.

1- Les départements

La STAR Nationale S.A compte six (6) départements : le Département Développement, le Département Administratif et Financier, le Département Technique, le Département Inspection, le Département Informatique et Département Vie. Suivant le planning de stage qui nous a été établi, notre description sera limitée aux départements technique et administratif avec leurs services respectifs au sein desquels nous avons effectué notre stage.

1.1- Département Administratif et Financier

Le Chef de Département Administratif et Financier administre et organise toutes les activités des services placés sous sa responsabilité à savoir : le Service du Personnel, le Service de Comptabilité, Moyens Généraux, Archives, le Service de Finances, Trésorerie et le service de caisse. Il cosigne généralement avec le Directeur Général tous les documents administratifs et financiers établis par la compagnie et destinés aux tiers. Le chef de Département Administratif et Financier (DAF) est aussi chargé de :

- Vérifier l'application des manuels des procédures administratives et financières ;
- Superviser les opérations d'encaissement de primes et de paiement de sinistres et suivre l'évolution des comptes de la trésorerie;
- Contrôler les mouvements de comptes des réassureurs et autres partenaires ;
- Contrôler les dossiers du personnel (congrés, missions, retraite...)

1.2- Le Département Technique

Représentés par un Chef de département et son adjoint, ce département, le plus important de la société, travaille avec six (6) services : le Service Transport, le Service Automobile, le Service IARD, le Service Prévoyance Sociale ; le Service Coassurance et Réassurance et le Service Sinistres et Contentieux. Chargé de coordonner les deux (2) principales activités de la compagnie : la production et le règlement de sinistres, le département technique a pour mission de :

- Apprécier les risques souscrits par la compagnie ;
- Viser les polices d'assurances et éventuellement réajuster les montants de primes d'assurances selon les risques à assurer ;
- Elaborer et suivre les programmes de réassurance et de coassurance ;
- Superviser la procédure de règlements de sinistres,
- Apprécier les montants des indemnités dues aux sinistrés au regard des textes et préjudices subis et viser les quittances de règlements de sinistres ;
- Apporter une assistance techniques aux avocats pour la défense des intérêts de la société devant les juridictions ;
- Effectuer des missions de contrôle technique dans les agences, sous-agences et antennes de la compagnie ;
- Former et informer le personnel de la société sur les nouvelles normes techniques, financières et législatives relatives au secteur des assurances ou ayant des répercussions assurantielles ;
- Evaluer les montants de provisions techniques suffisantes pour faire face aux engagements de la société vis-à-vis des assurés et bénéficiaires de contrats d'assurance ;

1.3- Département Vie

Les assurances sur la vie sont gérées par un département « autonome ». Jusque ce jour, il n'y a que trois (3) produits qui y sont vendus à savoir :

- *Epargne retraite* qui, il y a cinq (5) ans, a connu une forte demande mais qui, malheureusement, depuis ces deux (2) dernières années, connaît une baisse très

significative de la demande mais également un rachat massif des contrats par les souscripteurs ;

- **Crédit bancaire** qui semble être pour le moment le produit vedette du département. Les six (6) grandes banques opérant sur le marché tchadien enregistrent une forte demande de crédits de consommation de la part des clients. Devant ce phénomène, les banques ont rendu obligatoire et systématique la souscription de cette assurance comme préalable à l'octroi dudit crédit. La STAR Nationale S.A de par sa position de leader sur le marché et ses relations d'affaires avec ses banques se voit confier la quasi-totalité de ce portefeuille ;
- **Décès groupes** souscrit généralement par les grandes sociétés commerciales, de téléphonie et les industries.

Trois personnes sont affectées au service du département vie : un chef département, un chef de service, et un producteur qui est à la fois régleur de sinistres.

2- Les services

Dépendants directement des départements, les services de la STAR Nationale S.A sont au nombre de treize (13).

2.1- Service de suivi des agences

C'est un service commercial qui s'occupe de l'organisation, et de l'animation des agences. Il dépend du département développement.

2.2- Service courtage et marketing

Relevant également du commercial, ce service est chargé de faire :

- Les études de marché ;
- Les prévisions des ventes ;
- Le contrôle des résultats ;
- La coordination des activités mercatiques de la compagnie ;
- Et le suivi des relations entre la société et les courtiers

2.3- Service transport

Ce service a une double tâche : la production des contrats d'assurance relatifs aux marchandises transportées à l'importation et le règlement de sinistres survenus aux marchandises transportées par voies terrestres, maritimes ou aériennes importées des pays étrangers vers le Tchad. Il est à noter que l'assurance facultés est rendue obligatoire⁸ au Tchad depuis 1985 par le décret n°736/PR/MFM/DG/SCA/85 du 19/11/85. Ce décret a été entériné un an plus tard par l'arrêté d'application n°019/MFM/MEC/DG/SCA/86 notamment en son Art I premier alinéa qui dispose : « *L'obligation d'assurance instituée par le décret n°736 s'applique aux facultés ou marchandises à l'importation dont la valeur FOB atteint 500 000 (Cinq cent mille) francs Cfa* ». Et l'alinéa premier de l'article 2 d'ajouter : « *Les marchandises ou facultés transportées doivent être garanties depuis le port ou l'aéroport d'embarquement jusqu'au point de livraison au Tchad* »

Cependant, si des mesures impératives et appropriées ne sont pas prises dans un avenir très proche, cette assurance ignorée des opérateurs économiques et importateurs disparaîtra du marché tchadien.

2.4- Service auto

Ce service composé de six (6) agents dont un chef de service, est chargé uniquement de la production automobile. Comme dans la plupart des pays de la zone CIMA, le volet responsabilité civile de l'assurance automobile est rendu obligatoire au Tchad au lendemain des indépendances des pays d'Afrique noire francophone. A cause de son caractère contraignant, l'assurance automobile (la Responsabilité Civile, y compris les autres risques non obligatoires) représente au-delà 30% atteignant quelques fois les 45% du chiffre d'affaires annuel de la société. Le portefeuille automobile est constitué pour l'essentiel des véhicules de tourisme, des véhicules utilitaires et les engins à deux (2) roues. C'est ce qui ressort des Etat récapitulatifs de la production automobile des trois (3) dernières années ci-après, et représentés sous forme de graphique en annexe.

⁸ L'article 278 du code CIMA dispose : l'assurance des facultés à l'importation revêt un caractère obligatoire dans la mesure où les législations nationales le prévoient. Elle est alors régie par les dispositions spécifiques de ces législations

Etat récapitulatif de la production automobile de 2009 (Tab 3)

Catégorie	Nombre de contrats
Véhicules de tourisme	2 319
Véhicules utilitaires de moins de 3,5 t	3 295
Véhicules utilitaires de plus de 3,5 t, TPM	998
Transport public des personnes	789
Véhicules motorisés à 2, 3 ou 4 roues	5 330
Véhicules destinés aux auto-écoles	1
Véhicules de location toutes zones confondues	64
Engins mobiles de chantiers toutes zones confondues	11
Véhicules spéciaux	3
Flotte	739
Flotte (commerciale)	46
Total	13 595

Etat récapitulatif de la production automobile de 2010 (Tab 4)

Catégorie	Nombre de contrats
Véhicules de tourisme	2 562
Véhicules utilitaires de moins de 3,5 t	4 052
Véhicules utilitaires de plus de 3,5 t, TPM	1 102
Transport public des personnes	713
Véhicules motorisés à 2, 3 ou 4 roues	6 428
Véhicules de location toutes zones confondues	84
Engins mobiles de chantiers toutes zones confondues	14
Véhicules spéciaux	3
Flotte	857
Flotte (commerciale)	91
Total	15 906

Etat récapitulatif de la production automobile de 2011 (Tab 5)

Catégorie	Nombre de contrats
Véhicules de tourisme	2 566
Véhicules utilitaires de moins de 3,5 t	4 410
Véhicules utilitaires de plus de 3,5 t, TPM	1 001
Transport public des personnes	652
Véhicules motorisés à 2, 3 ou 4 roues	4 954
Véhicules confiés aux garagistes et vendeurs	1
Véhicules destinés aux auto-écoles	1
Véhicules de location toutes zones confondues	98
Engins mobiles de chantiers toutes zones confondues	7
Véhicules spéciaux	2
Flotte	931
Flotte (commerciale)	49
Total	14 672

Sources (Tab 3, Tab 4 et Tab 5) : Service Production automobile

En éclatant les flottes, il peut être déduit de ces tableaux que moins de trente mille (30 000) véhicules toutes catégorie confondues sont assurés chaque année depuis trois (3) ans avec une variation qui ne suit pas l'évolution du parc automobile national. D'après les données brutes disponibles à la direction des mines, le nombre des VTM toutes catégories confondues régulièrement immatriculés civilement (hors mis les véhicules de l'Etat) rien que pour la ville de N'Djaména depuis la ré-immatriculation des véhicules au Tchad en 2004, se chiffrerait à plus de cent cinquante mille (150 000). S'il faut ajouter à ce chiffres ceux des vingt et une (21) autres régions du Tchad sans oublier le cas des véhicules non immatriculés ou circulant avec de fausses immatriculations, nous pensons que beaucoup reste à faire tant du côté des autorités publiques en charge du secteur d'assurance que du côté des compagnies d'assurance exerçant au Tchad.

2.5- Service IARD

Deuxième grand service de production après celui de l'automobile, le service IARD, comme son acronyme l'indique est chargé de la production des contrats relatifs à l'incendie, risques divers, et à la responsabilité civile générale à l'exception de l'accident qui est confié au service prévoyance sociale. De par le caractère obligatoire⁹ de certaines assurances produites par ce service telles que la « tous risques chantier » ou la « tous risques montage » et la responsabilité civile décennale d'une part et d'autre part le lancement de plusieurs travaux de construction des infrastructures de tous ordres par l'Etat tchadien à travers la Direction des Grands Travaux et Projets Présidentiels, les deux agents dont un chef service qui y travaillent, enregistrent une demande de plus en plus croissante. En plus, les Organisations Non Gouvernementales étrangères, les ambassades, les consulats, les entreprises privées et multinationales mieux informées de l'importance d'assurance ne cessent chaque jour d'exprimer leur besoin en assurance par des demandes de produits pour la sécurité de leurs patrimoines

2.6- Service prévoyance sociale

C'est un service de production des polices d'assurance et également de règlement de sinistres au sein duquel travaillent quatre (4) agents parmi lesquels un chef de service. Quatre (4) produits y sont vendus :

- L'assurance maladie groupe dont la prestation par assuré est limitée à 1 500 000 FCFA/an et éventuellement une évacuation sanitaire plafonnée à 3 500 000 F CFA;
- L'individuel accident, de plus en plus souscrit par les étudiants en stage dans les sociétés privées à la demande de ces dernières ;
- Les responsabilités civiles scolaire et sportive ;
- En fin, l'assurance voyage ou assistance au voyage qui garantit essentiellement le remboursement des frais médicaux et de rapatriement du voyageur en cas de décès. Il est remarqué que l'ambassade de France au Tchad a rendu obligatoire la souscription de cette assurance comme préalable à l'obtention du visa et ce même pour tout voyageur transitant par l'espace Schengen.

