

Institut International des Assurances (I.I.A)
B.P. 1575 – Yaoundé (République du Cameroun)

13e Promotion du Cycle supérieur
1996–1998

La problématique de l'Etat, Assureur
de son Parc Automobile

(CAS DU TCHAD)

*Mémoire de fin d'Etudes préparé en vue de
l'obtention du Diplôme d'Etudes Supérieures
d'Assurances (D.E.S.A)*

Présenté par :

Monsieur SINGA SEBE TAKIMBI

sous la direction de :

Monsieur NGONODJI KORDJE REBEN

Directeur Administratif et Financier de la SMAC

ERRATA

Pages	Erreurs	Corrections
Dédicace	Remerciements : <u>Me</u> s sincères remerciements vont généralement à <u>Je tiens</u> aussi à remercier tout... <u>Je dédie</u> ce mémoire à :	Nos sincères remerciements vont également à : Nous tenons aussi à remercier tout... Nous dédions ce mémoire à nos père et mère Notre femme Nos enfants
1-10è paragraphe	En effet, le texte créant la STAR... <u>Assument</u> auprès de la STAR	En effet le texte créant la STAR.... Assurer auprès de la STAR
2-1è paragraphe	... Par la venue de la PFA-Tchad par Arrêté N°046/MF/DG/SCA/88 du 29/10/1998	... Par le venue de la FFA-Tchad par Arrêté N°046/MFI/DG/SCA/88 du 29/10/1988
3è-4è paragraphe	... « Toute <u>personne</u> ... faire circuler lesdits véhicules être <u>couvert</u> par une assurance garantissant cette responsabilité »	... « toute <u>personne</u> ... faire circuler lesdits véhicules être <u>couverte</u> ... garantissant cette responsabilité
page 8 a) 3è tiret	Faire <u>respecter</u> ... sur proposition du Ministère des Travaux Public	Faire <u>procéder</u> ... sur proposition du Ministre des Travaux Publics
page 16	Deuxième partie : Pratiques <u>et</u> critiques... par rapport au code CIMA	Deuxième partie : Pratique <u>et</u> critiques par rapport au code CIMA
18-4è paragraphe	Pour accélérer la procédure d'envoi... ou leurs ayants droit se voient <u>obligé</u> de suivre personnellement... l'expédition de leurs dossiers	Pour accélérer... se voient <u>obligés</u>
19-2è paragraphe	... les <u>constations</u> de l'Huissier <u>peut</u> revêtir un grand intérêt...	Les constatations de l'Huissier <u>peuvent</u> revêtir un grand intérêt...
19-b)	Elles sont légalement les mêmes...les plus <u>usités</u> Sont :	Elles sont légalement les mêmes... les plus <u>usitées</u> sont :
page 21-2è paragraphe	Il fait souvent l'objet... mais peut aussi résulter d'une <u>démontre</u> amiable	...peut aussi résulter d'une <u>démarche</u> amiable
page 24-2è paragraphe	Ces préjudices sont soit consécutifs à des blessures non mortelles <u>ou</u> au décès de la victime	...soit consécutifs à des blessures non mortelles <u>ou</u> soit au décès de la victime
page 25-5è paragraphe	Les jugements... réclament des dommages et intérêts d'un montant <u>exorbitant</u>	... les dommages et intérêts d'un montant <u>exorbitant</u> .
page 27 section 1 :	<u>Les</u> modalités de paiement des indemnités	La modalité de paiement des indemnités
page 29-1è paragraphe	... les montants des crédits alloués chaque année pour le paiement des sinistres <u>automobile</u> de l'Etat...	... pour le paiement des sinistres automobiles de l'Etat...
page 29 2è paragraphe	La <u>provisions</u> pour sinistres à payer	La provision...

SOMMAIRE :

INTRODUCTION GENERALE

PREMIERE PARTIE : Le parc Automobile de l'Etat

- Chapitre 1 : L'organisation Administrative des services impliqués dans la gestion du Parc Automobile de l'Etat
- Section 1 : La Direction du Budget
 - a) Le service des marchés et engagements ordinaires de l'Etat
 - b) Le service des Etudes, du contentieux et de la statistique financière
 - c) Le service de l'ordonnancement du budget ordinaire
- Section 2 : Le Secrétariat Général du Gouvernement
 - a) Le service du Parc Automobile Administratif
 - b) Le service du suivi judiciaire et du contentieux administratif

Chapitre II : La gestion du Parc Automobile de l'Etat

- Section 1 : L'acquisition des Véhicules Administratifs
 - a) Véhicules acquis sur fonds propres de l'Etat
 - b) Véhicules achetés sur fonds extérieurs
- Section 2 : L'immatriculation des Véhicules Administratifs
 - a) L'immatriculation des véhicules achetés sur budget de l'Etat
 - b) L'immatriculation des véhicules des organismes d'intérêt public
- Section 3 : Suivi des Véhicules Administratifs
 - a) L'entretien des Véhicules Administratifs
 - b) La réforme

DEUXIEME PARTIE :

Pratiques et Critiques de la gestion des sinistres automobiles de l'Etat par rapport au code CIMA

Chapitre I : l'instruction du Dossier sinistre

- Section 1 : La déclaration de sinistre Automobile de l'Etat
 - a) Le constat amiable
 - b) La déclaration de sinistre

- Section 2 : L'instruction du sinistre
 - a) Pièces requises pour les dossiers relatifs aux sinistres matériels
 - b) Pièces exigées pour l'instruction des sinistres corporels

Chapitre II : Le règlement des sinistres Automobiles de l'Etat

- Section 1 : Le règlement des dommages matériels
 - a) cas des véhicules réparables
 - b) cas des véhicules hors d'usage
 - c) les dommages causés aux autres biens

- Section 2 : L'indemnisation des préjudices corporels
 - a) l'obligation de l'offre d'indemnisation
 - b) le règlement des préjudices corporels

Chapitre II : Le paiement des sinistres Automobiles de l'état

- Section 1 : La modalité de paiement des indemnités
 - a) Pièces exigées pour le paiement des sinistres
 - b) L'évaluation des PSAP

- Section 2 : Les recours de l'Etat
 - a) Recours de l'Etat contre l'auteur responsable
 - b) le recours en contribution

CONCLUSION

REMERCIEMENTS

Puisse :

- Monsieur KOUMAGOTO NOUBA RAMADJI, Directeur Général de la SMAC
- Monsieur NGONODJI KORDJE Reben, Directeur Administratif et Financier
- Monsieur NAMIA MBAÏTOLNA, Directeur Technique IARDT, recevoir l'expression de notre profonde déférence et nos remerciements les plus cordiaux pour nous avoir accepté dans la Société et facilité le déroulement de notre stage.

Mes sincères remerciements vont également à :

- Monsieur NGOTE GALI KOUTOU, Directeur Général Adjoint du Ministère du Plan et de l'Aménagement du Territoire
- Monsieur ADAM MALLOUM SALEH, Chef de service intérimaire du Contrôle des Assurances.

Je tiens aussi à remercier tout particulièrement :

- Madame MATHO née TAMALATA, Secrétaire à la Direction des Contrôles Economiques et Monétaires.
- Mon parent MANGUINA MANDO, Professeur au Lycée Félix Eboué à N'Djaména.
- Ainsi que la Direction de l'IIA, son Staff technique et le corps professoral dont l'appui pédagogique et l'abnégation au travail ont été d'un grand apport aux deux années qu'a duré la formation.

Je dédie ce mémoire à :

- Mes père et mère
- ma femme, GOROH Angèle
- mes enfants :

KOUSSA SINGA
NGODJI SINGA
NGALOU SINGA
TAKIMBI SINGA

- la mémoire du Chef de Service du Contrôle des Assurances,
MOUSSA DJARLAWNA
- Général ROUTOUANG YOMA GOLOM
- et tous ceux qui croient à la vertu de la persévérance

INTRODUCTION GENERALE

L'assurance est apparue au Tchad avec la naissance des activités industrielles et commerciales des sociétés Etrangères préoccupées d'assurer la sauvegarde de leurs investissements sur le territoire.

En effet, bien avant l'indépendance, existaient déjà quelques exploitations industrielles et commerciales qui s'assuraient auprès d'une dizaine d'agences des sociétés d'assurance étrangères.

Aucun souci de formation de cadres ni d'investissements de prime sur le marché ne retenait l'attention des dirigeants desdites agences.

Conscientes de cette situation et, sous l'impulsion de la conférence des Nations Unies pour le Commerce Extérieur et le Développement (CNUCED), les autorités nationales ont décidé de révolutionner le marché en prenant deux actes de portée majeure.

En effet, il a été mis en place une nouvelle réglementation par l'ordonnance n° 09/P.CSM/SGG du 30/06/77. Il a été ensuite créé par ordonnance n° 10/P.CSM/SGG de la même date une société de droit national dénommée Société Tchadienne d'Assurance et de Réassurance en abrégé « STAR NATIONALE ».

Il s'agit dans le cas d'espèce, d'une société d'économie mixte où l'Etat et ses démembrements sont majoritaires.

