

Récépissé N°598/2021RDJ/C19/SAAP du 20/08/2021



La Voix

du Consommateur

Directeur de Publication : Alphonse AYISSI ABENA - Tél : 237 6 99 52 87 06 – 6 71 04 24 12- Informer et Former ... Notre mission

ASSURANCE AUTOMOBILE

La carte rose inutile ?



De nombreux automobilistes se plaignent de la grande lenteur et exhortent les acteurs du système de la carte rose à jouer pleinement leur rôle, qui consiste à apporter leur assistance sécurisante et efficace à la procédure de règlement des sinistres transfrontaliers en zone CEMAC pour une indemnisation rapide, et une diminution du nombre de dossiers en souffrance. Lire l'analyse de l'avocat Rostand Tchonko.

Page 3&4

MASO ACTE 3

Page 5

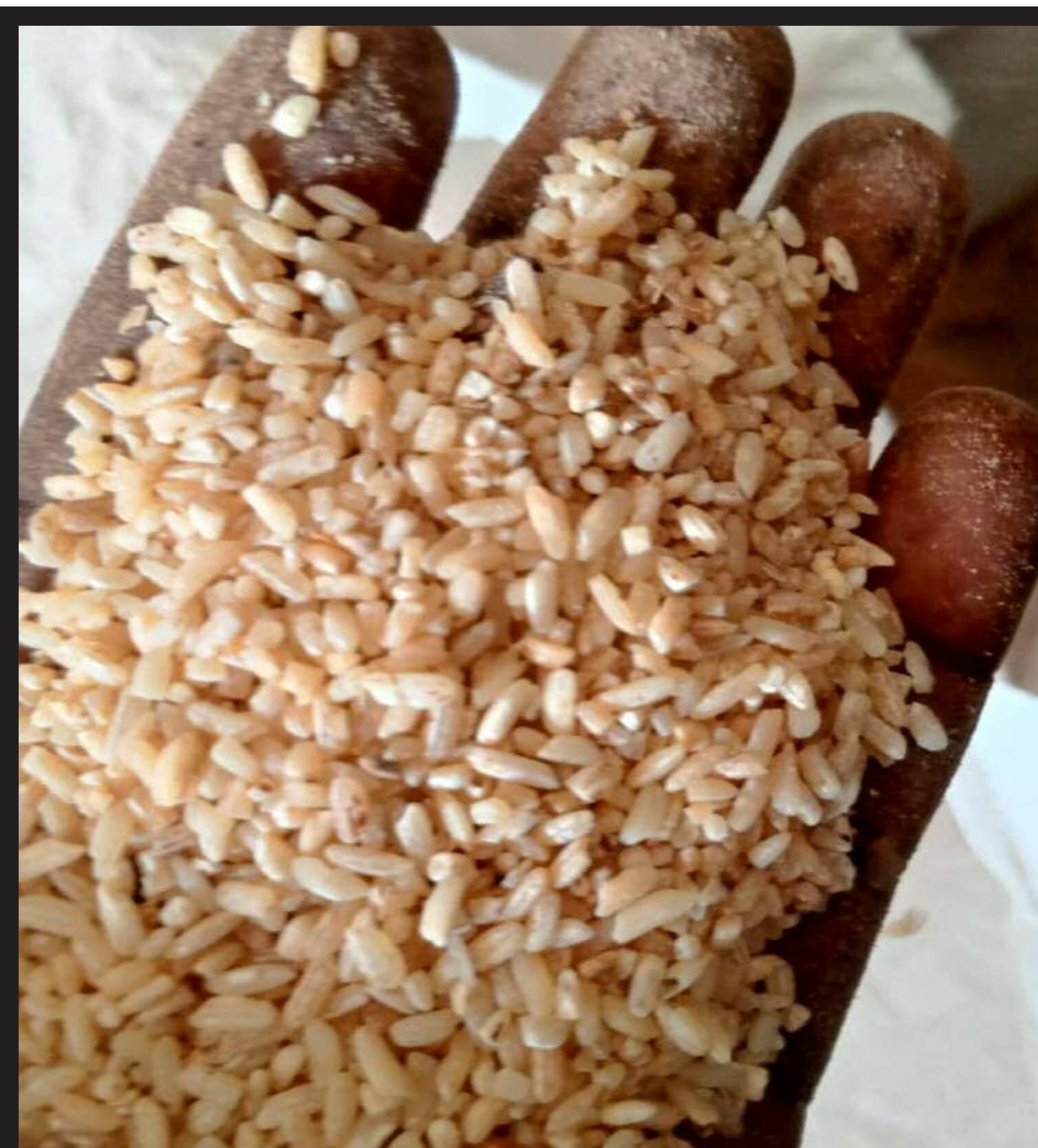
Où est le gagnant de 20 millions ?