⁹ Décret n° 737/PR/MFM/DG/SCA/85 portant assurance obligatoire des risques relatifs à la construction et son arrêté d'application n° 120/MF/SE/DG/002/DFEMCAS/SCA/96

L'assurance maladie qui à elle seule représente plus de 70% du chiffre d'affaires de ce service constitue le produit le plus délicat à gérer tant dans la souscription des contrats que dans les prestations. Les relations d'affaires et les influences sociopolitiques et économiques semblent prendre le dessus sur les raisons techniques.

2.7- Service coassurance réassurance

Afin de pouvoir souscrire sans mettre en danger son équilibre financier, de souscrire les polices dont les montants dépassent son plein de conservation, de protéger les résultats des traités quand les risques sont très hasardeux ou enfin de souscrire un risque dans une branche pour laquelle elle ne dispose pas d'un traité obligatoire, soit parce qu'elle souscrit trop peu de risques, soit parce qu'il s'agit de risques nouveaux dont la sinistralité potentielle est mal connue, la STAR Nationale S.A travaille avec plusieurs assureurs tant africains que européens. Le service coassurance et réassurance, au sein duquel sont affectés trois agents dont un chef de service, s'occupe également de la coassurance qui, il faut le signaler se fait entre la société et le pool de coassurance des pays sans littoral comprenant certaines compagnie du Burkina Faso, du Mali, du Niger et du Tchad. Par cette convention de coassurance la STAR Nationale S.A s'engage à donner 20% dans la limite de 250 000 000 de francs FCFA au pool sur les risques souscrits par elle et faisant partie de la convention.

2.8- Service sinistre et contentieux

Phase de la consommation du contrat d'assurance souscrit, le règlement de sinistres est l'étape ultime et primordiale de la commercialisation des produits d'assurance dans une compagnie. A l'exception des opérations vie, les assurances gérées par le service prévoyance sociale et le service transport, le service sinistre et contentieux s'occupe du règlement de sinistres consécutifs à tous les produits d'assurances vendus par la maison. Enregistrant en 2011 plus de mille (1 000) déclarations de sinistres (y compris celles en provenance des agences et courtier) dont au moins la moitié concerne le seul cas de l'automobile, ce service est doté de quatre (4) agents dont un chef de service. Un manuel de procédure de règlement de sinistres a été élaboré et mis à la disposition de ce service lui facilitant ainsi la tâche dans le traitement des dossiers. Les activités de ce service telles que organisées par ce manuel peuvent se résumer come suit :

- Enregistrement de la déclaration de sinistre par le service ;
- Instruction du dossier si toutes les pièces sont au complet ;
- Ouverture du dossier sinistre dans le logiciel ORASS ;
- Procédure de recours ;
- Inventaire permanent et évaluation ;
- Règlement de sinistre.

2.9- Service Comptabilité, Finances et Trésorerie

A ce service, sont confiées les tâches suivantes :

- La tenue des documents annuels de synthèse : bilan, compte de résultats, compte de pertes et de profits, compte d'exploitation général ;
- Documents fiscaux ;
- Etats mensuels de paies ;
- Les opérations de placements, mouvements de fonds, et de rapprochement bancaire sont déléguées à ce service.

2.10- Service Administratif et des Ressources Humaines

Le service personnel s'occupe de la gestion des ressources humaines. Ainsi il a pour Mission de :

- Etudier et apprécier les dossiers de demande d'emploi ;
- Gérer les contrats (élaboration, renouvellement, rupture) ;
- Traiter les salaires ;
- Gérer les dossiers administratifs, ordres de mission, congés payés, CNPS, congés de maternité et paternité ;
- Délivrer les certificats de travail, attestations de stage ;
- Gérer des prêts remboursables, des avances de salaires et acomptes ;
- Gérer les matériels et les fournitures, y compris les commandes ;

- Veiller à l'entretien des bâtiments, des matériels et moyens roulants de la société

2.11- Service inspection

Il a pour mission de s'assurer que toutes les énergies et les ressources sont mobilisées en permanence vers les objectifs fixés par la direction.

2.12- Service informatique

Ce service est chargé du bon fonctionnement du système informatique de la société notamment des matériels informatiques et logiciels (ORASS, LOGIVIE)¹⁰ et du réseau internet local. Il assure le maintien des ordinateurs et la mise à jour des anti-virus. Il sauvegarde les données des travaux effectués dans la journée.

2.13- Service vie

Il est chargé de la production des contrats d'assurance vie et du règlement des prestations aux assurés ou bénéficiaires de contrats. Il est l'unique service du département au sein duquel travaillent deux (2) agents dont un chef de service.

¹⁰ Les deux (2) logiciels utilisés par la STAR Nationale, ORASS pour les opérations dommages et LOGIVIE pour les opérations vie.

CHAPITRE DEUXIEME : DESCRIPTION DU DEROULEMENT DE STAGE

Dans le cadre de la formation des cadres d'assurance, l'IIA, en accord avec les Directions Nationales des Assurances (DNA) et les compagnies d'assurance de la zone CIMA, a prévu un stage pratique de six (6) mois et allant de fin 30 avril au début octobre 2012. Cela après seize (16) mois de formation théorique.

En effet, l'un des principaux objectifs visé par les autorités de l'Institut à travers ce stage est l'acquisition des connaissances et compétences pratiques en corrélation avec les enseignements théoriques reçus pendant la formation. Ceci afin de permettre aux stagiaires d'apprécier et d'avoir un avant-goût des tâches du métier auquel ils sont destinés après l'obtention de leur parchemin. Car ne dit on pas que « la théorie sans pratique est vide de sens... ». Ainsi, en date du 03 mai 2012, nous avons été présentés par l'administrateur du Centre Professionnel de Formation à l'Assurance (CPFA) au chef service du personnel de la STAR Nationale S.A, qui nous a accueillis puis présentés à son tour aux différents départements et services de ladite société. Les instructions ont été données au secrétariat pour l'établissement d'un planning de stage. Et nous avons été conviés à nous présenter le lendemain pour le début du stage.

Dans ce chapitre, nous nous proposons de restituer les principaux emplois qui nous ont été confiés (Section I) et de présenter les difficultés auxquelles nous avons fait face suivies de quelques remarques et suggestions (Section II).

Section I : Tâches exécutées

Une distinction sera faite entre les tâches relevant de la technique d'assurance (paragraphe 1) et celles en rapport avec la gestion administrative, comptable et commerciale de la société (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Sur le plan technique

A- La production

Dans la plupart des services servant de bureaux de souscription, nous avons, après quelques jours d'observation et de lecture documentaire, produit sous la supervision des chefs de services des contrats d'assurance. Cette opération ne demande pas une connaissance particulière sinon quelques notions en informatique car les opérations

relatives aux productions sont paramétrées dans les logiciels ORASS (pour la branche dommage) et LOGIVIE (pour la branche vie). Ainsi, lorsqu'un assuré se présente au service, sur sa demande et sur la base des réponses données aux questions qui lui sont posées, nous lui établissons un projet de police. Après l'avoir lu et approuvé par l'assuré, nous validons le projet de police. Cette validation a pour conséquence de faire enregistrer la police d'assurance dans la base des données informatiques de la société. Aucune autre modification ultérieure ne peut y être apportée sans l'aval de chef de service. Après cette validation, nous imprimons la police en deux (2) exemplaires : un exemplaire pour l'assuré et un autre pour la société. Nous orientons ensuite l'assuré à la caisse où il va payer la prime. De là, il revient avec une quittance de paiement jointe aux conditions particulières de la police afin que nous soumettions le tout au visa du chef de service ou du département technique revêtu des cachets de la compagnie.

Il est à signaler que les conditions générales ne sont pas automatiquement jointes aux contrats à l'exception des contrats incendie ou cela est systématique. C'est généralement le cas de l'assurance automobile où la société se contente juste de délivrer les conditions particulières, les quittances de paiement, les certificats et attestations d'assurance. Quelques rares assurés avertis en font la demande et obtiennent les conditions générales.

B- Sinistre et contentieux

Grâce à l'existence d'un manuel de procédures de règlement de sinistres, les emplois qui nous ont été confiés dans ce service ont été exécutés très facilement. Ainsi nous avons enregistré dans les imprimés les déclarations de sinistres. Nous avons procédé également à la vérification des pièces afférentes aux risques (généralement pour les automobiles). Nous passons ensuite à l'ouverture de dossier dans la machine. Il nous a été également confié la saisie des lettres de libération pour les véhicules assurés auprès de la compagnie impliqués dans un accident de circulation et saisis par le commissariat ou la gendarmerie et la saisie des états hebdomadaires de sinistres payés.

C- La réassurance et la coassurance

Nous avons saisi les bordereaux de cession selon les agences et selon les branches, les listings de réassurance. Nous avons sous le contrôle du chef de service « généré » et « validé » dans le logiciel ORASS par réassureur toutes données de cession du premier semestre 2011 au premier semestre 2012. Ceci a pour effet de nous présenter

Le parc automobile de l'Etat: cas du Tchad présenté et soutenu par MBAÏGUEME NARSEM Lucky, Cycle MST-A

automatiquement le compte courant de réassurance de chaque assureur dans la période ci-dessus évoquée.

La STAR Nationale S.A, pour l'année 2012 ne réassure ces risques qu'en excédant de sinistres. Ceci pour freiner d'après les dirigeants, la fuite des capitaux ou « l'hémorragie des devises », le terme utilisé.

Paragraphe 2 : Sur le plan administratif, comptable et commercial

Essentiellement, nous nous sommes occupés entre autres :

- De la saisie des notes de correspondances, l'impression et la photocopie des documents administratifs et les recherches dans les archives ;
- L'accueil et l'orientation des clients ;
- De faire les contrôles de cohérence entre les comptes courants des agents et les pièces justificatives fournies

Section II : Difficultés rencontrées, Observations et Suggestions

Paragraphe 1 : Difficultés rencontrées

Aucune œuvre humaine ne peut s'accomplir sans difficultés. Durant notre stage, nous avons rencontré plusieurs difficultés parmi lesquelles :

- *L'accès aux informations* : l'absence des données statistiques, l'inexistence des archives dans les administrations publiques ou l'indisponibilité ou la réticence des personnes sensées nous communiquer ces informations ;
- *Vue partielle de la société* : le planning du stage auquel nous sommes soumis ne nous permet pas d'avoir une vue d'ensemble de la société, ainsi les départements commercial, inspection, informatique et contrôle de gestion avec leurs services respectifs ne nous sont connus que de l'organigramme ;
- *Le suivi des stagiaires* : la Direction Nationale des Assurances, juste après nous avoir présentés aux compagnies semble avoir accompli sa mission. Les autorisations des recherches devant nous faciliter l'accès aux informations dans d'autres entités surtout publiques ne nous sont délivrées qu'à un mois de la fin de notre stage malgré nos relances quotidiennes ;
- *La crise sociale* : la grève des fonctionnaires et bien d'autres problèmes socio-familiaux ont failli écourter la durée de notre stage.