Cependant, en créant cette première société, l'Etat Tchadien n'avait nullement l'intention de s'arroger le monopole des opérations d'assurance et de réassurance.

La situation monopolistique dont avait bénéficié la STAR Nationale résultait simplement du fait qu'à sa création, les anciennes représentations des sociétés étrangères ayant vu leur part de marché réduite par l'ordonnance 10, avaient dû pour la plupart fermer leur porte;

Quelques rares s'étaient fusionnées à la STAR pour n'en devenir que de simples actionnaires.

En effet, le texte créant la STAR a quelque peu favorisé celle-ci en son article 3e qui dispose : « toutes les entreprises sous contrôle ou sous tutelle de l'Etat, toutes celles qui ont reçu sous quelque forme que ce soit une participation financière de l'Etat, sont tenues de s'assumer auprès de la STAR ».

L'article 4e du même texte dispose en outre, que « toutes les sociétés privées d'assurances opérant en République du Tchad doivent céder obligatoirement à la STAR 15 % de toutes les affaires souscrites au Tchad ».

Ce monopole sera quelques années plus tard rompu par la venue sur le marché de la Préservatrice Foncière Assurance « PFA Tchad » par arrêté n° 046/MFI/DG/SCA/88 du 29/10/1998.

Cette dernière n'a pu concurrencer la STAR que durant quelque quatre années pour cesser d'elle même ses activités en 1993.

La disparition de la « PFA-Tchad » du marché a remplacé la STAR en position de monopole mais cette nouvelle situation ne lui profitera pas longtemps car une deuxième société de droit National sera agréée par arrêté n° 082/MFI/DG/DFEMCAS/SCA/95 du 27/03/1995 à pratiquer les opérations d'assurances toutes branches confondues sur le marché national. Il s'agit de la Société Mutuelle d'Assurances des Cadres et des Professions Libérales : « SMAC ».

Contrairement à la STAR qui était de sa création (en 1977) jusqu'en 1995 (année de sa privatisation) une société d'économie mixte, la SMAC est une société dont le fonds d'établissement (150.000.000) est entièrement détenu par les privés nationaux et étrangers.

Il convient de préciser que la STAR Nationale a vu son statut juridique évolué avec le désengagement de l'Etat. C'est ainsi qu'après sa privatisation, la STAR Nationale a changé de dénomination pour devenir Société Tchadienne d'Assurances et de Réassurances, en abrégé « STAR » S.A. tout court.

La STAR et la SMAC sont donc depuis 1995 les deux seules sociétés qui se partagent le marché national d'assurances.

Par ailleurs, il est à rappeler que le marché d'assurance au Tchad a connu de 1977 à 1983 d'énormes difficultés en raison de la guerre civile qui avait éclaté dans le pays avant de connaître une évolution assez rapide par la suite.

C'est ainsi qu'on notera que d'un chiffre d'affaires de 294.046.094 en 1983, le marché (STAR Nationale) a atteint 1.316.482.571 de primes émises en 1990. Le chiffre d'affaires du marché est de l'ordre de 2.000.000.000 en 1996. Cette lenteur dans la progression du chiffre d'affaires est le reflet du niveau très bas des activités économiques dans le pays.

La branche automobile représente à elle seule plus de 70 % de ce chiffre d'affaires.

Il va donc de soi que le développement du secteur des assurances au Tchad est inéluctablement tributaire des résultats de la branche auto dont l'impact sur le chiffre d'affaires et les résultats globaux est considérable. La prépondérance des émissions automobiles dans le chiffre d'affaires global s'explique aussi par le fait que le Tchad, à l'instar de la quasi-totalité des pays du monde, a rendu l'assurance auto obligatoire.

Cette obligation se justifie, en outre, par la croissance effrénée de son parc automobile et le nombre important des victimes d'accidents de la circulation souvent laissées pour compte à cause de l'insolvabilité de leurs auteurs compte tenu des montants quelquefois très élevés des dommages subis.

C'est donc dans un souci de protection du public que l'Etat a édicté l'ordonnance n° 01/CD du 06/02/65 portant institution d'une obligation d'assurance en matière de circulation des véhicules terrestres à moteur.

Ce texte dispose en son article 1er que : « toute personne physique ou morale dont la responsabilité civile peut être engagée en raison des dommages corporels ou matériels causés à autrui par un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou semi-remorques, doit pour faire circuler lesdits véhicules être couvert par une assurance garantissant cette responsabilité... ».

L'originalité de la loi tchadienne en la matière est que l'Etat n'est pas exempté de cette obligation.

Et ceci apparaît très clairement dans l'article 2 de l'ordonnance 01/CD/65 précité en ces termes : « l'obligation d'assurances s'applique également à l'Etat et aux collectivités publiques ».

Il convient de noter cependant que depuis son adoption, ce texte n'a pas été suivi d'effet quant aux véhicules de l'Etat ; seuls les véhicules terrestres à moteur appartenant aux particuliers et aux collectivités publiques sont assurés en Responsabilité Civile Automobile (RCA).

Les raisons principales de la non assurance des véhicules administratifs sont :

- Absence totale de contrôle de l'application de l'obligation d'assurance par les autorités compétentes (police ou gendarmerie) ;
- Aucune ligne n'est prévue dans le budget de l'Etat pour le paiement des primes.

Et l'Etat tchadien est demeuré de fait son propre assureur.

Aujourd'hui, la nouvelle législation communautaire applicable dans les pays membres de la CIMA dont le Tchad, exempte l'Etat de l'obligation d'assurance de responsabilité civile automobile.

Ainsi l'Etat est consacré de droit assureur de son par automobile. Mais être assureur de responsabilité civile automobile selon la nouvelle législation veut dire en clair se conformer strictement aux dispositions du livre II du code CIMA en ce qui concerne les véhicules terrestres à moteur et leurs remorques ou semi-remorques.

Ainsi notre étude portera sur un regard analytique et comparatif de l'Etat assureur de responsabilité civile auto en considération des dispositions législatives et réglementaires en vigueur en vue de dégager les forces et faiblesses du système actuel.

PREMIERE PARTIE

Le Parc Automobile de l'Etat

PREMIERE PARTIE : LE PARC AUTOMOBILE DE L'ETAT

L'Etat tchadien dispose d'un important parc automobile très hétérogène et constitué des véhicules de tout genre et de différents usages.

Conformément à l'article 200 du Code CIMA, ce parc n'est pas soumis à l'obligation d'assurance Automobile.

Cependant, les dispositions de cet article exemptant l'Etat de cette obligation ne l'exonèrent pas pour autant de sa responsabilité vis à vis des victimes des accidents de la circulation occasionnés par ses véhicules terrestres à moteur, leurs remorques ou semi-remorques.

Cette obligation de l'Etat assureur de Responsabilité Civile de son parc automobile est consacrée par le code en son article 238 qui dispose : « pour l'application des article 231 à 236, l'Etat est assimilé à un assureur ».

Aussi donc, l'Etat est tenu indépendamment de la réclamation que peut faire la victime, de présenter dans un délai maximum de 12 mois, à compter de l'accident, une offre d'indemnités à la victime ou ses ayants droit en cas de décès de celle-ci... (article 231).

Le non respect du délai de présentation de l'offre entraîne pour l'Etat, des pénalités de retard... (article 233).

En somme, l'Etat est obligé, au même titre que les compagnies d'assurance privées de réparer les préjudices causés aux tiers à l'occasion de la circulation des véhicules terrestres à moteur et ce, dans le délai prévu par le code.

Malheureusement ce rôle de l'Etat assureur est mal perçu par le public qui se résigne dans la plupart des cas à supporter les préjudices qui lui sont causés par les véhicules administratifs : ses propres frais

Aussi, à travers la présente étude notre démarche consistera t-elle à exposer le déroulement, après un accident impliquant un véhicule administratif, de diverses opérations qui permettent de déboucher au paiement des indemnités aux victimes ou leurs ayants droit.

Mais auparavant, il convient de se faire une idée de l'organisation administrative des services qui sont impliqués dans la gestion du Parc Auto de l'Etat.

Chapitre I : L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE DES SERVICES IMPLIQUES DANS LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE de l'Etat

Différentes structures de l'Etat interviennent à divers niveaux dans la gestion de son Parc Automobile.

Cependant, nous nous limiterons à une présentation très sommaire de quelques services de la Direction du Budget au Ministère des Finances et ceux du Secrétariat Général du Gouvernement (SGG) qui semblent à notre avis être les plus impliqués dans cette gestion.

Section 1 : La Direction du Budget

Placée sous l'autorité d'un Directeur, la Direction du Budget est organisée en deux sous-directions et cinq services. Pour notre étude, seuls trois services de la sous-direction du budget ordinaire retiennent notre attention, à savoir :

- Le service des marchés et engagements ordinaires de l'Etat.
- Le service des Etudes, du Contentieux et de la Statistique financière.
- Le service de l'Ordonnancement du Budget Ordinaire

a) Le service des marchés et engagements ordinaires de l'Etat

Il est chargé de :

- Suivre et contrôler les opérations financières relatives au fonctionnement des services de l'administration, des organismes et établissements publics.
- Etudier tous les marchés et conventions qui engagent les ressources du Budget ordinaire de l'Etat.