Était-ce un gagnant fictif tiré au sort par la RENAPROV ? La Cobac et le MINFI interpellés.

ALERTE

du riz avarié sur le marché



Ce riz placé sous scellés au port de Douala en 2013 serait désormais en circulation depuis quelques jours.

Page 8

MASSACRE DE MAMFÉ

Page 5

L'ambassadeur des États-Unis condamne fermement



SCB Cameroun
Groupe Attijariwafa bank

Croire en vous

CREDITS SCB

**Finies les équations,
l'expert est la solution**

**SCB SUKUL
SCB SÉRÉNITÉ
SCB IMMO**



La carte rose inutile ?

De nombreux automobilistes se plaignent de la grande lenteur et exhortent les acteurs du système de la carte rose à jouer pleinement leur rôle, qui consiste à apporter leur assistance sécurisante et efficace à la procédure de règlement des sinistres transfrontaliers en zone CEMAC pour une indemnisation rapide, et une diminution du nombre de dossiers en souffrance. Lire l'analyse de l'avocat Rostand Tchonko

La carte rose dans la procédure d'indemnisation des sinistres transfrontaliers

Le vivre ensemble comme indicateur de pérennisation des ressources existantes au sein des Etats a permis la création de plusieurs institutions sous régionales devant implémenter cette volonté des chefs d'Etats, celle de promouvoir le développement économique de la sous-région Afrique Centrale.

Le passage de l'Union des Etats de l'Afrique Centrale (UDEAC) à la naissance de la Communauté économique et Monétaires de l'Afrique centrale (CEMAC) le 16 Mars 1994, une autre vision, celle de faire de la CEMAC un espace économique intégré et émergent, pour la sécurité et la bonne gouvernance s'est mise sur pied. Pour se faire la commission de la CEMAC qui est l'organe exécutif de la communauté porte les dossiers auprès des instances supérieures pour l'implémentation de la politique édictée par les chefs d'Etats.

Le taux d'échanges des biens et des services étant de plus en plus élevés, le domaine du transport a été l'un des facteurs ayant permis la mise sur pied d'un cadre juridique devant faciliter les échanges commerciaux entre les Etats. Cette période de mutation institutionnelle, marque également l'expansion de l'industrialisation des sociétés financières, l'une des plus en vogue étant l'assurance. Plusieurs Etats de l'Afrique Subsaharienne marque un grand pas en signant le 10 juillet 1992 le traité CIMA, instrument juridique devant guider les procédures d'indemnisation auprès des compagnies d'Assurances installées dans l'espace CIMA.

C'est dans cette mouvance qu'est né le protocole d'accord du 1er juillet 1996 portant création d'une carte internationale d'Assurance Responsabilité Automobile en UDEAC. Lequel protocole a permis la signature de la convention Inter-Bureaux du 10 juin 1998 relative au système de la Carte Internationale d'assurance Responsabilité civile Automobile en UDEAC. La Carte Rose voit le jour pour atteindre deux objectifs majeurs qui, aux yeux des décideurs permettraient une meilleure interconnexion entre les Etats conformément aux différents accords bilatéraux. La libre circulation et l'indemnisation des victimes d'accident de circulation par les compagnies d'Assurances responsable devant être garantie par un document détachable de l'attestation d'Assurance.