Paragraphe 2 : Observations et Suggestions

A- Observations

Outre les difficultés ci-haut soulignées que nous pouvons qualifier de plus ou moins personnel, nous avons observé et constaté quelques gênes au fonctionnement de la STAR Nationale S.A. Nous nous contenterons de ne citer que :

- Dans tous les services où nous sommes passés, la plainte est toujours la même : le logiciel ORASS utilisé pour les opérations dommages est soit peu performant, soit non maîtrisé par les agents à défaut de formation, y compris ceux du département informatique. En plus les matériels informatiques sont vieillissants ;
- Certains tarifs utilisés ne répondent plus aux caractéristiques des risques assurés. C'est le cas du tarif incendie et risques annexes ;
- Les conditions d'accueil, d'orientation et de conseils aux clients encouragent la fuite des clients chez les concurrents qui, heureusement semblent absents.
- Le personnel travaille dans un climat psychosocial très tendu. Les salariés croient travailler sous pression dans des conditions de rémunérations peu motivantes. Les professionnels pensent que leurs avis ne sont pas pris en compte. Les informaticiens estiment qu'ils auraient mieux fait s'ils avaient été recyclés ou préalablement formés sur les logiciels utilisés par la société. L'instauration d'un cahier de présence à l'entrée de la société à l'attention du personnel paraît offusquer certains salariés s'estimant consciencieux et dévoués.
- La gestion des ressources humaines pose également de problèmes aussi bien en termes de nombre des agents (plus de quatre agents pour un travail qui en réalité ne demande pas plus d'une personne) déployés dans les services qu'en termes de compétences,
- Le service commercial et marketing se plaint de l'insuffisance ou l'inexistence des moyens de transport et autres matériels de présentation et de marketing (ordinateur portable, projecteur, dépliant, gadgets, pochettes, agendas, calendriers...).

B- Suggestions

Sans prétendre solutionner le mal, nous nous proposons de faire quelques suggestions, les nôtres, modestes soient-elles par rapport aux difficultés et gênes ci-dessus énumérés :

- Aux responsables de la Direction Nationale des Assurances, de mettre en place une structure chargée de la formation et du suivi des étudiants en stages et placés sous leur tutelle afin de leur faciliter les tâches dans les recherches ;
- Aux dirigeants de l'IIA, de s'assurer que les objectifs visés à travers le stage sont bien compris des sociétés d'assurance et des Directions Nationale des Assurances et respectés, en établissant des contacts permanents avec les intéressés c'est-à-dire les étudiants ;

Aux dirigeants de la STAR Nationale S.A :

- D'offrir aux employés des rémunérations conséquentes pour leur assurer un niveau de vie décent et dans certaines circonstances, inclure des avantages sociaux comme les soins médicaux et/ou des paiements incitatifs (Primes, gratifications etc.) ;
- De motiver le personnel en mettant à sa disposition des ressources matérielles (matériels informatiques et logiciels performants et surtout l'Internet) et informationnelles (Formation, recyclage, animation, séminaire, colloque, conférence,...) parce que la maxime qui dit : « la théorie sans pratique est vide de sens » ajoute également que « la pratique sans théorie est aveugle ». Car en effet, quelque soit l'activité, il faut pour réussir créer un environnement qui encourage la meilleure productivité possible. Si non à quoi bon de s'attacher à des petits détails d'organisation si, ce faisant, on détruit la liberté de créer et la spontanéité.

En bref, le fait de travailler en équipe avec plusieurs chefs de service nous a permis de nous intégrer facilement dans la corporation et de voir en quoi consiste le futur emploi auquel nous serons appelés au sortir de la formation. Nous avons également eu l'occasion de nous familiariser au jargon de la profession. C'est dans cette ambiance de travail que nous avons estimé opportun de réfléchir sur le parc automobile de l'Etat tchadien objet de la deuxième partie de notre travail.

**DEUXIEME PARTIE : LE PARC AUTOMOBILE DE L'ETAT
TCHADIEN : QUELLE PROTECTION POUR LES VICTIMES
D'ACCIDENTS DE CIRCULATION ?**

Pour l'accomplissement de ses impératifs, l'Etat utilise un parc automobile non négligeable dont l'exploitation engendre des sinistres à sa charge. Analyser ce parc et faire un essai de solution, tels sont les objectifs visés dans cette deuxième partie.

CHAPITRE PREMIER : ANALYSE DU PARC AUTOMOBILE DE L'ETAT

Considérée comme l'un des principaux facteurs de développement socio-économique d'un pays, l'automobile occupe une place de plus en plus prépondérante dans la vie quotidienne de l'homme. Utilisée beaucoup plus comme instrument de travail que comme un objet de luxe aussi bien par les particuliers que par l'Etat, l'automobile est devenue un outil incontournable dans une économie de plus en plus interdépendante. Au Tchad, le nombre de véhicules s'est considérablement accru ces dix (10) dernières années.

L'Etat tchadien, engagé résolument sur la voie du développement socio-économique grâce aux revenus du pétrole, a vu ses missions s'intensifier et se complexifier et rendant ainsi nécessaire davantage l'acquisition des moyens logistiques notamment les véhicules automobiles.

Seront successivement abordés dans ce chapitre, la présentation du parc automobile de l'Etat (Section I) et la gestion des véhicules administratifs (Section II).

Section I : Présentation du parc automobile de l'Etat

Paragraphe 1 : Notion de l'Etat

Le code CIMA en son article 200 vise l'Etat tel que défini au sens du droit interne de chaque pays. Sans nous égarer dans les subtilités des théories relatives au concept de l'Etat, nous pouvons noter que l'Etat est une entité juridique sensée exprimer l'intérêt général. Représenté par les trois (3) pouvoirs : législatif, exécutif, et judiciaire, l'Etat répond au besoin de sécurité et de stabilité d'un ensemble d'individus ayant la conscience d'appartenir à une communauté et évoluant dans un espace géographique délimité par des frontières.

Peuvent être considérés comme faisant partie du noyau de l'Etat, pour le cas de la République du Tchad, les institutions de la République (Présidence, Primature, Assemblée Nationale, Cour Suprême, Conseil Constitutionnel, Haut Conseil de Communication...) les différents ministères, les forces de défense et de sécurité (Armée Nationale Tchadienne, la Gendarmerie, la Garde Nomade, la police, les Eaux et forêts...) et les démembrements de l'Etat : les communes et les autres collectivités publiques.

Paragraphe 2 : Structure du parc automobile de l'Etat

Au terme du décret n°8/PR-CSM-SGG du 14 janvier 1976 relatif aux conditions d'utilisation des véhicules administratifs, l'acquisition et la gestion des véhicules administratifs relève de la compétence du Secrétaire Général du Gouvernement (SGG). L'article 3 de ce décret, dispose : « *le Secrétaire Général Gouvernement établit un programme annuel d'achat des véhicules administratifs en liaison avec le ministre de finance. Ce programme est annexé au budget en justification des crédits inscrits au titre de renouvellement du parc automobile civil de l'Etat* ».

Section II : Gestion du parc automobile de l'Etat

Paragraphe 1 : Immatriculations, entretiens, réparations et suivi

En ce qui concerne la gestion du parc automobile civil de l'Etat, en application du décret n°513/PR/PM/SGG du 21 mai 2009 portant organigramme du Secrétaire Général du Gouvernement, c'est la Direction du Parc Automobile Administratif sous la hiérarchie du SGG qui est chargée de toutes les attributions relatives à sa constitution, son immatriculation, entretien, réparation et au contrôle de l'utilisation dudit parc. 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 fichiers relatifs à leur utilisation ;
- Traiter techniquement les demandes de réforme des véhicules de l'Etat ;
- Contrôler et recycler les conducteurs de véhicules administratifs.

A cet effet, en plus du personnel administratif, cette direction dispose d'un garage qui, malheureusement n'est pas doté des moyens humains, matériels et techniques à la hauteur de ses attributions et à la grandeur du nombre de véhicules.

Au Tchad, le décret N°494/PR/MTPT/03 portant régime d'immatriculation des véhicules a défini clairement les immatriculations des véhicules automobiles administratifs. Ainsi au terme de l'article 7 de ce décret, pour les véhicules de l'Administration Publique, le numéro d'immatriculation est composé de deux (2) lettres AP signifiant "Administration Publique", d'un groupe de quatre (4) chiffres au moins correspondant au numéro d'ordre et d'une (1) ou deux (2) lettres caractérisant le genre du véhicule.

Tableau d'immatriculation des véhicules administratifs par genre de véhicule (Tab6)

Genre du véhicule	Exemple d'immatriculation
Voiture particulière	AP 4334 V
Camionnette	AP 5432 C
Bus	AP 3234 B
Porteur	AP 0078 P
Remorque	AP 0045 R
Semi-remorque	AP 0056 S
Tracteur	AP 0019 T
Moto	AP 9899 M
Engin des Travaux Publics, Tracteurs Agricoles	AP 0009 MS

Pour les véhicules mis à la disposition des membres du Gouvernement, le numéro d'immatriculation est composé de deux (2) lettres RT signifiant "République du Tchad", d'un groupe de deux (2) chiffres, de trois lettres GVT signifiant "Gouvernement" et suivi des couleurs du drapeau national.

Les véhicules destinés à l'usage des Présidents ou Dirigeants des Institutions ci-après bénéficient d'une immatriculation spéciale, composée de deux (2) ou trois (3) ou quatre (4) lettres précédées de la lettre P signifiant "Président".

Tableau d'immatriculation des véhicules des membres du Gouvernement et autres institutions (Tab 7)

Institutions	Exemple d'immatriculation
Véhicule du Président de la République	PR 01
Véhicule du Premier Ministre	PM 01
Véhicule des membres du Gouvernements	RT 005 GVT
Véhicule du Président de l'Assemblée Nationale	PAN 01
Véhicule du Président du Sénat	PSE 01
Véhicule du Président de la Cour Suprême	PCS 01
Véhicule du Président du Conseil Constitutionnel	PCC 01
Véhicule du Président du Haut Conseil de Communication	PHCC 01

Sources (Tab 6 et Tab7) : Documents du CEFOD¹¹

Les dispositions de ce décret ne s'appliquent pas aux véhicules de l'Armée Nationale et aux services de la Police Nationale qui, disposant d'un parc automobile assez considérable, sont chargés de concevoir le régime d'immatriculation de leurs parcs automobiles respectifs. Par contre les véhicules des administrations communales et des collectivités décentralisées qui, jusque lors sont immatriculés en "AP" donc sous la responsabilité de l'Etat, doivent être immatriculés dans la même série que les véhicules des particuliers selon toujours le même décret portant régime d'immatriculation des véhicules à moteur en République du Tchad. Toutefois, il doit être marqué sur leur carrosserie des emblèmes ou signes desdites communes ou collectivités.