C'est à ce titre que le service des marchés est membre de la commission interministérielle chargée de l'élaboration des marchés publics et du dépouillement des dossiers d'appel d'offres pour l'acquisition des véhicules administratifs.

- Surveiller le rythme de consommation des crédits budgétaires de différents services de l'Etat.

C'est donc pour éviter des dépassements par rapport au crédit disponible que tout dossier ayant une incidence financière est soumis au visa préalable du chef de ce service.

Il arrive ainsi donc que des victimes des accidents causés par des véhicules administratifs attendent plusieurs années avant de se faire indemniser pour cause d'épuisement du crédit prévu à cet effet au budget de l'exercice de survenance d'un sinistre.

b) Le service des Etudes, du contentieux et de la statistique financière

Il a pour mission d'examiner et d'émettre des avis sur tous les dossiers ayant une retombée financière sur le budget de l'Etat et des établissements publics.

En effet, lorsque ce service est saisi des dossiers de condamnation judiciaire de l'Etat, il établit, en fonction des crédits disponibles, un échéancier des paiements des indemnités qui sera soumis à l'approbation préalable du Ministre des Finances avant d'être imposé aux victimes ou leurs ayants droit. Il n'y a donc pas de transaction possible avec ces derniers comme le recommande l'article 231 du Code CIMA.

c) Le Service de l'Ordonnancement du Budget Ordinaire

Ce service est chargé de :

- Etablir les bordereaux d'émission des mandats de paiement.
- Mandater les dépenses de contribution aux organismes extérieurs et nationaux.
- Préparer les arrêtés de caisse d'avance.

En effet, lorsque les montants de diverses indemnités proposées par le service des marchés et engagements ordinaires sont approuvés par le Ministre des Finances, les dossiers concernés sont transmis au service de l'ordonnancement du budget ordinaire pour mandatement.

Les mandats sont envoyés, après visas de la Direction du Contrôle Financier, du service des marchés et engagements ordinaires de l'Etat, à la Direction du Trésor et de la Comptabilité Publique pour leur mise en paiement.

Les services de la Direction du Budget ne sont pas les seuls à être impliqués dans la gestion du Parc Automobile de l'Etat ; le Secrétariat Général du Gouvernement intervient également dans cette gestion.

Section II : Le Secrétariat Général du Gouvernement

Le Secrétariat Général du Gouvernement assure à travers deux de ses services, la liaison avec tous les services intéressés par la gestion ou le contrôle du Parc Automobile Administratif.

a) Le Service du Parc Automobile Administratif

Il est chargé de :

- Exécuter les programmes d'achat des véhicules administratifs en liaison avec les services financiers.
- Faire procéder à l'immatriculation des véhicules administratifs en liaison avec les services des domaines et des transports de surface.
- Faire procéder aux reformes des véhicules amortis sur proposition du Ministère des Travaux Public.
- Procéder aux affectations des véhicules et prendre des dispositions en la matière conformément aux instructions du Secrétaire Général du Gouvernement.

b) Le Service du Suivi Judiciaire et Contentieux Administratif

Il est chargé de suivre la procédure engagée et se constitue partie civile au nom de l'Etat après avoir instruit sur le plan judiciaire les rapports d'inspection.

Il représente l'administration en justice. A ce titre, il défend les intérêts tant moraux que matériels de l'Etat ainsi que ceux de toute personne de droit public interne dans toutes affaires pendantes devant une juridiction où ses sujets sont parties.

La responsabilité civile de l'Etat est engagée en cas de dommages dont sont victimes des tiers.

Toutefois l'Etat se dit dégagé de sa responsabilité en cas de faute personnelle d'un agent même commise pendant l'exercice de ses fonctions.

Cette exonération édictée par l'administration n'est que théorique car elle n'a jamais été reconnue à l'Etat par les tribunaux qui l'obligent en vertu de l'article 1384 - alinéa 4, à réparer le tort causé aux tiers par ses préposés quelles que soient les circonstances, la gravité et la nature de leurs fautes.

Le principe sur lequel se basent les tribunaux tchadiens pour condamner l'Etat est que la plupart de ces fautes personnelles ne sont pas détachables du service ; c'est l'argument de poids qu'ils opposent au service du contentieux lorsque ce dernier veut entraîner le débat sur le terrain du droit administratif.

Néanmoins, l'Etat dispose d'une possibilité de recours contre l'auteur de ces dommages.

Après cette présentation sommaire de l'organisation des services intervenant dans la gestion du Parc Automobile de l'Etat, nous jetterons un regard sur la manière dont ce parc est géré.

Chapitre II : LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE DE L'ETAT

Consciente du fait qu'une meilleure rentabilité de ses services est aussi tributaire de l'importance et la qualité des moyens de déplacement mis à leur disposition, l'Administration tchadienne prévoit chaque année au titre de son budget d'investissement des lignes de crédit assez consistantes pour le renouvellement et l'entretien de son Parc Automobile.

Section I : L'acquisition des véhicules Administratifs

Le Parc Automobile de l'Etat est composé non seulement des véhicules achetés sur ses propres ressources mais aussi des moyens roulants provenant des aides extérieures.

a) Véhicules acquis sur fonds propres de l'Etat

Les montants des crédits alloués chaque année pour l'acquisition des véhicules administratifs sont arrêtés lors des discussions budgétaires où tous les départements ministériels viennent exprimer et justifier leurs besoins en matériels roulants.

Les crédits alloués pour l'achat des véhicules et les consommations y afférentes, pour les cinq derniers exercices se présentent comme suit :

Années	Crédits alloués	Dépenses engagées	Ecart
1993	300.000.000	486.500.000	-186.500.000
1994	170.000.000	358.785.255	-188.785.255
1995	400.000.000	396.550.700	+3.449.300
1996	600.000.000	895.000.000	-295.000.000
1997	931.000.000	1.075.110.000	-144.110.000
Total	2.401.000.000	3.211.946.455	-810.946.455

Source : S.M.E/MFE

Sur les cinq (5) dernières années, l'Etat tchadien a prévu dans ses lignes budgétaires des crédits d'un montant de 2.401.000.000 pour l'acquisition des moyens roulants alors que les dépenses engagées à cet effet se chiffrent à 3.211.946.455. Il en résulte un dépassement global de l'ordre de 810.946.455.

Cependant il convient de préciser que ces déficits sont résorbés grâce aux subventions octroyées dans le cadre de la coopération bilatérale ou multilatérale.

L'indisponibilité du service du Parc Automobile administratif ne nous a pas permis d'avoir le nombre des véhicules achetés par exercice.

La gestion du budget adopté pour l'achat des véhicules administratifs est confiée à la Direction des marchés publics au Secrétariat Général du Gouvernement.

En effet, c'est cette Direction qui est chargée de la diffusion au public de l'avis d'appel d'offre et de la rédaction des clauses du marché d'achat soit de nouveaux véhicules ou soit des pièces de rechange.

Mais le dépouillement des dossiers des soumissionnaires est fait en commission regroupant outre les agents de la Direction du marché public, ceux de la Direction du Contrôle Financier et de la Direction du Budget (Service des Marchés et Engagements).

L'offre jugée économiquement la plus avantageuse, le meilleur délai de livraison et la qualité du produit à offrir sont les principaux critères d'attribution des marchés publics.

L'attributaire du marché est tenu de livrer les marchandises commandées dans le délai convenu.

Cette livraison doit être faite en présence des représentants de tous les services qui ont participé à la sélection des dossiers des soumissionnaires et sanctionnée par un Procès Verbal de Réception (PVR).

Les réserves émises lors de la livraison de la commande doivent être consignées dans le P.V.R.

En revanche, les véhicules provenant des organismes ne font pas l'objet des réserves.

b) Les véhicules achetés sur fonds extérieurs

Il y a deux catégories de véhicules achetés sur fonds extérieurs.

La première catégorie est constituée des véhicules achetés et remis à l'Etat par des organismes internationaux, sous forme de dons.

La deuxième catégorie comprend des véhicules appartenant aux organismes opérant dans divers secteurs d'activités économiques ou achetés dans le cadre des projets de développement et qui sont par la suite rétrocédés à l'Etat tchadien.

En effet, dans le cadre des conventions passées avec l'Administration, ces organismes et projets bénéficient d'une exonération fiscale temporaire pour l'acquisition de leurs véhicules.

Lorsque la mission de ces entités d'intérêt public arrivent à son terme, leurs moyens roulants sont soit rétrocédés à l'Etat ou soit vendus au public.

Ainsi donc, le Parc Automobile Administratif se trouve pourvu d'un bon nombre des véhicules acquis sur fonds extérieurs.

A l'opposé des véhicules administratifs, ceux appartenant aux organismes et certaines collectivités publiques sont soumis à l'obligation d'assurances de responsabilité civile automobile.

Néanmoins, les attributaires de ces véhicules sont exemptés de la taxe d'enregistrement que les assureurs sont tenus de recouvrer sur tout contrat d'assurances au profit du Trésor Public.