A titre de comparaison, la Carte Brune en Afrique de l'Ouest a été instaurée depuis 1982 et a permis d'amorcer une intégration quasi complète dans cette région dont les statistiques d'indemnisation des victimes d'accident de la circulation sont reluisantes. Le système de couverture d'assurance ayant amélioré l'intégration, l'ont dénoté clairement une volonté politique de faire progresser le développement dans la sous-région d'Afrique de l'Ouest.

Il faut le dire la Carte Rose en Afrique central ne connaît pas un franc succès, d'où l'intérêt de la présente analyse qui permettra aux uns et autres de comprendre la procédure d'indemnisation d'un sinistre survenu par exemple au TCHAD mettant en cause un véhicule du Cameroun et un autre de la Centrafrique. L'avantage, s'il faut le dire ainsi est que la plus part des Etats



membres de la CIMA sont également membres de l'OHADA et font partis de la Zone franc. Ce qui a première vue pourrait faciliter la résolution des procédures contentieuses naissantes, mais aussi faciliter les transactions.

Le droit des Assurances en Afrique Francophone est nouveau, cette industrie qui pose certes ses tentacules de façon progressive mais, n'a pas encore atteint le niveau souhaité, est-ce une volonté politique ? Cette forme de sécurité compilée dans un Code d'environ (09) livres est tirée d'une ancienne loi française de 1930[3]. Même si des améliorations ont été faites à travers des dispositions innovatrices pour la victime et l'assureur, elle reflète timidement la réalité socio culturelle des populations de la sous-région d'Afrique Centrale. A titre illustratif en 26 ans, c'est-à-dire de 1995 à 2020, cet indicateur est passé de 0,94% à 1,02%. Ce chiffre est bien loin de la moyenne mondiale de 7,4% et de celle de l'Afrique qui est de 2,6%. Pour les 14 pays de la région, la part des primes dans le PIB varie de 1,69% pour le Togo à 0,14% pour la Guinée Bissau. La faiblesse du taux de pénétration dans la zone CIMA démontre le potentiel que regorge ce secteur et montre suffire qu'une bonne marge de progression soit envisageable.

C'est sans doute ce qui rend frusquet l'indemnisation des victimes dans les sinistres transfrontaliers et ne rend pas justice à cette institution forte qu'est le conseil des bureaux de la Carte Rose. En tant que praticien, le constat irréfragable est celui relatif au délai d'indemnisation en cas de survenance d'un sinistre dans la sous-région. Le protocole d'Accord du 1er Juillet 1996 a été complété par l'élément fondamental retenu et présenté ici qui est le Règlement n°2/00/UEAC-001-CIARCA-CM-04 du 21 juillet 2000 rendant obligatoire dans les Etats membres, l'utilisation de la Carte Rose CEMAC (Carte Internationale d'Assurance Automobile en Responsabilité Civile) destinée à couvrir les accidents et risques transfrontaliers. De sorte qu'un automobiliste assuré dans un des Etats membre est couvert pour tous les dommages et autres sinistres qui pourraient lui advenir dans un autre pays membre de la Communauté. L'une des raisons pour lesquelles la présente analyse est menée, c'est qu'en tant que praticien, nous sommes confrontés aux difficultés de mise en œuvre de la garantie souscrite par une victime, ou un chauffeur de transport routier dans son itinéraire cause un accident. Entre la prise en charge qui est relativement longue et certaines personnes qui abandonnent leurs droits au profit de l'institution, il faut certainement mettre du pied à l'étrier afin de réveiller les instances supérieures de la Carte Rose. L'intérêt de la présente analyse est juridique et économique. A plusieurs égards, il est important de repenser le rôle que joue la carte rose, en renforçant l'arsenal juridique, mais aussi de sensibiliser les entreprises, les chauffeurs transporteurs sur le bien-fondé d'une couverture par une

assurance internationale. La procédure de réparation du dommage causé doit respecter les dispositions du Code CIMA et les bureaux de la Carte Rose doivent s'y conformer (I) s'il est clair que la carte rose est un acteur majeur dans la procédure d'indemnisation des sinistres transfrontaliers, son niveau de responsabilité reste un peu ambiguë, il sera donc important d'analyser son régime de responsabilité, ainsi que les contours qui empêcheraient cette institution de se déployer convenablement (II).