Comme dans la plupart des pays de la CIMA, la gestion du parc automobile national en général et celle de l'administration publique en particulier ne permet pas toujours de connaître ne serait-ce que de manière approximative le nombre de véhicules toutes catégories confondues mis en circulation. Depuis la mise en place de la nouvelle immatriculation au Tchad en 2004 conformément au décret 494 de 2003 portant régime

¹¹ Voir liste des sigles et abréviations

d'immatriculation au Tchad, les immatriculations les plus récentes observées dans la ville de N'Djaména en 2012, portent le nombre de véhicules de l'Etat, compte non tenu des cas de réforme, d'immobilisation ou de cession, et de fausses immatriculations, à plus de 9850 motos, plus de 4000 Voitures, plus de 5000 Camionnettes, plus de 3500 bus et plus de 1000 autres catégories de véhicules¹², en ce qui concerne les véhicules appartenant aux institutions et administrations civiles de l'Etat. Quant à l'armée nationale et les autres services de sécurité, le caractère singulièrement sensible de leur statut dû au contexte politico-militaire ne nous permet pas une estimation chiffrée de leur parc. Toujours est-il que le nombre des véhicules utilisés par ces derniers n'est pas moins important que ceux utilisés par l'ensemble des institutions et administrations civiles de L'Etat.

Paragraphe 2 : Assurance du parc automobile de l'Etat

Si le législateur CIMA, en excluant l'Etat de l'obligation d'assurance de Responsabilité Civile des véhicules terrestres à moteur lui appartenant, n'a fait que reprendre une disposition législative qui existait dans la plupart des pays membres, il y avait déjà dans certains pays avant l'entrée en vigueur du Code CIMA, des textes consacrant l'obligation de la souscription d'une assurance de Responsabilité Civile pour les véhicules mis au service de l'administration publique. C'est notamment le cas de l'ordonnance n°01/CD du 06 février 1965 pour la République du Tchad, et l'ordonnance n°83/007 du 19 janvier 1983 pour la République Centrafricaine. Cependant, dans son rôle de protecteur et de défenseur de l'intérêt général, l'Etat s'est toujours octroyé un certain nombre d'attributs parmi lesquels le caractère immuable de sa solvabilité. Il s'avère donc que l'Etat, à la différence des personnes physiques et morales est à même de faire face aux conséquences pécuniaires pouvant résulter de l'utilisation de ses véhicules, d'où l'auto-assurance de l'Etat en matière de Responsabilité Civile automobile comme d'ailleurs le cas des risques pouvant affecter ses ressources humaines (retraite, accidents, décès, maladie...).

Ainsi donc, l'Etat est son propre assureur. Dans la pratique, au Tchad, il suffit d'être en possession d'une carte grise administrative pour se rendre exempt de toutes les autres pièces liées à la mise en circulation d'un véhicule telles que :

- La fiche technique ;

¹² Confère Tableau 6

- La taxe de circulation ;
- La taxe de pollution ;
- L'assurance (RC automobile) ;
- Les documents douaniers (D3 ou IM4) ;
- Et même quelque fois le permis de conduire.

Du coup, bon nombre de détenteurs et acquéreurs des véhicules trouvent une échappatoire pour se débarrasser des frais des pièces rattachées à la mise en circulation d'un véhicule, jugés par ces derniers très coûteux comparativement au niveau de leur revenu ; et des tracasseries policières et douanières. La corruption, le clientélisme, le laxisme et l'incompétence, pour ne citer que ces maux, gangrénant l'administration publique et comme tout le monde sinon chacun a au moins un proche (parent, beaux-parents, ami, camarade, voisin) à la Fonction Publique, il suffit de s'acheter un ou plusieurs véhicules et de passer par un ou plusieurs de ces proches pour se voir délivrer une carte grise administrative, au besoin accompagnée d'une note de service pour circuler en toute « quiétude » à bord de son véhicule.

Actuellement à N'Djaména, plusieurs élèves, étudiants, commerçants, femmes de ménages,... circulent à bord ou au volant des véhicules terrestres à moteurs acquis sur leurs fonds personnels et immatriculés au nom de l'Etat avec toutes les fantaisies imaginables des abréviations des Directions et Services sensibles de l'Etat sur les plaques d'immatriculations, généralement irrégulières. Et ce, au vu et au su des agents de sécurité et de force de l'ordre de la brigade de la circulation routière dont le seul cas pourrait faire l'objet de toute une étude socio-anthropologique. Il faut ajouter également le cas des véhicules administratifs régulièrement immatriculés mais reformés par les particuliers à la suite d'une demande de réforme. En principe après leur réforme, ces véhicules doivent faire l'objet d'une ré-immatriculation civile et être assujettis à toutes les formalités administratives et fiscales avant leur remise en circulation. Dans la pratique ce principe est devenu tout simplement une exception. La plupart des véhicules de l'Etat réformés circulent toujours et encore avec leur immatriculation administrative.

Toutes ces situations ont pour fâcheuses répercussions de déposséder les compagnies d'assurance de leurs assurés automobiles et surtout corrélativement, exposer toute la population aux conséquences très souvent alarmantes des accidents de la route.

C'est justement pour y remédier qu'en novembre 1997, à l'initiative de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances et de l'Institut International des Assurances de Yaoundé, une table ronde a été organisée à N'Djaména sur le thème : « **L'assurance du parc automobile de l'Etat et le Code CIMA** » réunissant les Directions Nationales des Assurances des pays membres de la CIMA. A l'issue de cette table ronde, les participants ont adopté des résolutions à l'attention des Etats membres de la CIMA. Suivant ces résolutions, les véhicules de l'Etat doivent être assurés au même titre que ceux des particuliers et des personnes morales autres que l'Etat afin de mettre la population à l'abri de tout préjudice de suites d'accidents de circulation. Quelques pays seulement, à l'exemple du Bénin, du Mali... ont répondu favorablement à ces recommandations en mettant en places des structures chargées de la délivrance des Certificat d'Assurance des Véhicules Administratifs (CAVA) et d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation causés par les véhicules administratifs. Comment sont donc indemnisées les victimes d'accidents de la circulation dans les autres pays CIMA ne disposant pas de ces structures comme le Tchad ? Cette question nous amène au chapitre suivant.

CHAPITRE DEUXIEME : GESTION DES ACCIDENTS DE CIRCULATION CAUSES PAR LES VEHICULES DE L'ETAT ET ESSAI DE SOLUTIONS

Les « routes » tchadiennes tuent plus que le diabète et le cancer. Déjà en 1997, au moment où se tenait la rencontre de la table ronde sur l'assurance du parc automobile de l'Etat et le code CIMA, les statistiques¹³ communiquées lors d'une conférence au Centre d'Etude et de Formation pour le Développement (CEFOD) de N'Djaména faisaient état de plus de 2000 cas d'accidents de circulation sur toute l'étendue du territoire national dont 172 décès, 477 blessés graves, 1035 blessés légers et d'importants dégâts matériels.

Selon le rapport de l'Organisation Mondiale de Santé (OMS) sur la santé publié en avril 2011 ; le Tchad occupe le 31^{ème} rang sur le plan mondial avec 2618 décès des suites d'accidents de circulation routière. Ce qui place le Tchad en deuxième place après le Cameroun comme pays à forte sinistralité automobile de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC).

L'analyse des informations recueillies, les constats faits au niveau de l'administration tchadienne, justifient qu'il faut examiner la pratique actuelle en matière de règlement des sinistres causés par les véhicules de l'Etat (Section I). Mais la nécessité d'une amélioration de la situation constatée en vue de permettre à l'Etat de satisfaire aux exigences du Code CIMA suggère un essai de solution (Section II).

Section I : Gestion des accidents de circulation causés par les véhicules de l'Etat

Dans cette section, il sera d'abord question d'avoir une idée de la sinistralité du parc automobile administratif (Paragraphe 1) et ensuite de connaître comment se fait le règlement de sinistres automobiles imputables aux véhicules administratifs.

Paragraphe 1 : La sinistralité du parc automobile de l'Etat

S'il n'existe pas de données statistiques officielles sur les accidents de circulation causés par les véhicules de l'Etat, cela ne signifie nullement que les véhicules de l'Etat ne sont pas impliqués ou ne sont pas les causes des accidents de circulation. Les associations de défense des droits de l'homme en l'occurrence l'Association pour la Défense des Victimes d'Accidents Routier, Aérien et Fluvial (ADVAF), la sous-

¹³ BEMBA BERAL, al, *La circulation routière au Tchad : un voyage vers la mort* (causes, conséquences, indemnisation, procédures judiciaires), Conférence CEFOD, 1997

direction de la circulation routière, les médias, les hôpitaux et centres de santé en savent quelque chose.

Plusieurs usagers des routes n'djaménoises sont les témoins oculaires s'ils ne sont pas les victimes, des courses folles des brigades mobiles des douanes et autres forces de l'ordre poursuivant les fraudeurs ou malfrats, des fils à papa (hauts cadres civils, généraux, colonels...) qui se pavanent au volant des véhicules de service de leurs parents. Cette catégorie de conducteurs ne cesse de faire le malheur dans les familles vivant au Tchad en envoyant sur leur passage des paisibles citoyens à l'hôpital pour les plus chanceux sinon directement à la morgue. Viennent s'ajouter les cas d'accidents commis par les véhicules de l'Etat lors des tournées de contrôle ou missions à l'intérieur du pays.

Des cas d'accidents causés par les véhicules de l'Etat sont légion. Mais l'appréciation de la sinistralité automobile de l'administration publique tchadienne ne peut être pour l'heure qu'approximative pour les raisons suivantes :

- la structure actuelle chargée de la gestion des accidents de circulation, ne dispose d'aucun mécanisme permettant de communiquer avec les victimes ou de recevoir systématiquement les déclarations de sinistres.
- Dans la plupart des cas, l'administration ne connaît l'existence du sinistre que lors de la réclamation de la victime ou ses ayants-droit, généralement après le jugement condamnant l'Etat.

Paragraphe 2 : Règlement de sinistres automobiles causés par les véhicule de l'Etat

C'est un abus de langage lorsque nous parlons de règlement de sinistre car la réparation des dommages aux victimes d'accidents de circulation causés par les véhicules administratifs ne respecte aucune règle ou procédure relatives aux dispositions du code CIMA en matière d'indemnisation des victimes d'accidents de circulation routière. D'ailleurs l'article 26 du décret n°8/PR6CSM-SGG/76 relatif aux conditions d'utilisation des véhicules administratifs dispose : *« En cas d'accident de circulation dont la responsabilité incombe entièrement au conducteur du véhicule administratif accidenté, demeurent en définitive à la charge de ce conducteur... »* :

- *Les frais de remise en état du véhicule administratif ;*
- *Les dommages-intérêts que l'Etat est appelé à verser aux victimes de l'accident ».*

Et l'article 27 du même décret de renchérir que la Direction du Contentieux Administratif doit informer le Secrétariat Général du Gouvernement de tous les accidents de circulation dont il est saisi et des suites que comportent ces accidents sur la plan administratif et judiciaire.

A- La Direction du Contentieux Administratif

C'est cette direction qui est chargée de la gestion des accidents de la circulation causés par les véhicules de l'Etat selon l'article 9 du décret n°513/PR/PM/SGG du 21 mai 2009 portant organigramme du SGG. Placée sous l'autorité d'un directeur, la Direction du Contentieux Administratif a pour mission 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

A ce titre, cette direction est dotée de sept (7) conseillers juridiques.