Il convient en outre, de préciser que la remise de ces véhicules à l'Etat donne également lieu à l'établissement d'un procès verbal de réception mais leur achat par les organismes d'intérêt public n'est pas subordonné à la procédure administrative préalable d'appel d'offre de la Direction des Marchés Publics.

De même, l'immatriculation de cette catégorie de véhicules diffère du régime de numérotation des voitures administratives.

Section 2 : L'immatriculation des véhicules administratifs

Le Service du Parc Automobile Administratif au Secrétariat Général du Gouvernement et la Direction des Transports de surface au Ministère des Travaux Publics sont les seules structures de l'Etat chargées de l'immatriculation des véhicules administratifs.

Le premier délivre à l'attributaire, au vu des documents afférents à l'acquisition du véhicule, un bon d'immatriculation.

Ce bon permettra à l'utilisateur du véhicule administratif de se faire délivrer par le second la carte grise décrivant les caractéristiques techniques de sa voiture.

Après ce circuit, la matérialisation de l'immatriculation des véhicules administratifs est assurée par des spécialistes du Service du Parc Automobile Administratif.

A la différence des véhicules privés où à la lecture de leur plaque d'immatriculation, on peut identifier le lieu géographique de leur numérotation, l'immatriculation des véhicules administratifs ne permet pas de situer leur zone de circulation habituelle.

a) L'immatriculation des véhicules achetés sur budget de l'Etat

Il convient de rappeler que l'immatriculation des voitures administratives a connu au Tchad, quelques mutations avant d'en arriver à l'actuelle régie par le Décret 32 de 1983 et qui se présente sur fond noir et en caractère jaune dans l'ordre suivant :

Exemple : RT 4152 AP ou RT 4152 APM

Significations :

- RT : République du Tchad
- 4152 : c'est le 4152e véhicule de l'Etat
- AP : Administration Publique
- APM : Administration Publique Municipale pour les véhicules appartenant aux collectivités territoriales décentralisées.

Comme on peut le constater, cette forme d'immatriculation ne permet pas de connaître la zone géographique de circulation habituelle du véhicule qui pourtant, constitue un paramètre très important pour la tarification des risques automobiles.

b) L'immatriculation des véhicules des organismes d'intérêt public

Pour cette catégorie de véhicules, aucune mutation n'a été opérée. Ces véhicules ont toujours fait l'objet d'une numérotation présentée sur fond rouge, et en caractère blanc de la façon suivante :

Exemple : TCB 01950 TT 08/99.

Significations :

TCB : Tchad Chari Baguirmi. Ceci veut dire que la zone géographique de première mise en circulation de ce véhicule est le Chari Baguirmi ; la préfecture du Chari Baguirmi est la région où le trafic routier est plus intense au Tchad en raison de l'implantation de la capitale du pays dans cette circonscription administrative.

- 01950 : Il s'agit du 1950 ème véhicule mis à la disposition des organismes opérant dans cette préfecture

- TT : Transit Temporaire. Les véhicules portant ces initiales sur leur plaque d'immatriculation sont exonérés de la taxe douanière ou « droit d'entrée » au Tchad.

- 08/99 : Les véhicules appartenant aux organismes chargés de la gestion des projets d'intérêt public sont comme nous l'avons souligné tout haut soit cédés à l'Administration ou soit vendus au public lorsque ces projets arrivent à leur terme.

Ici, le projet prendra fin en Août 1999.

Cette précision a toute son importance du fait qu'en fin de projet le véhicule remis à l'Etat doit être réimmatriculé selon les modalités décrites au paragraphe a).

Le suivi des véhicules aussi bien administratifs « purs » que ceux rétrocédés par des organismes, est assuré par le SGG en vue soit d'une réforme pour les premiers ou soit d'une réaffectation à d'autres services administratifs pour les seconds.

La réforme des véhicules administratifs rétrocédés relève aussi du Secrétariat Général du Gouvernement.

Section 3 : Suivi des véhicules administratifs

Depuis l'indépendance du Pays jusqu'en 1998, année de l'éclatement du crédit alloué au titre des dépenses communes pour l'entretien et la réparation des véhicules, par département ministériel, l'entretien et la réforme des véhicules administratifs relevaient de la compétence exclusive du Secrétariat Général du Gouvernement.

a) Entretien des véhicules administratifs

Le tableau des crédits alloués pour l'entretien des véhicules administratifs et leurs consommations pour les cinq dernières années, ci-dessous présenté est assez éloquent.

Années	Crédits alloués	Dépenses engagées	Ecart
1993	70.000.000	98.658.982	-28.658.982
1994	50.000.000	77.847.687	-27.847.687
1995	47.640.000	45.657.385	+1.982.615
1996	47.640.000	46.437.433	+1.202.567
1997	38.112.000	38.111.855	+145
Total	253.392.000	306.713.342	-53.321.342

Sources : S.M.E et SPAA

Sur les cinq dernières années l'administration a prévu dans ses lignes de crédits budgétaires, la somme de 253.392.000 FCFA pour l'entretien de son parc automobile contre des besoins qui se chiffrent à 306.713.342, soit un dépassement global de 53.321.342.

Ces budgets gérés par le garage administratif posent donc à cette structure de sérieux problèmes pratiques quant à leur adéquation à leur objet.

Nous pouvons dire à partir des chiffres du tableau ci-dessus que le Service du Parc Automobile Administratif (SPAA) est confronté chaque année à un déficit moyen de l'ordre de 10.664.268 FCFA pour l'accomplissement de la tâche qui lui est dévolue;

Cette insuffisance du niveau des crédits budgétaires amène très souvent le SPAA à proposer à la commission des reformes, la vente de certains véhicules dont l'entretien s'avère de plus en plus lourd du fait de leur coût de réparation parfois très élevé.

b) La réforme

Selon le décret n° 188/PR du 01/08/1967 portant application de la loi relative au statut des biens domaniaux, tout véhicule administratif vétuste ne peut être mis au rébus ou réformé qu'après avoir fait l'objet d'une évaluation par la commission de réforme des biens usagés de l'Etat.

Cette commission est constituée des représentants de :

- Domaines
- Experts du Ministère des Travaux Publics (MTP)
- Service du Parc Automobile Administratif
- La Direction du Matériel et de la Comptabilité Matière

S'agissant des véhicules administratifs, leur réforme n'est possible qu'après l'avis préalable du Secrétariat Général du Gouvernement et à la demande du Ministère utilisateur.

Un Expert auto est commis par la commission chargée de la réforme pour faire des observations sur l'Etat du Véhicule concerné.

Sur la base des conclusions de l'Expert la commission de réforme détermine la valeur résiduelle dudit véhicule.

Aux termes du décret 182/P.CSM/MFEP du 08/06/76 déterminant les conditions d'acquisition de véhicules administratifs réformés, les affectataires des véhicules administratifs ont le droit de préemption.

Mais dans la pratique, il arrive bien souvent que la réforme profite à des personnes autres que les utilisateurs.

La réforme d'un véhicule administratif consiste en un transfert de la propriété de ce véhicule de l'Etat à un particulier.

Les véhicules réformés sont désormais soumis à l'obligation d'assurance de responsabilité civile automobile et doivent systématiquement changer l'immatriculation publique en numérotation privée.

Après cette description du fonctionnement du Parc Automobile de l'Etat, nous tenterons de faire une analyse critique de la gestion des sinistres automobiles de l'Etat par rapport au texte communautaire des Etats membres de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances (CIMA).

DEUXIEME PARTIE

*Pratiques et critiques de la gestion des sinistres
automobiles de l'Etat par rapport au Code CIMA*

Deuxième partie

Pratiques et critiques de la gestion des sinistres automobiles de l'Etat par rapport au Code CIMA

L'Etat est assimilé à un assureur par le code CIMA en matière d'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation occasionnés par ses véhicules terrestres à moteur (VTM).

A ce titre, pour l'application de nouvelles règles édictées par le code, l'Etat doit se soumettre à un certain nombre de contraintes parmi lesquelles celles relatives à la gestion des sinistres causés par ses véhicules terrestres à moteur. (article 231 à 236).

De ce fait, des changements doivent être opérés en vue de permettre à l'Etat de satisfaire aux exigences de la nouvelle réglementation dont la plus importante est l'indemnisation rapide des victimes.

Notre analyse consistera à jeter un regard critique sur la pratique de la gestion des sinistres auto de l'Etat par rapport aux normes prévues par le code et ce, depuis l'instruction du dossier sinistre jusqu'à son aboutissement en vue d'en dégager des solutions qui s'imposent.

CHAPITRE I : L'INSTRUCTION DU DOSSIER SINISTRE

Il conviendrait avant d'aborder la manière dont les sinistres automobiles de l'Etat sont instruits, d'examiner la procédure de déclaration de ses sinistres opération préalable à l'instruction.

Section 1 : La déclaration de sinistre Auto de l'Etat

De manière générale, toute déclaration de sinistre constitue le point de départ de l'instruction du dossier grâce aux informations qu'elle procure à l'assureur (1).

S'agissant particulièrement de l'Etat celui-ci étant assureur de son parc automobile, la déclaration des sinistres occasionnés par ses véhicules est considérée comme faite lorsque la victime ou ses ayants droit en saisissent soit les autorités chargées des constats ou le service du suivi judiciaire et contentieux administratif alors que l'instruction du dossier est subordonnée à la transmission de la plainte des tiers lésés auprès du parquet.