I- LA PROCEDURE D'INDEMNISATION AUPRES DES BUREAUX DE LA CARTE ROSE

La survenance d'un sinistre est un événement malheureux tant sur le plan social qu'économique. Puisqu'il peut mettre en déroute de nombreux investissements consentis sur un véhicule de transport et sur des personnes. Un sinistre transfrontalier est un accident qui met en cause deux véhicules ayant des nationalités différentes ou, un véhicule d'une autre nationalité qui cause des dommages à une personne physique. Le sinistre peut être causé lors d'un transit ou pas, mais ce qu'il faut relever c'est l'établissement des diverses responsabilités à la suite de l'accident.

A-LE ROLE DES OFFICIERS DE POLICE JUDICIAIRE DANS LE PROCESSUS D'INDEMNISATION

L'autorité habilitée a constaté les accidents sont dans la plus part des cas, les forces de maintien de l'ordre. Au Cameroun, un corps spécialisé a été créé pour constater les accidents dans les dix (10) régions du Cameroun, à l'instar du Groupement Régional de la Circulation et de la Voie Publique, il y'a également le Peloton Routier Motorisé qui sont formés à l'effet d'établir les procès-verbaux d'accident.

En République Centrafricaine, le Code de Procédure Pénal indique clairement à son article 125 que « *les délits ou contraventions seront prouvés soit par procès-verbaux ou rapports, soit par témoins* ». C'est dire l'importance du procès-verbal qui est l'élément sur lequel, la procédure d'indemnisation s'il y'a lieu, commence par l'établissement de cette pièce maîtresse qui doit fournir les renseignements, sur le véhicule ou les véhicules mis en cause, ou tout autres personnes concernées. En plus les renseignements sur le véhicule concerné (propriétaire du véhicule, nom du chauffeur, contact, assureur et attestation d'assurance, visite technique...), le procès-verbal doit faire mention du croquis qui trace les circonstances de l'accident. C'est à partir de là, qu'on pourra déduire et comprendre la responsabilité des différentes parties dans le sinistre décrié.

Après avoir procédé aux auditions des parties ou des témoins, le procès-verbal est transmis au Procureur de République conformément l'article 31 du Code de procédure Pénal Centrafricain et 82 du Code de Procédure Pénal du Cameroun. Un bordereau d'expédition est également établis

pour transmission auprès des autorités compétente, le chef d'Agence de la compagnie d'Assurance ou, la Direction Générale, le Préfet, le secrétariat D'Etat à la défense. Cette transmission se justifie à travers l'article 230 du Code CIMA qui fait obligation aux officiers de police judiciaire de transmettre le procès-verbal d'accident à l'assureur dans un délai de trois (03) mois à compter de l'accident.

Cette obligation remplie, par les OPJ, l'assureur est présumé être en possession du procès-verbal d'accident. Cependant, le cas des sinistres transfrontaliers est assez particulier, puisque l'accident est constaté dans un autre Etat ou la compagnie d'assurance du véhicule sinistré ne se trouve pas. Alors, la compagnie n'est généralement informée que lorsqu'elle est saisie d'une demande d'indemnisation. Le Bureau National de la Carte Rose qui joue certes le rôle d'intermédiaire auprès des compagnies sous régionales, a une compétence liée lorsqu'elle est informée de l'accident et que la responsabilité de la compagnie est établie sans aucune ambiguïté.