B- Comment, quand et où se faire indemniser ?

Comme nous l'avons déjà souligné, l'inapplication des articles 231 à 236 et 238 du Code CIMA relatifs au statut de l'Etat face à la procédure d'offre d'indemnité par l'Etat tchadien d'une part et d'autre par l'inexistence d'un dispositif d'accueil, d'orientation, et d'information des victimes d'accidents de circulation portent gravement atteinte à la protection - des victimes des dommages à travers une juste et prompte indemnisation - tant souhaitée par le législateur CIMA.

Pour se faire indemniser en cas d'accident causé par un véhicule de l'Etat, toute personne ayant intérêt à agir doit déposer une plainte contre l'Etat devant le tribunal de première instance matériellement et territorialement compétent. La direction du Contentieux Administratif de l'Etat est avisée par convocation du procureur afin de mettre ses conseillers juridiques en condition de plaider le dossier qui souvent ne leur parvient que très tard voire après l'audience. Si le heureux hasard fait que toutes les conditions se

Le parc automobile de l'Etat: cas du Tchad présenté et soutenu par MBAÏGUEME NARSEM Lucky, Cycle MST-A

réunissent, le procès a lieu. A l'issue de ce procès, en cas de condamnation de l'Etat, l'huissier de justice envoie un commandement à la Direction du Contentieux Administratif qui transmet à son tour au Ministère de Finances et du budget pour compétence. Après étude du dossier conformément à la ligne budgétaire disponible, le dossier est une fois de plus transmis pour paiement selon les cas, soit Trésor Public si le crédit budgétaire alloué au ministère mis en cause est disponible, soit à la Direction Générale des Dettes Publiques si la ligne budgétaire allouée au ministère mis en cause est épuisée. Dans l'un comme dans l'autre cas, les rares cas de paiement interviennent après plusieurs mois sinon années après que le dossier de réclamation soit passé par tous les circuits de paiement des dépenses publiques avec tous les risques liés à la lenteur, la corruption ; la quasi inexistence de délégation de pouvoir, les conflits d'attributions, l'insuffisance de crédit budgétaire, la multiplicité de contrôles et de visa. Face à ces contrariétés administratives et au phénomène de diya qui prend de l'ampleur, victimes et responsables d'accident deviennent facilement des éternels ennemis.

Pratique très répandue dans le milieu musulman ou entre les communautés signataires des accords intercommunautaires, la diya, prix du sang ou encore le prix du sacrifice, est généralement exigée par les parents d'une victime décédée de suite d'un accident de circulation ou de toute autre cause stipulée dans ces accords. La diya est un montant d'argent symbolique convenu qui varie selon les tribus ou les ethnies. La tendance actuelle est à la généralisation de ce phénomène sans tenir compte des autres communautés non signataires et des textes de la République. Devant cette situation confuse, la plupart des départements ministériels, personnalités ou responsables des directions et services publics se voient obliger de régler les problèmes relatifs aux véhicules qui leurs sont affectés, sur la base des crédits budgétaires à eux alloués, sans en référer préalablement à la Direction du Contentieux Administratif.

Section II : Essai de solutions

Loin de prétendre apporter des solutions idoines aux problèmes liés à la gestion du parc automobile de l'Etat et celle des accidents de circulation consécutifs à la mise en circulation de ces véhicules, nous proposons quelques pistes de solutions dans le souci de l'assainissement du parc automobile de l'Etat (paragraphe 1) et la protection des victimes d'accidents dont l'Etat s'est rendu responsable (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : L'assainissement du parc automobile de l'Etat

Afin d'éradiquer le phénomène des fausses immatriculations, des immatriculations irrégulières et de rationaliser les coûts de fonctionnement des véhicules administratifs, nous suggérons ce qui suit à l'Etat :

- Doter la direction du Parc Automobile Administratif des ressources humaines, matérielles et financière suffisantes pour assurer l'immatriculation, le contrôle, l'entretien, et la réparation des véhicules administratifs ;
- Procéder au recensement général du parc automobile administratif ;
- Assurer le suivi des réformes, retrait et incorporations des véhicules ;
- Informatiser les services d'immatriculation et les mettre en réseau Internet avec les services de délivrance des cartes grises administratives et les services de fabriques des plaques d'immatriculation ;

Paragraphe 2 : La protection des victimes

Afin de tenir compte des exigences de la législation CIMA en matière de gestion des sinistres automobiles et favoriser l'image de marque de l'administration publique, la nécessité de disposer d'une administration publique saine et efficace est donc ressentie notamment en matière d'indemnisation des conséquences d'accidents de la route. C'est pourquoi, nous proposons à l'Etat de :

- Respecter les dispositions du Code CIMA en tant que garant de l'application des textes et lois ;
- Mettre en place un mécanisme d'assurance des véhicules administratifs à l'exemple de CAVA¹⁴ au Bénin, les moyens de contrôle de son non observation et les sanctions ;
- Mettre en place le Fonds de Garantie Automobile conformément au livre VI du code CIMA afin d'absorber un tout petit peu les conséquences des dommages corporels des suites accidents de circulation dont les auteurs ont pris fuite ou sont insolubles, comme c'est généralement le cas lorsque le véhicule circule sous une fausse immatriculation ;

¹⁴ Arrêté n° 859/MF/DC/DGAE/DCA/1997 portant institution du Certificat d'Assurance des Véhicules administratifs (CAVA) en République du Bénin

- Mener des réflexions sur la possibilité de transférer les risques automobiles aux assureurs privés avec toutes les mesures d'accompagnement appropriées à l'instar du Gabon ;
- Mettre sur pied une structure d'information et de communication avec les victimes d'accidents de circulation en vue de la constitution et du règlement du dossier d'accident, et par conséquent permettre la présentation de l'offre d'indemnité évitant ainsi aux victimes le recours systématique à la procédure judiciaire avec tous ses aléas ;
- Confier la gestion des accidents de circulation à un comité (composé des représentants ministères de finances et du Budget, ministère de transport, ministère de la santé publique, ministère de la sécurité publique, ministère de l'action sociale et des assureurs privés), chargé de l'indemnisation des victimes d'accidents de circulation en prenant en compte les dispositions du Code CIMA ou à défaut d'un tel comité, confier cette gestion à la Direction Nationale des Assurances ;
- Définir la procédure d'indemnisation des victimes d'accidents de circulation causés par les véhicules administratifs conformément aux textes en vigueur

CONCLUSION

Conséquences évidentes de l'accroissement du parc automobile de l'Etat, les accidents de circulation constituent un problème de santé dans le monde en général et une préoccupation majeure en Afrique en particulier. C'est pour interpellier la conscience internationale que le 26 mars 2008, l'Assemblée Générale des Nations Unies a institué la journée mondiale en mémoire des accidentés de la route. Cette journée célébrée chaque troisième dimanche du mois de novembre a pour objectif de sauver des vies humaines. Les accidents de la circulation sont donc une préoccupation mondiale. C'est dans le souci de l'amélioration de cette situation que le législateur CIMA a institué des règles et procédures permettant une indemnisation juste et équitable des victimes et ayants droit. Ces règles et procédures dans leur majorité s'imposent également à l'administration publique donc l'Etat.

Au Tchad, à l'état actuel de choses, le parc automobile de l'Etat constitue une menace sérieuse à plus d'un titre. Une menace contre les sociétés d'assurance qui voient leurs assurés et assurables se bousculer pour obtenir une immatriculation administrative afin de s'exonérer des frais d'assurance Responsabilité Civile et autres taxes. Une deuxième menace contre les caisses de l'Etat car, en immatriculant leurs véhicules "AP" (Administration Publique), les citoyens qui s'adonnent à cette pratique occasionnent par ce fait un manque à gagner pour le trésor public en évitant de payer les frais de douanes, la taxe de circulation, la taxe de pollution, la fiche technique. Et surtout une troisième menace à prendre au sérieux car les véhicules de l'Etat présentent pour l'heure, un certain danger sinon un danger certain pour la protection des victimes des dommages chère au législateur CIMA qui s'est fixé comme objectif de « maintenir l'équilibre financier des compagnies d'assurances, **d'éviter l'arbitraire dans l'évaluation des préjudices et d'instaurer ainsi une certaine égalité entre les victimes** »¹⁵.

Les procédures de mise en cause de la responsabilité de l'Etat et celles de mise en œuvre de l'indemnité due par l'Etat aux victimes sont pour le moment trop complexes et trop longues. Ce qui aggrave sérieusement le sort des victimes. C'est l'occasion ici de rappeler que l'indemnisation des victimes d'accidents de circulation de la route en général et d'accidents corporels en particulier participe du développement socio-économique de

¹⁵ Cf. article du Pr Jacqueline LOHOUES-OBLE paru dans l'Assureur Africain n° 25, page 11.

toute nation. Cette évidence est encore plus vraie dans une économie perturbée par de nombreuses années de guerre comme celle du Tchad. Il apparaît donc qu'en prenant en charge les frais pharmaceutiques, d'hospitalisation et d'interventions chirurgicales de la personne accidentée en vue de sa consolidation et en lui allouant un capital ou une rente en cas d'invalidité permanente ou à ses ayants droit en cas de décès tout en essayant de replacer la victime ou ses héritiers dans la situation antérieure à l'accident, ceci contribue à l'équilibre social, qui à son tour constitue un gage pour toute action de développement dans une société.

Des études et projets dans le sens de la restructuration du parc automobile de l'Etat et l'instauration de l'assurance du parc automobile de l'Etat par l'Etat lui-même ou les sociétés privées seraient une initiative noble et salubre pour le progrès de l'humanité.