Il faudrait souligner que cette déclaration peut être faite par divers moyens notamment la lettre, le téléphone, le télex, le télégramme ou verbalement.

Cependant, aucune sanction n'étant prévue en cas de déclaration tardive comme le prévoit le code CIMA en son article 20, les victimes n'éprouvent aucune nécessité de détenir une preuve de leur déclaration.

Néanmoins, l'Etat en bon assureur de responsabilité civile, prévoyant et diligent aurait dû pour le meilleur traitement de ses sinistres, mettre à la disposition des conducteurs des véhicules administratifs des exemplaires des supports de déclaration de sinistre que sont le constat amiable et la déclaration de sinistre comme l'exige le code.

En imposant ces supports aux assureurs, le législateur communautaire recherche la célérité dans le traitement des dossiers des victimes des accidents de la circulation.

Malheureusement pour des raisons d'ordre pratique, nous constatons que l'Administration Tchadienne ne fait pas usage de ces documents en cas d'accident de circulation occasionné par ses véhicules terrestres à moteur.

Il convient donc de les définir pour dégager l'intérêt qu'ils revêtent aussi bien pour l'Etat que ses victimes.

a) Le constat amiable (2)

C'est un formulaire conçu par les assureurs pour faciliter le recueil d'informations destinées à permettre l'instruction du sinistre et pour éviter aux antagonistes l'attente souvent, longue de l'arrivée des agents de police chargés d'effectuer le constat des accidents de la circulation.

Les constats amiables ne sont généralement valables que pour des sinistres n'entraînant que des dommages matériels peu importants.

b) La déclaration de sinistre (3)

Elle se présente sous la forme d'un imprimé au moyen duquel l'assuré fournit à l'assureur les informations dont il a besoin pour l'instruction du dossier sinistre.

Section 2 : L'instruction du sinistre

Au Tchad, l'instruction des sinistres auto de l'Etat est en réalité faite par la justice à la suite de la transmission des procès verbaux des constats d'accidents de la circulation et de la plainte des victimes par la brigade en charge de ces constats.

Il est important de noter que la victime ne doit pas directement saisir la justice.

En effet toute plainte ne peut être acheminée à la justice que par les soins des officiers de police judiciaire ayant constaté l'accident et ce, par un soit transmis devant relater brièvement les faits et les circonstances du sinistre et rappeler les références du procès verbal d'accident si celui-ci a déjà été envoyé au parquet.

Cependant, il y'a lieu de remarquer ici que la transmission des procès verbaux des constats d'accidents à la justice n'est soumise à aucune contrainte légale de délai ; ce qui en occasionne des retards parfois considérables.

Pour accélérer la procédure d'envoi, les victimes des accidents de la circulation ou leurs ayants droit se voient obligé de suivre personnellement leurs dossiers, voire de soudoyer les agents chargés de l'expédition de leurs dossiers.

Les plus démunis ou ceux ignorant « le jeu » attendent plusieurs mois avant que le parquet ne soit saisi de leurs problèmes.

Cette pratique constitue une véritable entorse au principe de la célérité imposé par le code CIMA aux assureurs dans le traitement des sinistres.

La transmission du procès verbal n'enclenche pas automatiquement l'instruction d'un dossier.

Le procès verbal émanant de la brigade des constats est d'abord enregistré au greffe du Tribunal de première instance (T.P.I) puis envoyé au juge d'instruction qui se chargera de convoquer les parties en cause notamment le service du suivi judiciaire et contentieux administratif et la victime ou ses ayants droit, pour une audition sur les circonstances de l'accident.

Il s'agit en fait d'une pratique administrative qui semble faire double emploi avec les déclarations des intéressés dans le procès verbal de constat d'accident.

Cette phase allège la tâche au juge de siège grâce à la qualification des faits par le juge d'instruction. C'est le juge du siège qui est chargé de l'instruction proprement dite des dossiers sinistres.

L'instruction d'un dossier porte sur des pièces différentes selon qu'il s'agisse d'un sinistre exclusivement matériel ou d'un préjudice corporel.

a) Pièces requises pour les dossiers relatifs aux sinistres matériels

on peut citer :

- Le constat amiable (développement déjà fait au paragraphe a de la section 1 du chapitre I) cette pièce n'a jamais été versée dans les dossiers sinistres auto de l'Etat pour les raisons que nous avons évoquées plus haut.

- Le constat d'huissier

Il peut être fait à l'initiative des parties ou de l'une des deux. Les constatations de l'huissier peut revêtir un grand intérêt surtout lorsqu'elles sont faites contradictoirement et complétées par un croquis ou une photographie.

L'usage de cette pièce est d'application rarissime, on ne les retrouve que dans les dossiers des expatriés lorsqu'ils ont subi des dommages matériels causés par les véhicules administratifs.

- Le devis de répartition :

Il est établi par un garagiste choisi par le propriétaire du véhicule endommagé et versé dans le dossier à titre de réclamation à l'Etat.

- La facture de réparation :

Elle est requise lorsque les travaux de réparation du véhicule sont déjà effectués.

- Les factures d'achat des pièces détachées

Elles sont exigées par le service du suivi judiciaire et contentieux administratif, lorsque le tiers lésé soutient dans sa plainte avoir fait procéder à des rechanges des pièces nécessaires à la remise en état de son véhicule.

Elles servent donc de preuve des dépenses engagées par le propriétaire du véhicule endommagé.

b) Pièces exigées pour l'instruction des sinistres corporels (4)

Elles sont légalement les mêmes que celles requises par les assureurs privés mais dans la pratique, les plus usités sont :

– Les certificats médicaux : Il convient de rappeler que suivant l'état de la victime, le médecin traitant peut être amené à lui délivrer trois types de certificat à savoir :

* Le certificat médical initial :

Il est établi dès la survenance de l'accident pour déterminer le nombre de jours d'incapacité temporaire de travail suscité par les lésions subies par la victime.

* Le certificat médical de prolongation :

Comme le précise son appellation, ce certificat est établi pour prolonger la durée de l'Incapacité temporaire de travail lorsque cela s'avère nécessaire;

* Le certificat médical définitif :

C'est ce certificat qui détermine le taux de l'incapacité permanente après consolidation des blessures de la victime.

– Le rapport médical : Cette pièce est exigée par le service judiciaire et du contentieux administratif lorsqu'il trouve que le taux d'invalidité permanente déterminé par le médecin traitant de la victime est satisfaisant.

Ce rapport permet au représentant de l'Etat de vérifier s'il existe un lien direct de cause à effet entre l'accident et l'état de la victime au moment de l'expertise en tenant compte de ses antécédents médicaux.

- Les factures des frais de traitement
- Le certificat de décès
- Les factures justificatives des frais funéraires : elles sont exigées par le tribunal de première instance lorsque les ayants droit de la victime réclament un remboursement des frais occasionnés par les obsèques.

Ces dernières, comme le certificat médical de prolongation sont des pièces rarement insérées dans les dossiers sinistres automobiles de l'Etat ; les ayants droit réclament généralement à l'Etat des montants forfaitaires pour les dommages intérêts.

Après avoir listé les pièces requises pour le dossier d'instruction des sinistres automobiles de l'Etat, nous allons examiner la manière dont ces sinistres sont réglés.

CHAPITRE II : LE REGLEMENT DES SINISTRES AUTOMOBILES DE L'ETAT

Le règlement d'un sinistre automobile consiste pour l'assureur de Responsabilité Civile à déterminer d'un commun accord avec la victime ou ses ayants, le montant des indemnités à leur verser.

Il fait souvent l'objet des controverses entre les deux parties mais peut aussi résulter d'une démontre amiable.

L'administration tchadienne méconnaît la dernière alternative ; ce qui constitue une violation des dispositions de l'article 231 du code CIMA selon lesquelles l'assureur qui garantit la responsabilité civile du fait d'un véhicule à moteur est tenu de présenter, dans un délai maximum de douze mois à compter de l'accident, une offre d'indemnités à la victime.

En effet, tout sinistre automobile de l'Etat, qu'il soit matériel ou corporel, est toujours réglé judiciairement.

Section 1 : Le règlement des dommages matériels

Les sinistres matériels semblent en général poser peu de difficultés au juge quant à la détermination du montant des dommages subis par les tiers

a) Cas des véhicules réparables

Il s'agit de ceux dont le coût de réparation ne dépasse pas leur valeur de remplacement avant la survenance de l'accident.

Il arrive que certaines victimes versent dans leur dossier des factures ou devis de réparation d'un montant sans commune mesure avec les dommages réellement subis par leurs véhicules.

Dans ces cas, le juge se borne à déterminer le montant des indemnités sur la base du rapport de l'expert en mécanique automobile du Ministère des Travaux Publics commis par l'Etat.

De l'avis général des personnes qui ont eu des litiges avec l'Etat, le parquet semble se pencher du côté de l'Etat.

La condamnation judiciaire de l'Etat est prononcée sans tenir compte des préjudices indirects c'est à dire ceux consécutifs à l'accident subis par le propriétaire du véhicule.