B- LA SAISINE DE LA CARTE ROSE EN VUE DE L'INDEMNISATION

La victime ou son mandataire peut saisir la Carte Rose du pays ou le sinistre s'est produit en lui transmettant toutes les pièces justifiant le préjudice subi (élément d'identification, CML, factures, ordonnances, Ticket...) conformément à l'article 240 du CODE CIMA. En ce qui concerne le cas mortel, c'est l'article 241 du même Code qui s'applique afin que les ayants droit puissent justifier leur qualité et le lien de filiation avec le défunt et par la suite une évaluation des préjudices est faite dans le strict respect des articles 258 et suivants que ce soit pour le décès ou les lésions corporelles.

La Carte Rose saisit du dossier, compile, transmet ou informe la compagnie garante de responsabilité impliquée dans le sinistre. Cette dernière, demande au Bureau National de la Carte Rose du pays dans lequel, le sinistre s'est produit de soit convier la victime a une expertise médicale ou de soumettre une offre d'indemnisation à la victime. A ce stade de la procédure, l'impact de la Carte Rose est si importante qu'elle joue pratiquement le rôle principal, puisque le choix du médecin expert devant ausculter les séquelles résiduelles de la victime est à sa diligence, les enquêtes si besoin pour la conformité des actes de naissance des ayants droit sont également à sa diligence.

Comparativement à nos voisins d'Afrique de l'Ouest, le protocole instituant la carte Brune indique de façon spécifique le niveau de responsabilité de l'institution en son article premier alinéa 4. Ce qui démontre la prise de responsabilité de cette institution sous régionale, pour le règlement d'un sinistre. Le Bureau du Sénégal et de la Cote d'Ivoire montre la voie dans le règlement des sinistres transfrontaliers. Entre 2017 et 2018, les sinistres pour environ 350 millions ont été réglés.

Dans la pratique, la Carte Rose se charge de transmettre l'offre d'indemnisation de la compagnie responsable du sinistre, du moins le Bureau de la Carte Rose du Cameroun, après que l'expertise médical ait été effectuée, elle transmet le rapport d'expertise à la compagnie garante. Cette dernière, transmet à son tour l'offre d'indemnisation à la victime sous le couvert de la Carte Rose, qui à son tour contacte le mandataire, ou la victime elle-même de marquer son accord sur l'offre. La question fondamentale est de savoir le niveau de responsabilité de la Carte Rose dans le cadre de la transaction. Est-ce qu'il serait juridiquement possible que sa responsabilité soit engagée du fait de la lenteur de la compagnie d'assurance dont elle assure le relai pour le paiement ? Nous donnerons notre position à la fin de cette analyse.

L'offre reçue doit être conforme, c'est-à-dire respectée les dispositions de l'article 258 et suivant du Code CIMA. Faute de quoi, elle pourra être et rejetée par le mandataire qui peut solliciter une revalorisation

de l'offre au motif pris de ce qu'elle n'est pas conforme à l'article 243 du même Code. Par exemple, lorsqu'un chef de préjudice n'a pas été pris en compte dans le décompte final de l'indemnité de la victime, ou si certaines pièces ont été rejetées sans réels justificatifs.

Comme martelé plus haut, l'interaction de la victime avec la Carte Rose tire son fondement du protocole d'accord signé par les Etats de la CEMAC et c'est uniquement dans le but d'utiliser cette institution d'intégration et de proximité qu'il serait judicieux d'étudier son régime de responsabilité dans un sens strict. (II)

II-LE REGIME DE RESPONSABILITE DE LA CARTE ROSE DANS LE PRO-CESSUS D'INDEMNISATION

L'assurance en général est une opération de couverture financière contre la survenance d'un événement incertain et aléatoire dommageable pour le client. La responsabilité de l'assureur garant n'étant mise en mouvement qu'en cas d'incapacité du débiteur à réparer le préjudice, il pourrait être dans l'inconfort de prendre en compte la demande d'une victime sans que certaines règles essentielles aient été respectées.