BIBLIOGRAPHIE

- ⊗ Afrique Contemporaine, *Les accidents de la route en Afrique : un véritable fléau*, Trimestriel n°165 janvier-mars 1993
- ⊗ BEMBA BERAL, al, *La circulation routière au Tchad : un voyage vers la mort (causes, conséquences, indemnisation, procédures judiciaires)*, Conférence CEFOD, 1997
- ⊗ CODE CIMA, Edition 2009
- ⊗ Code de la route tchadien
- ⊗ Geneviève VINEY, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, Droit des affaires, 1993
- ⊗ Jean Baptiste KOUAME N., *L'Etat assureur des véhicules administratifs*, Séminaire, 2004
- ⊗ République du Bénin, Arrêté n° 860/MF/DC/DGAE/DCA/1997 fixant les conditions de mise en débet en cas d'accident de circulation causé par un véhicule administratif
- ⊗ République du Bénin, Arrêté n°859/MF/DC/DGAE/DCA/1997 portant institution du Certificat d'Assurance des Véhicules administratifs
- ⊗ République du Bénin, Décision n° 041/MF/DGAE/DCA/SA/1998, portant création d'un comité d'indemnisation des victimes d'accidents de circulation causés par les véhicules administratifs
- ⊗ République du Tchad, Arrêté n°286/MFEPAT/SE/DG/DCME/SCA/97 portant création d'un comité d'organisation de la table ronde sur « *l'assurance du parc automobile de l'Etat et le Code CIMA* »
- ⊗ République du Tchad, Ordonnance n° 09/P-CSM/SGG/77, portant organisation de l'industrie des assurances
- ⊗ République du Tchad, Ordonnance n° 10/P-CSM/SGG/77, portant création d'une Société Nationale d'Assurance
- ⊗ République du Tchad, Ordonnance n°01/CD du 06 février 1965, portant institution d'une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicules à moteur
- ⊗ Zacharie YIGBEDEG, *L'assurance automobile : théorie et pratique*, Presses Universitaires Yaoundé, 2008

ANNEXES

ANNEXE 1 : LES ETATS C1 DES TROIS DERNIERES ANNEES

COMPTE D'EXPLOITATION GENERALE - ETAT C1 - ENTREPRISES DOMMAGES

DEBIT

	Accidents Corporés et matériels	Véhicules terrestres à moteur	Incendie et autres dommages aux biens	Responsabilité civile générale	Transports aériens	Transports maritimes	Autres transports	Autres risques directs dommages	Accidents dommages	Ensemble
Sinistres payés.....	563 535 921	1 001 768 352	222 458 675	6 714 009	0	7 584 000	0	18 648 452	19 350 246	1 780 113 535
Frais accessoires.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Participations aux excédents.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A déduire : recours.....	72 575 801	11 495 750	0	0	0	0	0	0	0	84 071 551
Arérages après constitution Prestations et frais accessoires payés.....	431 014 000	990 272 602	222 458 675	6 714 009	0	7 584 000	0	18 648 452	19 350 246	1 696 041 984
Provisions pour sinistres :										
- au 31 Décembre précédent.....	166 644 496	1 333 120 000	588 208 311	328 541 928	0	43 238 850	0	263 759 963	15 875 715	2 739 769 353
+ au 31 Décembre.....	126 408 610	1 291 500 000	496 409 053	319 670 013	0	105 000 000	0	523 438 197	22 872 299	2 885 358 172
Provisions pour pertes aux excédents :										
- au 31 Décembre précédent.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
+ au 31 Décembre.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Provisions mathématiques et divers :										
- au 31 Décembre précédent.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
+ au 31 Décembre.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dotations aux provisions pour prestations et frais à payer.....	-74 158 273	-45 530 000	-91 739 258	-8 871 915	0	61 761 050	0	259 678 234	6 996 584	108 136 422
Commissions.....	48 525 991	159 759 101	66 828 952	29 787 076	10 996 905	33 433 093	0	134 174 229	36 874 577	520 384 914
Autres charges.....	144 543 476	516 593 002	184 915 414	46 906 100	28 130 813	62 028 052	0	604 428 408	24 774 899	1 612 320 164
Primes déduites.....	3 229 049	87 942 361	497 202 630	7 722 251	103 271 520	122 494 586	0	1 552 229 507	0	2 374 091 714
Prov. de primes à la charge des réass :										
+ au 31 Décembre précédent.....	0	0	91 543 511	0	0	0	0	43 173 713	0	134 717 224
+ au 31 Décembre.....	0	0	109 341 318	0	0	0	0	62 243 433	0	171 584 751
Primes acquises aux réassureurs.....	3 229 049	87 942 361	479 404 823	7 722 251	103 271 520	122 494 596	0	1 595 403 020	-62 243 433	2 337 224 187
Solde créditeur.....	155 785 852	78 067 883	247 041 675	129 758 706	0	79 036 607	0	0	61 861 570	0
Total.....	708 940 085	1 787 104 949	1 108 910 281	212 026 227	142 399 238	366 342 398	0	2 612 332 343	87 614 443	7 427 182 591

COMPTE D'EXPLOITATION GENERALE - ETAT C1 - ENTREPRISES DOMMAGES

CREDIT

	Accidents Corporals et maladie	Véhicules terrestres à moteur		Incendie et autres dommages aux biens	Responsabilité civile générale	Transports aériens	Transports maritimes	Autres transports	Autres risques directs dommages	Acceptations dommages	Ensemble
		Responsabilité civile	Autres risques								
Primes et accessoires.....	567 370 735	1 663 188 791	401 513 027	746 470 149	179 997 544	108 968 664	236 097 448	0	2 273 898 978	92 742 257	6 270 247 593
Rapports.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A déduire : annulations.....	26 287 249	130 869 582	0	54 258 505	4 409 431	3 663 887	3 901 879	0	11 284 024	0	234 694 557
Primes nettes.....	541 083 486	1 532 299 209	401 513 027	692 211 644	175 588 113	105 304 777	232 195 569	0	2 262 614 954	92 742 257	6 035 553 036
Provisions pour risques en cours :											
+ au 31 Décembre précédent.....	210 860 731	594 492 694	0	232 520 662	48 503 818	0	103 231 490	0	237 385 911	13 002 123	1 439 997 429
- au 31 Décembre.....	78 177 639	600 834 815	0	40 902 653	22 189 067	15 801 558	23 549 765	0	1 008 025 970	18 774 621	1 808 256 088
Autres provisions de primes :											
+ au 31 Décembre précédent.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- au 31 Décembre.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Provisions pour annulations :											
+ au 31 Décembre précédent.....	32 224 582	223 871 098	0	50 201 031	4 005 211	0	38 995 565	0	32 724 160	0	382 021 651
- au 31 Décembre.....	5 474 215	64 241 657	0	5 988 093	798 195	0	6 306 136	0	0	0	82 788 296
Dotations aux provisions de primes.....	159 433 459	153 287 320	0	235 850 947	29 621 767	-15 801 558	112 371 158	0	-737 915 859	-5 772 498	-69 025 304
Produits financiers nets.....	8 423 140	43 041 420	0	18 322 342	8 417 347	0	3 269 873	0	11 187 817	644 684	93 306 623
Subventions d'exploitation reçues.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Part des réass. dans les prestations.....	0	10 000 000	0	186 642 149	0	0	12 590 456	0	5 778 336	0	215 010 941
Part des réass. dans les provisions pour prestations.....											
- au 31 Décembre précédent.....	0	13 146 000	0	495 731 260	29 029 000	0	38 411 342	0	649 016 873	0	1 225 334 475
+ au 31 Décembre.....	0	61 623 000	0	325 782 112	27 528 000	0	11 958 849	0	36 415 200	0	463 307 161
Commission des réassureurs.....	0	0	0	145 832 347	0	6 776 954	32 367 835	0	199 863 162	0	384 840 298
Part des réassureurs dans les charges.....	0	58 477 000	0	162 525 348	-1 501 007	6 776 954	18 505 798	0	-406 960 175	0	-162 176 075
Solde débiteur.....	0	0	0	0	0	46 119 065	0	0	1 483 405 646	0	376 449 391
Total.....	708 940 085	1 787 104 949	401 513 027	1 108 910 281	212 026 227	142 399 238	366 342 398	0	2 612 332 343	87 614 443	7 427 182 991

Le parc automobile de l'Etat: cas du Tchad présenté et soutenu par MBAÏGUEME NARSEM Lucky, Cycle MST-A

COMPTES D'EXPLOITATION GÉNÉRALE - ETAT C1 - ENTREPRISES DOMMAGES

DEBIT

	Accidents Corporiels et maladie	Véhicules terrestres à moteur	Incendie et autres dommages aux biens	Responsabilité civile générale	Transports aériens	Transports maritimes	Autres transports	Autres risques directs dommages	Acceptations dommages	Ensemble
		Responsabilité civile	Autres risques							
Sinistres payés.....	809 304 743	1 285 564 809	0	314 975 941	22 454 193	0	44 750 777	0	311 317 805	2 786 373 268
Frais accessoires.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Participations aux excédents.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37 854 021
A déduire : recours.....	37 854 021	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Arérages après constitution.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prestations et frais accessoires payés.....	771 450 722	1 285 564 809	0	314 975 941	22 454 193	0	44 750 777	0	311 317 805	2 750 524 247
Provisions pour sinistres :										2 885 358 172
- au 31 Décembre précédent.....	126 408 610	1 291 500 000	0	496 469 053	319 670 013	0	105 000 000	0	523 438 197	22 872 299
+ au 31 Décembre.....	161 175 000	1 567 808 729	0	497 998 200	7 376 250	0	92 121 750	0	412 945 050	2 833 424 979
Provisions pour partic. aux excédents :										0
- au 31 Décembre.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
+ au 31 Décembre.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Provision de recours à encaisser :										53 922 397
+ au 31 Décembre précédent.....	33 922 397	20 000 000	0	0	0	0	0	0	0	0
- au 31 Décembre.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Provisions mathématiques et divers :										0
- au 31 Décembre précédent.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
+ au 31 Décembre.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dotations aux provisions pour prestations et frais à payer.....	68 688 787	63 390 308 729	0	1 529 147	-312 293 763	0	-12 878 250	0	-110 493 147	-22 872 299
Commissions.....	59 654 192	171 145 430	0	155 974 712	26 609 566	0	13 956 135	8 211 894	99 863 549	24 050 230
Autres charges.....	182 405 578	515 317 729	0	290 758 298	72 280 648	0	40 423 688	63 001 014	314 763 744	18 210 984
Primes cédées.....	0	62 801 497	0	491 716 360	0	0	72 221 891	196 282 850	560 713 684	1 383 736 282
Prov. de primes à la charge des réass :										171 584 751
+ au 31 Décembre précédent.....	0	0	0	109 341 318	0	0	0	0	50 902 971	150 593 701
- au 31 Décembre.....	0	0	0	99 690 732	0	0	0	0	572 054 146	1 404 727 331
Primes acquises aux réassureurs.....	0	62 801 497	0	501 366 946	0	0	72 221 891	196 282 850	1 271 861 030	595 324 38
Solde créditeur.....	0	0	0	0	375 275 624	15 801 558	74 354 021	0	69 610 404	6 809 192 66
Total.....	1 082 199 279	2 425 138 194	0	1 264 605 044	184 326 266	15 801 558	232 838 262	267 495 756	2 459 367 127	6 809 192 66