Au titre de ces dommages, on peut citer :

- La dépréciation du véhicule accidenté
- La privation de jouissance résultant, pour le propriétaire, de l'immobilisation de son véhicule pendant le temps nécessaire pour la constatation des dommages et l'exécution des travaux de réparation.

b) Cas de véhicules hors d'usage

L'irréparabilité d'un véhicule faisant l'objet d'un accident dont l'Etat est civilement responsable est déterminée par l'expert automobile du Ministère des Travaux Publics en collaboration avec les techniciens du service du Parc Automobile Administratif.

D'une manière générale, ce sont les conclusions de l'expert automobile du Ministère des Travaux Publics qui orientent véritablement la décision du juge quoi qu'une possibilité soit offerte au tiers lésé pour opposer au travail de l'expert de l'Etat une contre-expertise.

Lorsque l'irréparabilité du véhicule accidenté est reconnue par son propriétaire, la décision judiciaire condamnant l'Etat fixe le montant des indemnités en fonction de la valeur à dire de l'expert précité, ce qui tend à alléger la charge de l'Etat au détriment des victimes.

Il faudrait en outre, préciser que l'irréparabilité d'un véhicule peut résulter du fait qu'il soit techniquement hors d'usage ou qu'il soit non économiquement réparable c'est à dire que les frais de sa réparation excèdent sa valeur avant sinistre.

c) Les dommages causés aux autres biens

Dans le cas des biens autres que les véhicules, les décisions judiciaires, ne tiennent compte que de la prétention de la partie lésée:

Aucune base technique n'intervient dans la détermination du montant des indemnités mis à la charge de l'Etat. Le juge ne statue que sur la demande du plaignant. Ceci entraîne des distorsions dans les montants des dommages et intérêts accordés par les tribunaux aux tiers.

Beaucoup de justiciables ne connaissent pas tous les chefs de préjudice, d'une part, et le juge ne peut aller au delà de ce qui est demandé par les victimes ou leurs ayants droit car ne pouvant statuer ultra-petita, d'autre part.

En revanche, lorsque la prétention des victimes est très forte le juge peut la réduire à des proportions raisonnables.

Section 2 : L'indemnisation des préjudices corporels

Il s'agit ici du règlement des dommages corporels.

Comme nous l'avons abordé ci-dessus pour les préjudices matériels, nous nous intéresserons cette fois-ci à la manière dont l'Etat, à travers la justice, règle les sinistres corporels causés aux tiers à l'occasion de la circulation de ses véhicules terrestres à moteur.

Mais avant cela, il conviendrait de s'interroger sur l'application ou non de l'article 231 du code CIMA relatif au délai de présentation de l'offre d'indemnités.

a) L'obligation de l'offre d'indemnisation

Comme nous l'avons également souligné dans le cas de règlement des préjudices matériels causés aux tiers par les véhicules administratifs, aucun règlement à l'amiable n'est envisagé par l'Etat avec les victimes ou leurs ayants droit.

Il n'y a donc pas de transaction possible entre l'administration et les victimes (ou leurs ayants droit) des accidents de la circulation occasionnés par les véhicules administratifs. Aucun mécanisme n'est mis en place pour permettre une telle démarche de la part des services publics.

Néanmoins, cette procédure prescrite par le code CIMA offre des avantages certains à l'Etat.

En effet, pour des raisons d'ordre confessionnel et moral la population tchadienne dans sa grande majorité, est enclin à considérer l'accident comme étant une manifestation de la volonté divine.

Cette considération conduit nombre des victimes à préférer le règlement amiable à la solution judiciaire longue et coûteuse en énergie. De plus, l'approche amiable permet un climat de dialogue et de concertation qui débouche assez souvent sur des indemnités modiques, voire symboliques.

Après avoir relevé l'inobservation de l'article 231 du code CIMA par l'administration, nous nous devons d'examiner la manière dont sont réglés judiciairement les différents chefs de préjudice d'un sinistre corporel tels que prescrits par le code.

b) Le règlement des préjudices corporels

A la suite d'un accident causé par ses véhicules terrestres à moteur (VTM), l'Etat peut se retrouver civilement responsable des dommages à divers degrés subis par les victimes ou leurs ayants droit.

Ces préjudices sont soit consécutifs à des blessures non mortelles ou au décès de la victime.

Les premiers sont directement liés aux blessures de la victime. Ces blessures peuvent engendrer une réduction de son potentiel physique et ou intellectuel et éventuellement un arrêt de ses activités.

Ainsi donc, dans la détermination du montant des indemnités à verser aux victimes, le juge devrait tenir compte de tous ces chefs de préjudice.

Mais de l'avis de nombreux justiciables, les tribunaux tchadiens, ne se réfèrent véritablement ni au taux d'invalidité permanente fixé par les médecins ni au nombre de jours d'incapacité temporaire lorsqu'il s'agit de condamner l'Etat.

En effet, les quelques grosses de jugement que nous avons pu nous procurer ne font pas ressortir le détail par chef de préjudice des montants des indemnités à payer par l'Etat.

La détermination des indemnités par les juges n'obéit donc à aucune norme technique comme l'exige le code.

Les magistrats jouissent d'une totale liberté dans l'appréciation des préjudices subis par les victimes. Ils ne prennent pas assez souvent en considération les répercussions qu'une invalidité peut avoir sur l'exercice de la profession par la victime.

En d'autres termes, la perte d'une jambe d'un danseur de Rock le contraint à abandonner sa profession alors qu'elle ne constitue pas une entrave à la poursuite du métier pour un journaliste par exemple.

Cette attitude des tribunaux, très déplorée par ailleurs par les justiciables, touche également aux sinistres mortels.

Le décès d'un père de famille peut engendrer aussi bien des difficultés économiques que morales à ses conjoints, descendants, ascendant, collatéraux et aux personnes qui étaient à sa charge.

Au titre des préjudices indemnisables par l'assureur de responsabilité civile en cas de décès de la victime, le code en a retenu trois :

- Le préjudice économique c'est à dire le préjudice financier que subissent, du fait du décès de la victime, les personnes qui vivaient de ses ressources.

- Le préjudice moral qui se définit comme la souffrance que l'on ressent à la suite de la perte d'un être cher.

- Les frais exposés par la victime elle même avant son décès et les frais funéraires.

Les jugements rendus par les tribunaux ne tiennent compte de ces chefs de préjudice que lorsque les ayants droit réclament des dommages et intérêts d'un montant exorbitant.

Les bases de calcul des indemnités relèvent, cependant, du pouvoir discrétionnaire du juge.

Ainsi donc pour des cas identiques (même revenu, même nombre d'ayants droit), les indemnités allouées par les tribunaux diffèrent d'un magistrat à un autre et d'une juridiction à une autre. On constate là que la jurisprudence a du mal à s'harmoniser.

Une étude globale des jugements rendus en matière d'indemnisation des victimes d'accident de la circulation, laisse comprendre que les magistrats sont plus sévères avec les compagnies privées d'assurances qu'avec l'Etat. Les condamnations prononcées à l'encontre des assureurs privés sont sans commune mesure avec les dommages réellement subis par les victimes.

En dépit de la « faveur » des tribunaux, le paiement des sinistres automobiles par l'Etat pose toujours problème comme on va le constater à travers le développement du dernier chapitre de notre étude.

CHAPITRE II : LE PAIEMENT DES SINISTRES AUTOMOBILES DE L'ETAT

La réparation de tout préjudice causé aux tiers par les véhicules administratifs incombe à l'Etat qui doit, à travers la Direction du Trésor et de la Comptabilité Publique (DTCP) procéder au paiement des indemnités mises à sa charge par les tribunaux.

A cette fin, il est à déplorer que l'Etat en tant qu'assureur de son parc automobile n'ait pas mis en place une structure à l'instar de l'Agence Judiciaire du Trésor, chargée spécifiquement de la liquidation de ses condamnations judiciaires comme c'est le cas dans d'autres pays où le rôle de l'Etat assureur de son parc automobile est assez bien assuré.

Les dommages et intérêts à payer aux victimes des sinistres administratifs étant soumis au même circuit que les dépenses ordinaires de l'Etat, il serait superflu de décrire ici le cheminement de ses dossiers de condamnation judiciaire à l'intérieur de la Direction du Trésor et de la Comptabilité Publique.

Toutefois nous nous bornerons à résumer succinctement l'évolution des dossiers d'accident de la circulation occasionné par les véhicules administratifs, de la saisine du service judiciaire et contentieux administratif à leur aboutissement c'est à dire leur mise en paiement à la Direction du Trésor et de la Comptabilité Publique.

En effet, lorsque la condamnation de l'Etat est prononcée suite aux dommages causés aux tiers par ses véhicules, la grosse en forme exécutoire de la décision judiciaire et l'exploit d'huissier revêtant la forme d'une signification commandement (intimant l'ordre à l'Etat de payer le montant de la condamnation) sont transmis au service judiciaire et contentieux administratif qui se chargera d'envoyer le dossier ainsi constitué aux services de la Direction du Budget qui ont à cet effet pour missions de requérir l'avis préalable du Ministre des Finances sur les montants des indemnités à mandater.

Après la Direction du Budget, le dossier ayant fait l'objet de mandatement est soumis au visa de la Direction du Contrôle Financier en vue d'un examen de la régularité des dépenses puis transmis au service de l'ordonnancement (Direction du Budget) qui se chargera de le transmettre sous bordereau à la Direction du Trésor et de la Comptabilité Publique pour paiement.

Pour prétendre à l'encaissement de ses indemnités le bénéficiaire est tenu de produire au caissier de la Direction du Trésor et de la Comptabilité Publique, un certain nombre de pièces justifiant son identité.

Section 1 : Les modalités de paiement des indemnités

Les paiements des condamnations judiciaires de l'Etat par la Direction du Trésor et de la Comptabilité Publique sont toujours faits en espèces. Ils sont très souvent partiels mais ces paiements ne sont pas à confondre avec l'indemnité provisionnelle car le paiement du reliquat n'intervient que plusieurs années plus tard voire à jamais.

L'offre provisionnelle est une avance destinée à faire face à des dépenses urgentes (examens médicaux expertises, soins...) et à permettre de subsister pendant le temps de son incapacité temporaire.

Pour prétendre à l'encaissement des sommes dues par l'Etat au titre des dommages intérêts, la victime ou ses ayants droit sont tenus de produire un certain nombre de pièces.

a) Pièces exigées et délai de paiement des sinistres

Comme toutes autres dépenses de l'Etat, le paiement des indemnités dues par l'Etat, donne lieu de la part de la victime ou ses ayants droit à la présentation des pièces justificatives nécessaires :

- La carte d'identité nationale de la victime
- Une copie d'acte de mariage pour la conjointe
- La ou les copies d'acte de naissance des enfants mineurs
- L'acte de tutelle (si un tuteur a été désigné par la famille)

Les trois dernières pièces sont exigées en cas de décès de la victime.

S'agissant du délai de paiement, le code CIMA dispose en son article 236 que « le paiement des sommes convenues doit intervenir dans un délai d'un mois après l'expiration du délai de dénonciation ».

Le paiement des indemnités dues par l'Etat au titre de ses sinistres automobiles, devrait se faire dans un délai raisonnable si les parties civiles ne contestent pas la décision qui a été rendue en première instance.

Malheureusement il n'en est pas le cas dans la pratique. La lenteur des paiements de l'Etat transparaît clairement à travers le tableau ci-dessous des statistiques des sinistres automobiles de l'Administration Publique Tchadienne au cours des cinq dernières années.

Années	Nombre des Accidents	Montants des crédits alloués	Montant des condamnations judiciaires	Montant des indemnités payées	% des paiements par année
1993	15	57.000.000	27.693.000	3.650.000	13.18
1994	28	38.000.000	45.250.000	3.750.000	8.29
1995	20	45.000.000	26.695.200	5.100.000	19.10
1996	18	40.000.000	12.375.000	0	0
1997	25	40.000.000	22.786.500	0	0
Total	106	220.000.000	134.801.700	12.500.000	

Sources : Greffe correctionnelle du TPI et service des dépenses de la Direction du Trésor et de la Comptabilité Publique

La faiblesse des divers montants des indemnités payés par la Direction du Trésor et de la Comptabilité Publique, (3.650.000 sur 27.695.000 en 1993, 3.750.000 sur 45.250.000 en 1994, 5.100.000 sur un total de condamnations judiciaires de 26.695.200 en 1995) s'explique par le fait que seuls quelques dossiers des victimes parents des personnes ayant des relations dans certaines sphères de l'Etat, font l'objet des paiements partiels.

La grande majorité des sinistres est laissée pour compte en dépit des crédits ouverts chaque année au budget de l'Etat au titre de la réparation des préjudices causés aux tiers par ses véhicules.

Pour les deux dernières années (1996 et 1997), il n'y a eu aucun dédommagement de la part de l'Etat. Et aucun responsable au niveau de la Direction du Trésor et de la Comptabilité Publique n'a pu nous en donner les raisons.

De l'avis de nombreux justiciables, l'Etat ne se soucie pas du paiement des sinistres reste en suspens.

b) L'Evaluation des Provisions pour Sinistres à Payer (PSAP)

Nous évoquons cette technique de gestion des sinistres imposée par le code aux assureurs tout simplement pour souligner que les montants des crédits alloués chaque année pour le paiement des sinistres automobile de l'Etat sont forfaitairement fixés, donc sans tenir compte des montants des sinistres impayés des exercices précédents.

Il convient tout de même de définir ce que c'est qu'une Provision pour Sinistres à Payer.

La Provisions pour Sinistres à Payer (5) :

La provision pour sinistre restant à payer est la valeur estimative des dépenses pour sinistres non réglés et pour sinistres restant à payer à la date d'inventaire.

Pour tous ces paiements faits à compte goutte, l'Etat n'hésite pas à exercer des actions récursoires contre ses agents ou d'autres tiers ayant une part de responsabilité dans les accidents qui ont donné lieu à un déboursement de sa part.

Section 2 : Les recours de l'Etat

Le code CIMA fait une double distinction de recours en cas d'accident de la circulation :

Il s'agit d'une part du recouvrement auprès des tiers des montants dont ils sont débiteurs en relation avec la réparation des dommages causés aux véhicules de l'Etat et d'autre part du recours que l'Etat doit effectuer après avoir procédé au paiement pour compte.

a) Recours de l'Etat contre l'auteur responsable

Assureur de son parc automobile, l'Etat fait également face aux réparations des dommages subis par ses véhicules.

Lorsque ces dommages sont causés par le fait d'un tiers ou de ses préposés en dehors des heures de service, l'Etat se retourne contre ceux-ci pour recouvrer les sommes qu'il a exposées.

Il en est de même pour les indemnités qu'il a payées aux tiers lorsque les dommages subis par ces victimes ne lui sont pas directement imputables.

L'avis de recouvrement est adressé par écrit à l'auteur responsable ;

L'avis précise les modalités et le délai de paiement de la créance de l'Etat.

Lorsqu'il s'agit des préposés de l'Etat, le remboursement est opéré par ordre de recette consistant en une ou plusieurs retenues à la source sur leur salaire.

Ces problèmes se posent également au niveau des recours après paiement pour compte.

b) Le recours en contribution

Il est des situations où un véhicule administratif se retrouve avec d'autres, impliqués dans un seul et même accident.

En pareilles circonstances, l'Etat peut être tenu de payer pour compte de tous les autres responsables. Il dispose cependant, d'une possibilité de se retourner contre les autres coauteurs pour obtenir leur quote part dans le montant des dommages et intérêts versés à la victime ou ses ayants droit.

Il faut reconnaître que ce recouvrement pose d'énormes difficultés à l'Etat ; ce qui l'oblige parfois à conserver à sa charge la totalité des sommes qu'il a payées pour compte.

Tel en est le cas lorsqu'une personne dont la responsabilité est engagée dans l'accident a pris fuite alors que l'Etat est tenu de payer pour compte parce que la victime était transportée dans son véhicule.

De même, les assureurs privés connaissent du retard dans le remboursement par l'Etat des sommes qu'ils ont préalablement payées pour son compte en application des dispositions des articles 268 et suivants du code CIMA.

CONCLUSION

Il ressort nettement de notre étude que l'Etat tchadien éprouve de réelles difficultés pour se conformer aux dispositions du livre II du code des Assurances des Etats membres de la CIMA et surtout celles relatives à l'indemnisation des victimes ou leurs ayants droit suite aux accidents causés par les véhicules administratifs.

Cette situation s'explique par les faits suivants :

- Incohérence de l'organisation des services chargés de la gestion du parc automobile et de la responsabilité civile de l'Etat.

- Manque de personnel qualifié pour une bonne gestion des dossiers sinistres automobiles de l'Etat.

- La lenteur des procédures de paiement de l'Etat.

- L'insuffisance des lignes budgétaires affectées à l'indemnisation des victimes.

- Le retard accusé dans la communication des procès verbaux de constat d'accidents par les services de la police ou de la gendarmerie.

- L'inexécution des décisions judiciaires par l'Etat.

- L'absence d'évaluation des provisions pour sinistres à payer.

- Le non respect des dispositions du code CIMA (articles 231 à 236).

- Le non remboursement par l'Etat des sommes que les compagnies d'assurance ont payées pour son compte (article 268 et suivants).

Au regard de ce constat, nous pensons qu'un transfert du risque responsabilité civile automobile de l'Etat vers les sociétés d'assurance pourrait être envisagé. Une telle option aurait pour avantages :

- de décharger l'Etat du poids écrasant des indemnités auxquelles il est souvent condamné ;

- d'éviter à l'Etat des pénalités de retard

- de mettre en place un cadre de gestion plus professionnel du risque de responsabilité civile automobile.

Cependant le transfert du risque automobile de l'Etat auprès des assureurs privés ne peut s'opérer sans poser également de problèmes.

A priori, il est à craindre que le paiement, des primes par l'Etat ne soit irrégulier ; ce qui entraînerait des conséquences telles que :

- la non entrée en vigueur de son contrat ;

- suspension de la garantie ou résiliation du contrat.