COMPTE D'EXPLOITATION GENERALE - ETAT C1 - ENTREPRISES DOMMAGES

CREDIT

	Accidents Corporatifs et matériels	Véhicules terrestres à moteur Responsabilité civile	Autres risques	Inondation et autres dommages aux biens	Responsa- bilité civile générale	Transports aériens	Transports maritimes	Autres transports	Autres risques directs dommages	Accidents dommages	Ensemble
Primes et accessoires.....	696 892 166	2 012 872 799	0	1 107 117 817	274 375 036	0	153 908 343	239 149 846	1 194 833 155	69 428 171	5 748 277 335
Rapports.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A déduire: annulations.....	4 486 248	56 743 097	0	3 408 567	0	0	461 311	0	0	0	65 099 223
Primes nettes.....	692 405 918	1 956 129 702	0	1 103 709 250	274 375 038	0	153 447 032	239 149 846	1 194 833 155	69 128 171	5 683 178 112
Provisions pour risques en cours :											
+ au 31 Décembre précédent.....	78 177 639	600 834 815	0	40 902 653	22 189 067	15 801 558	23 549 765	0	1 008 025 970	18 774 621	1 808 756 088
- au 31 Décembre.....	58 034 740	784 944 561	0	287 865 372	70 160 736	0	38 486 750	11 129 676	319 261 028	18 743 064	1 588 625 927
Autres provisions de primes :											
+ au 31 Décembre précédent.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- au 31 Décembre.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Provisions pour annulations :											
+ au 31 Décembre précédent.....	5 474 215	64 241 657	0	5 968 093	798 195	0	6 306 136	0	0	0	82 788 296
- au 31 Décembre.....	33 668 476	57 751 353	0	30 820 754	16 081 237	0	1 033 468	0	0	0	139 355 288
Dotations aux provisions de primes.....	-8 051 362	-177 619 442	0	-271 815 380	-63 254 711	15 801 558	-9 664 317	-11 129 676	688 764 942	31 557	163 063 169
Produits financiers nets.....	2 075 246	23 158 035	0	10 226 225	733 941	0	4 369 074	105 360	22 204 093	450 676	63 322 650
Subventions d'exploitation reçues.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Part des réass. dans les prestations.....	0	0	0	151 847 408	0	0	37 247 599	0	189 139 261	0	378 234 268
Part des réass. dans les provisions pour prestations.....											
- au 31 Décembre précédent.....	0	61 623 000	0	325 782 112	27 528 000	0	11 958 849	0	36 415 200	0	463 307 161
+ au 31 Décembre.....	0	27 584 000	0	347 384 864	0	0	42 601 270	0	258 943 248	0	676 513 382
Commission des réassureurs.....	0	0	0	133 586 698	0	0	16 796 153	15 907 358	141 897 628	0	308 188 137
Part des réassureurs dans les charges.....	0	-34 039 000	0	307 036 858	-27 528 000	0	84 686 473	15 907 358	553 564 937	0	899 628 626
Soide débiteur.....	395 769 477	657 508 899	0	115 448 091	0	0	0	23 462 870	0	0	0
Total.....	1 082 199 279	2 425 138 194	0	1 264 605 044	184 326 268	15 801 558	232 838 262	267 495 758	2 459 367 127	69 610 404	6 809 192 557

COMPTE D'EXPLOITATION GENERALE - ETAT C1 - ENTREPRISES DOMMAGES

DEBIT

	Accidents Corporiels et matériel	Véhicules terrestres à moteur		Incendie et autres dommages aux biens	Responsabilité civile globale	Transports aériens	Transports maritimes	Autres transports	Autres risques directs dommages	Acceptations dommages	Ensemble
		Responsabilité civile	Autres risques								
Sinistres payés.....	766 735 101	1 054 641 289	0	48 285 570	8 003 475	0	55 929 509	0	74 113 933	17 197 852	2 022 906 729
Frais accessoires.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Participations aux excédents.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A déduire : recours.....	83 724 357	6 317 569	0	0	0	0	0	0	3 000 000	0	103 041 926
Arrérages après constitution.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prestations et frais accessoires payés.....	673 010 744	1 048 323 720	0	48 285 570	8 003 475	0	55 929 509	0	71 113 933	17 197 852	1 919 864 803
Provisions pour sinistres : - au 31 Décembre précédent.....	161 175 000	1 661 808 729	0	496 469 053	7 376 250	0	92 121 750	0	412 945 050	27 494 805	2 859 390 637
+ au 31 Décembre.....	112 965 000	1 657 460 000	0	531 209 000	14 719 000	0	72 000 000	0	503 575 000	32 436 337	2 924 364 337
Provisions pour partic. aux excédents : - au 31 Décembre précédent.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
+ au 31 Décembre.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prévision de recours à encaisser : + au 31 Décembre précédent.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- au 31 Décembre.....	27 090 000	1 500 000	0	0	0	0	0	0	0	0	26 590 000
Provisions mathématiques et divers : - au 31 Décembre précédent.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
+ au 31 Décembre.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dotations aux provisions pour prestations et frais à payer.....	-75 300 000	-5 848 729	0	34 739 947	7 342 750	0	-20 121 750	0	90 629 950	4 941 532	36 383 700
Commissions.....	85 249 640	171 346 083	0	116 281 201	60 387 491	0	22 843 155	71 929 645	123 426 104	29 190 650	680 653 969
Autres charges.....	398 832 096	593 685 353	0	307 091 529	56 427 161	0	111 381 088	21 485 565	270 503 616	18 154 809	1 777 561 217
Primes cédées.....	0	138 607 048	0	678 628 174	25 116 886	0	58 239 315	252 313 816	388 711 317	0	1 541 615 556
Prov. de primes à la charge des réass : + au 31 Décembre précédent.....	0	0	0	89 690 732	0	0	0	0	50 902 871	0	150 593 703
- au 31 Décembre.....	0	0	0	101 332 518	0	0	0	0	41 478 329	0	142 810 847
Primes acquises aux réassureurs.....	0	138 607 048	0	676 986 388	25 116 886	0	58 239 315	252 313 816	398 135 959	0	1 549 398 412
Solde créditeur.....	0	0	0	21 293 786	60 463 289	0	31 268 844	0	187 103 784	5 392 172	25 504 951
Total.....	1 081 792 486	1 946 113 475	0	1 204 678 421	215 741 052	0	259 539 161	345 729 026	1 140 912 846	74 877 015	6 269 383 476

Société: La Star Nationale Sa..... Exercice: 2011
 Pays: Tchad

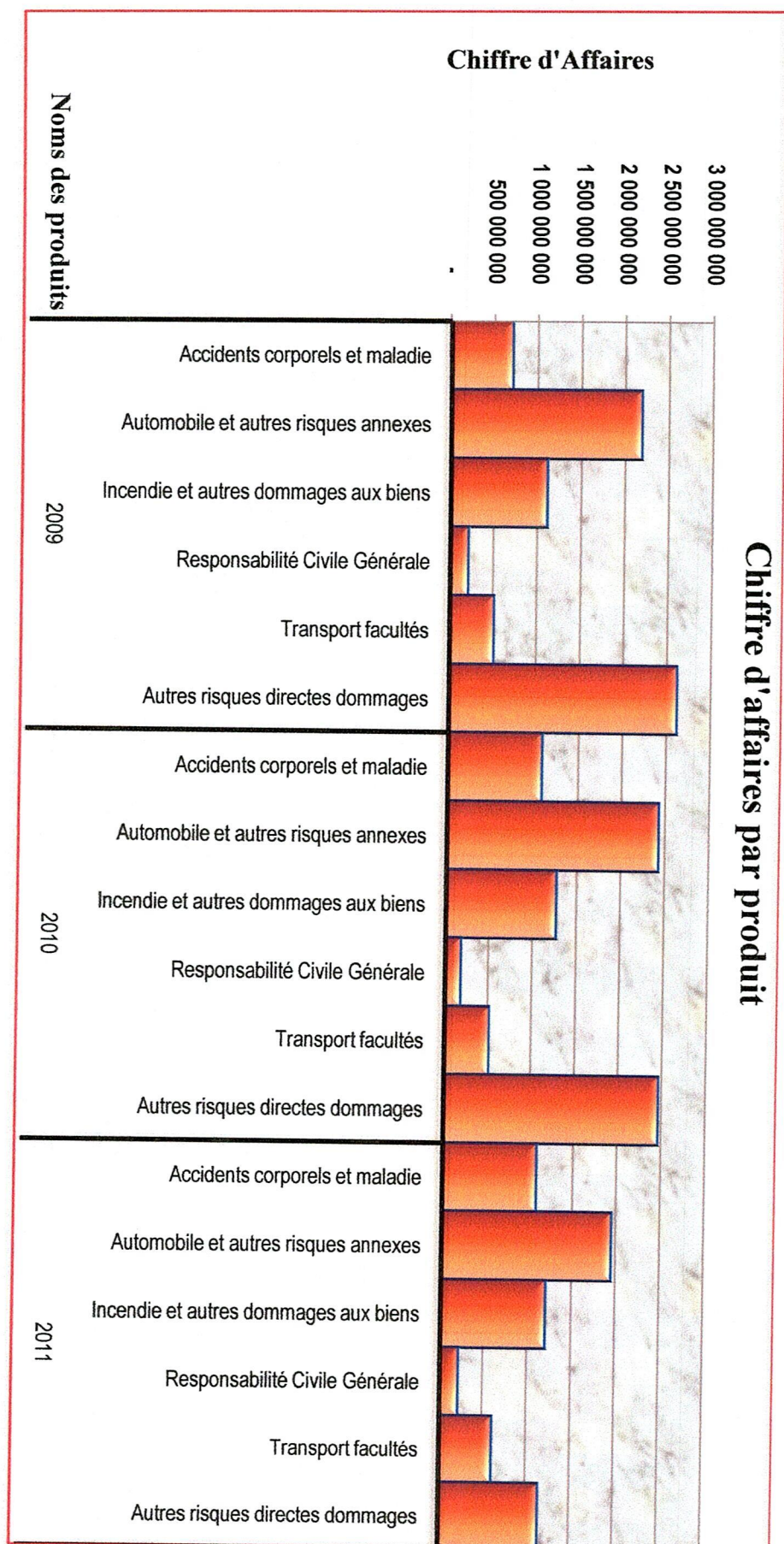
COMPTE D'EXPLOITATION GENERALE - ETAT C1 - ENTREPRISES DOMMAGES

CREDIT

	Accidents Corporiels et malade	Véhicules terrestres à moteur		Incendie et autres dommages aux biens	Responsabilité civile générale	Transports aériens	Transports maritimes	Autres transports	Autres risques directs dommages	Acceptations dommages	Ensemble
		Responsabilité civile	Autres risques								
Primes et accessoires.....	1 121 404 170	1 682 810 274	0	863 000 024	159 410 251	0	257 854 107	336 635 392	760 167 075	72 606 851	5 253 988 144
Rapports.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A déduire : annulations.....	609 436	14 440 493	0	13 892	839 098	0	2 848 716	23 633 160	0	0	42 384 795
Primes nettes.....	1 120 794 734	1 668 369 781	0	862 986 132	158 571 153	0	255 105 391	313 002 232	760 167 075	72 606 851	5 211 603 349
Provisions pour risques en cours :											
+ au 31 Décembre précédent.....	58 034 740	784 944 561	0	287 865 372	70 160 736	0	38 486 750	11 129 676	319 261 028	18 743 064	1 588 525 827
- au 31 Décembre.....	83 089 527	527 125 453	0	182 315 219	19 302 362	4 280 778	22 146 871	10 371 517	333 579 495	17 853 219	1 200 044 441
Autres provisions de primes :											
.. au 31 Décembre précédent.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- au 31 Décembre.....	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Provisions pour annulations :											
+ au 31 Décembre précédent.....	33 668 476	57 751 353	0	30 820 754	16 081 237	0	1 033 468	0	0	0	139 355 288
- au 31 Décembre.....	238 352 853	372 402 430	0	33 902 281	20 949 715	0	13 535 439	14 536 724	7 414 125	0	701 093 567
Dotations aux provisions de primes.....	-229 719 164	-56 831 969	0	102 468 626	45 989 896	-4 280 778	3 837 908	-13 778 565	-21 732 592	889 845	-173 156 793
Produits financiers nets.....	59 122 313	88 007 088	0	45 522 819	8 364 684	0	16 510 977	3 185 049	40 099 078	1 380 319	262 192 327
Subventions d'exploitation reçues.....	0	0	0	0	0	0	0	0	66 748 506	0	348 364 161
Part des réass. dans les prestations.....	0	138 470 736	0	139 538 066	0	0	3 606 853	0	0	0	0
Part des réass. dans les prestations pour prestations.....											
- au 31 Décembre précédent.....	0	27 584 000	0	347 384 864	0	0	42 601 270	0	258 943 248	0	676 513 382
+ au 31 Décembre.....	0	0	0	270 326 297	0	0	12 252 045	0	441 233 182	0	723 811 524
Commission des réassureurs.....	5 325 298	7 927 024	0	131 221 345	2 815 319	0	10 827 257	22 008 778	113 340 845	0	293 465 866
Part des réassureurs dans les charges.....	5 325 298	118 813 760	0	193 700 844	2 815 319	0	-15 915 115	22 008 778	362 379 285	0	689 128 169
Solde débiteur.....	126 269 299	127 754 815	0	0	0	4 280 778	0	21 311 532	0	0	0
Total.....	1 081 792 480	1 946 113 475	0	1 204 678 421	215 741 052	0	259 539 161	345 729 026	1 140 912 846	74 877 015	6 269 383 476