Dans cette hypothèse, le risque lié à la circulation des véhicules terrestres à moteur de l'Etat restera entier et la réparation des préjudices subis par les victimes des accidents causés par les véhicules posera toujours problèmes car le transfert n'aura été que théorique.

Il serait donc souhaitable qu'un fonds de garantie automobile (F.G.A) soit créé au Tchad pour la prise en charge d'éventuelles victimes laissées pour compte des accidents de circulation causés par les véhicules administratifs ou autres pour l'une des causes ci-dessus évoquées.

Les ressources de ce fonds seront assurées par :

- La contribution des personnes physiques ou morales en infraction avec l'obligation d'assurance automobile.

Il s'agira de la majoration des amendes pour défaut d'assurances qui sera faite au profit du fonds.

- La contribution des assurés, par prélèvement d'un certain pourcentage sur les primes nettes versées par eux aux compagnies d'assurances.

Par ailleurs, compte tenu du poids non négligeable de la sous branche responsabilité civile automobile dans les émissions du marché tchadien d'assurances (plus de 70 %), il serait judicieux que la prime automobile de l'Etat soit supportée à hauteur de 65 % par les attributaires des véhicules administratifs (prime de risque) et 35 % seulement par l'Etat ; ceci permettra d'éviter à nos jeunes sociétés des déficits préjudiciables à leur survie d'une part, et tenir compte des difficultés de trésorerie que connaît l'Etat d'autre part.

- suspension de la garantie ou résiliation du contrat.

Dans cette hypothèse, le risque lié à la circulation des véhicules terrestres à moteur de l'Etat restera entier et la réparation des préjudices subis par les victimes des accidents causés par les véhicules posera toujours problèmes car le transfert n'aura été que théorique.

Il serait donc souhaitable qu'un fonds de garantie automobile (F.G.A) soit créé au Tchad pour la prise en charge d'éventuelles victimes laissées pour compte des accidents de circulation causés par les véhicules administratifs ou autres pour l'une des causes ci-dessus évoquées.

Les ressources de ce fonds seront assurées par :

- La contribution des personnes physiques ou morales en infraction avec l'obligation d'assurance automobile.

Il s'agira de la majoration des amendes pour défaut d'assurances qui sera faite au profit du fonds.

- La contribution des assurés, par prélèvement d'un certain pourcentage sur les primes nettes versées par eux aux compagnies d'assurances.

Par ailleurs, compte tenu du poids non négligeable de la sous branche responsabilité civile automobile dans les émissions du marché tchadien d'assurances (plus de 70 %), il serait judicieux que la prime automobile de l'Etat soit supportée à hauteur de 72 % par les attributaires des véhicules administratifs (coût statistique de risque) et 28 % seulement par l'Etat ; ceci permettra d'éviter à nos jeunes sociétés des déficits préjudiciables à leur survie d'une part, et tenir compte des difficultés de trésorerie que connaît l'Etat d'autre part.

Mais pour ce qui est des véhicules de liaison, la prime sera bien entendu supportée à 100% par l'Administration.

Au regard des problèmes que pourrait susciter le transfert du risque Automobile de l'Etat, aux assureurs privés, d'autres solutions peuvent être envisagées :

1- La création au sein du service du contrôle des assurances d'une structure chargée spécifiquement de l'assurance des véhicules administratifs.

- suspension de la garantie ou résiliation du contrat.

Dans cette hypothèse, le risque lié à la circulation des véhicules terrestres à moteur de l'Etat restera entier et la réparation des préjudices subis par les victimes des accidents causés par les véhicules posera toujours problèmes car le transfert n'aura été que théorique.

Il serait donc souhaitable qu'un fonds de garantie automobile (F.G.A) soit créé au Tchad pour la prise en charge d'éventuelles victimes laissées pour compte des accidents de circulation causés par les véhicules administratifs ou autres pour l'une des causes ci-dessus évoquées.

Les ressources de ce fonds seront assurées par :

- La contribution des personnes physiques ou morales en infraction avec l'obligation d'assurance automobile.

Il s'agira de la majoration des amendes pour défaut d'assurances qui sera faite au profit du fonds.

- La contribution des assurés, par prélèvement d'un certain pourcentage sur les primes nettes versées par eux aux compagnies d'assurances.

Par ailleurs, compte tenu du poids non négligeable de la sous branche responsabilité civile automobile dans les émissions du marché tchadien d'assurances (plus de 70 %), il serait judicieux que la prime automobile de l'Etat soit supportée à hauteur de 72 % par les attributaires des véhicules administratifs (coût statistique de risque) et 28 % seulement par l'Etat ; ceci permettra d'éviter à nos jeunes sociétés des déficits préjudiciables à leur survie d'une part, et tenir compte des difficultés de trésorerie que connaît l'Etat d'autre part.

Mais pour ce qui est des véhicules de liaison, la prime sera bien entendu supportée à 100% par l'Administration.

Au regard des problèmes que pourrait susciter le transfert du risque Automobile de l'Etat, aux assureurs privés, d'autres solutions peuvent être envisagées :

1- La création au sein du service du contrôle des assurances d'une structure chargée spécifiquement de l'assurance des véhicules administratifs.

TABLE DES MATIERES

Pages

INTRODUCTION GENERALE

1 à 4

PREMIERE PARTIE : Le parc Automobile de l'Etat

5 à 15

- Chapitre 1 : L'organisation Administrative des services impliqués dans la gestion du Parc Automobile de l'Etat

6 à 7

- Section 1 : La Direction du Budget

6

a) Le service des marchés et engagements ordinaires de l'Etat

6

b) Le service des Etudes, du contentieux et de la statistique financière

7

c) Le service de l'ordonnancement du budget ordinaire

7

- Section 2 : Le Secrétariat Général du Gouvernement

7 à 8

a) Le service du Parc Automobile Administratif

8

b) Le service du suivi judiciaire et du contentieux administratif

8

Chapitre II : La gestion du Parc Automobile de l'Etat

9 à 15

- Section 1 : L'acquisition des Véhicules Administratifs

9 à 11

a) Véhicules acquis sur fonds propres de l'Etat

9 et 10

b) Véhicules achetés sur fonds extérieurs

11

- Section 2 : L'immatriculation des Véhicules Administratifs

11 à 13

a) L'immatriculation des véhicules achetés sur budget de l'Etat

12 et 13

b) L'immatriculation des véhicules des organismes d'intérêt public

12 et 13

- Section 3 : Suivi des Véhicules Administratifs

13 à 15

a) L'entretien des Véhicules Administratifs

13 et 14

b) La réforme

14 et 15

	Pages
<u>DEUXIEME PARTIE :</u>	16 à 30
Pratiques et Critiques de la gestion des sinistres automobiles de l'Etat par rapport au code CIMA	
<u>Chapitre I : l'instruction du Dossier sinistre</u>	16 à 20
– <u>Section 1</u> : La déclaration de sinistre Automobile de l'Etat	16 à 17
a) Le constat amiable	17
b) La déclaration de sinistre	17
– <u>Section 2</u> : L'instruction du sinistre	17 à 20
a) Pièces requises pour les dossiers relatifs aux sinistres matériels	19
b) Pièces exigées pour l'instruction des sinistres corporels	19 et 20
<u>Chapitre II : Le règlement des sinistres Automobiles de l'Etat</u>	21 à 25
– <u>Section 1</u> : Le règlement des dommages matériels	21 à 22
a) cas des véhicules réparables	21 et 22
b) cas des véhicules hors d'usage	22
c) les dommages causés aux autres biens	22
– <u>Section 2</u> : L'indemnisation des préjudices corporels	23 à 25
a) l'obligation de l'offre d'indemnisation	23
b) le règlement des préjudices corporels	24 et 25
<u>Chapitre II : Le paiement des sinistres Automobiles de l'état</u>	26 à 30
– <u>Section 1</u> : La modalité de paiement des indemnités	27 à 29
a) Pièces exigées pour le paiement des sinistres	27 et 28
b) L'évaluation des PSAP	29
– <u>Section 2</u> : Les recours de l'Etat	29 et 30
a) Recours de l'Etat contre l'auteur responsable	29 et 30
b) le recours en contribution	30
 CONCLUSION	 31 et 32

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

Ouvrages généraux

Zakarie Yigbedek, L'assurance Automobile
Théorie et pratique

1ère édition 1997

Zakarie Yigbedek, la gestion du Par Automobile de l'Etat dans le Code
CIMA

(table ronde de N'Djaména du 16 au 18 Décembre
1997)

Différentes communications de différents pays sur la table ronde de
N'Djaména du 16 au 18 1997 :

- BENIN
- COTE D'IVOIRE
- MALI
- SENEGAL
- TCHAD

Mémoire

Albert SOROHOUL, L'automobile : un mauvais risque ?

Etude dans le cadre de la SIRIRI Entreprise d'Etat
d'Assurance et de Réassurance en Centrafrique IIA 6e
promotion 1982 - 1984

Rapport de Stage :

SINGA SEBE TAKIMBI ; Rapport de Stage effectué à la STAR Nationale du 15
Mai au 07 Octobre 1994