Le parc automobile de l'Etat: cas du Tchad présenté et soutenu par MBAIGUEME NARSEM Lucky, Cycle MST-A

ANNEXE 2 : Représentation graphique des Etat CI des trois dernières années de la STAR Nationale SA



ANNEXE 3 : GUIDES D'ENTRETIEN POUR LA REDACTION DE RAPPORT DE STAGE

L'Institut International des Assurances est un Etablissement de formation Professionnelle à caractère International créé en 1972 à YAMOOUSSOKRO (Cote d'Ivoire). Son siège est à Yaoundé (Cameroun). Il regroupe les quatorze (14) Etats d'Afrique membres de zone Franc.

L'Institut a pour missions de :

- Former et perfectionner les cadres pour les entreprises d'Assurances et les autorités de contrôle d'Assurances ;
- Promouvoir la recherche en matière d'Assurance ;
- Apporter une assistance technique aux entreprises et aux administrations de contrôle sous forme de mission, de consultation et d'études particulières.

Deux fonctionnaires du Ministère de Finances et du Budget sont admis au cycle II de Maîtrise en Sciences et Techniques d'Assurances (MST-A) pour la promotion 2010-2012.

Il s'agit de messieurs :

- **MBAÏGUEDEM NARSEM LUCKY**
- **DJAGUENANG MALME**

L'obtention du diplôme de fin d'étude à l'Institut International des Assurances est soumise à la rédaction et la soutenance d'un rapport de stage pour tout étudiant au cycle de Maîtrise en Sciences et Techniques d'Assurance. Un rapport à travers lequel « l'étudiant doit poser un problème lié à la structure d'accueil du stage ou à expliquer un phénomène ou une thématique dont la compréhension favorisera à une prise de décision par les responsables du lieu de stage »¹⁶.

Le présent guide d'entretien est élaboré pour recueillir des informations nécessaires afin d'illustrer et de finaliser ce travail. En vous remerciant d'avance de votre disponibilité, nous vous prions de recevoir nos salutations distinguées.

¹⁶ Cf. : Référentiel de L'IIA d'avril 2009 définissant les grands axes liés au mémoire professionnel et rapport de stage

Guide d'entretien adressé à la Direction du Parc Automobile Administratif

Informations Recherchées :

1. A combien peut-on estimer aujourd'hui au Tchad le nombre des Véhicules Terrestres à Moteur (VTM)¹⁷ toutes catégories confondues mis en circulation :
 - Sur l'ensemble du territoire national ?
 - Pour la ville de N'Djaména ?
2. A combien peut-on estimer parmi ces VTM, ceux appartenant à L'Etat ?
3. Quels sont les textes¹⁸ en vigueur au Tchad qui réglementent la circulation des VTM ?
4. Quelles sont les immatriculations légalement reconnues pour la mise en circulation d'un VTM appartenant à l'Etat ?
5. L'acquisition, l'affectation, l'entretien et la réparation des VTM de l'Etat incombent à quelle structure, direction, département, service ou toute autre appellation de l'Etat ?
6. Quels sont les textes qui réglementent l'usage et la gestion du parc automobile de L'Etat ?
7. Parmi les véhicules de l'Etat existe-t-il de différence entre :
 - Véhicules de service ?
 - Véhicules de fonction ?
 - Véhicules administratifs ?
8. Qui est-ce qui décide de l'affectation d'un véhicule au service de l'Etat ?
9. Quel est le délai d'amortissement de VTM de l'Etat ?
 - Pour les + de quatre (4) roues ?
 - Pour les quatre (4) roues ?
 - Pour les deux (2) roues ?
10. Au bout de combien de temps de fonctionnement les véhicules de l'Etat sont-ils réformés et sur quelle base juridique ?
11. Quel est le régime des véhicules de l'Etat réformés à l'égard :
 - Des services des douanes ?

¹⁷ Entendre par VTM tout engin à 2, 3, 4 ou + de 4 roues avec une cylindrée supérieure ou égale à 50 cm³

¹⁸ Lois, Ordonnances, Décret, Arrêté, Décisions, Circulaires et les textes supranationaux

- Des services des taxes de circulation ?
 - Des services des fiches techniques ?
 - Services des assurances ?
12. Quelles sont les entités étatiques et paraétatiques qui ne sont pas autorisées à immatriculer leurs VTM au nom de l'Etat et sur quelle base juridique ?
13. Quel est le régime d'immatriculation des VTM mis au service des entités suivantes :
- La gendarmerie nationale ?
 - La police nationale ?
 - L'armée nationale ?
 - La Direction Générale des Douanes et Droits Indirects ?
14. L'ordonnance n° 01/CD du 06 février 1965 portant institution d'une obligation d'assurance en matière de circulation de VTM au Tchad en son article 2 fait obligation à l'Etat et aux collectivités publiques d'assurer leurs VTM. Qu'en est-il de son application ?
15. Existe-t-il des études ou projets destinés à réorganiser la gestion du parc automobile de l'Etat ?
16. Autres informations :

**Guide d'entretien adressé à la Direction du Contentieux administratif, chargée
également de la gestion des accidents causés par les véhicules de l'Etat**

Informations Recherchées :

1. Quel est le service de l'Etat qui est chargé de la gestion des accidents de la circulation causés par les véhicules de l'Etat et sur quelle base juridique ?
2. Quelle est la structure administrative ce service ?
3. Existe-t-il un mécanisme d'information ou de communication permettant aux victimes d'accidents ou leurs ayants droit de contacter ledit service ?
4. Quelle est la procédure d'indemnisation la plus usitée :
 - Transactionnelle ?
 - Judiciaire ?
 - Autres ?
5. Quels sont les préjudices indemnissables :
 - Corporels ?
 - Matériels ?
 - Corporels et matériels ?
6. Existe-t-il une offre d'indemnité aux victimes d'accident de circulation ou leurs ayants droit ?
7. Quels sont les délais de présentation de l'offre d'indemnité :
 - aux victimes blessées ?
 - aux ayants droit des victimes décédées ?
8. Sur quelles bases de calcul les indemnités sont-elles dues :
 - aux victimes blessées ?
 - aux ayants droits de la victime décédée ?
9. Quelles sont les étapes du règlement des sinistres ?
10. Quel est le circuit de paiements des accidents de circulation causés par les véhicules de l'Etat ?
11. Quelles sont les entités de l'Etat qui enregistrent un nombre assez important de cas d'accidents de circulation ?

12. Quelles sont les causes les plus fréquemment invoquées dans les cas d'accidents de circulations imputables aux véhicules de l'Etat ?
13. Les cas d'accident causés par les véhicules appartenant aux entités suivantes sont-ils pris en charge par vos services :
 - L'armée nationale ?
 - La gendarmerie nationale ?
 - La police nationale ?
 - La Direction Générale des Douanes et Droits Indirects ?
 - La police communale ?
14. Existe-t-il des études ou projets destinés à améliorer la gestion des sinistres causés par les VTM de l'Etat ?
15. Autres informations :

TABLE DES MATIERES

DEDICACE	I
REMERCIEMENTS.....	II
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS.....	III
LISTE DES TABLEAUX	IV
SUMMARY	V
SOMMAIRE.....	VI
AVANT-PROPOS.....	VII
INTRODUCTION GENERALE	1
PREMIERE PARTIE : PRESENTATION DE LA STRUCTURE D'ACCUEIL ET DESCRIPTION DU STAGE.....	4
CHAPITRE PREMIER : PRESENTATION DE LA STAR NATIONALE S.A	5
Section I : Structure Institutionnelle	5
Paragraphe 1 : Historique	5
Paragraphe 2 : Activités	6
Section II : Structure Organisationnelle	8
Paragraphe 1 : Fonctionnement des Organes	8
Paragraphe 2 : Présentation de l'organigramme.....	9
CHAPITRE DEUXIEME : DESCRIPTION DU DEROULEMENT DE STAGE.....	22
Section I : Tâches exécutées	22
Paragraphe 1 : Sur le plan technique	22
Paragraphe 2 : Sur le plan administratif, comptable et commercial.....	24
Section II : Difficultés rencontrées, Observations et Suggestions	24
Paragraphe 1 : Difficultés rencontrées	24

	59
Paragraphe 2 : Observations et Suggestions	25
DEUXIEME PARTIE : LE PARC AUTOMOBILE DE L'ETAT TCHADIEN : QUELLE PROTECTION	
POUR LES VICTIMES D'ACCIDENTS DE CIRCULATION ?	27
CHAPITRE PREMIER : ANALYSE DU PARC AUTOMOBILE DE L'ETAT	28
Section I : Présentation du parc automobile de l'Etat	28
Paragraphe 1 : Notion de l'Etat	28
Paragraphe 2 : Structure du parc automobile de l'Etat	29
Section II : Gestion du parc automobile de l'Etat	29
Paragraphe 1 : Immatriculations, entretiens, réparations et suivi	29
Paragraphe 2 : Assurance du parc automobile de l'Etat	32
CHAPITRE DEUXIEME : GESTION DES ACCIDENTS DE CIRCULATION CAUSES PAR LES	
VEHICULES DE L'ETAT ET ESSAI DE SOLUTIONS	35
Section I : Gestion des accidents de circulation causés par les véhicules de l'Etat	35
Paragraphe 1 : La sinistralité du parc automobile de l'Etat	35
Paragraphe 2 : Règlement de sinistres automobiles causés par les véhicule de l'Etat	36
Section II : Essai de solutions	38
Paragraphe 1 : L'assainissement du parc automobile de l'Etat	39
Paragraphe 2 : La protection des victimes	39
CONCLUSION	41
BIBLIOGRAPHIE	43
ANNEXES	44
TABLE DES MATIERES	58