En ce qui concerne la Carte Rose, elle est responsable de la gestion des sinistres transfrontaliers par principe, puisque son existence n'est justifiée que par le souci de proximité avec le détenteur d'une assurance internationale et de prendre immédiatement en charge la victime impliquée dans un sinistre. (A) Mais malheureusement, elle est tout aussi victime du système qui l'a créé, mais aussi de l'absence de coopération judiciaire. (B)

A-LA RESPONSABILITE DE LA CARTE ROSE DE PART SON PRINCIPE

C'est à l'occasion d'une interview accordée au journal l'intégration en date du 12 janvier 2022 que le secrétaire permanent de la Carte Rose au Cameroun expliquait en marge de la Coupe D'Afrique des Nations organisées au Cameroun, « *La Carte Rose Cemac est une carte d'assurance mise en place par acte des Chefs d'État de la Communauté. Son but est de favoriser la libre circulation des citoyens à l'intérieur des frontières de la Cemac. Ce, tout en leur garantissant la prise en charge des accidents qu'ils causeraient ou dont ils seraient victimes.* »

Pour suffisamment mettre en relief ce qui émane de la volonté des chefs d'État, consacré dans le protocole d'Accord du 1er Juillet 1996 portant création d'une Carte internationale d'Assurance Responsabilité Automobile en UDEAC. L'article 3 de l'accord précité indique relativement à la force probante de la carte rose, « la prise en charge par le bureau national concerné des sinistres survenus, la carte étant en cours de validité ». Cet instrument a pour vocation fondamentale de faciliter le transport routier entre Etat, dès lors que le souscripteur s'est acquitté de ses obligations auprès de la compagnie émettrice de la police d'assurance. La carte rose est jointe, mais détachable de l'attestation d'assurance qui est délivrée par une compagnie d'assurance du territoire dans lequel vient le véhicule, ou son propriétaire. A titre illustratif, un véhicule assuré par la compagnie SUNU IARD CENTRA-FRIQUE S.A qui doit servir des produits au Gabon aura besoin de présenter aux autorités douanières et policières une attestation d'assurance CEMAC. Sur la prime versée, est prélevée la somme de FCFA 1000 (mille francs) ou FCFA 2000 (deux mille), montant qui varie selon les contrats. Tous les Etats membres partis au protocole sont d'office participant à l'accord à titre principal et subsidiairement les compagnies d'assurances des Etats membres de la CEMAC.

En substance, chaque Bureau national reparté dans les pays de la CEMAC jouit d'une autonomie financière et de gestion. Elle bénéficie par ricochet d'une personnalité juridique lui permettant d'agir auprès de toutes les instances administratives et judiciaires. La responsabilité de la Carte Rose Cemac ne relève ni plus, ni moins des dispositions statutaires de cette institution qui indique clairement a son article 14 « qu'elle engage et ordonne le budget du Bureau National ;

- Tient le répertoire des sinistres transfrontaliers de son ressort ;



- Monte les dossiers qui lui sont déclarés, les instruits et les liquides conformément à la convention inter-Bureaux ».

A la lecture de cette disposition, il ressort sans ambiguïté le rôle majeur qu'elle joue dans le règlement de sinistre. Bien plus encore elle n'est pas cette institution étatique qui serait couverte par une immunité, puisqu'elle pose des actes de commerces, signe des conventions et engage sa responsabilité auprès des particuliers et des personnes morales. D'avantage, l'article 7(B) (a), précise que dès que le sinistre survient, « aussitôt qu'il est informé d'un accident occasionné dans le pays par un titulaire d'une carte émise par un autre Bureau National, agir au mieux des intérêts de ce dernier en l'avertissant et prenant toutes les mesures conservatoires utiles ». Partant de cet argumentaire, il n'est pas professionnel qu'un sinistre couvert par la carte rose prenne 04 ans pour être réglé, comme c'est le cas dans la plus part des bureaux sous régionaux. C'est dire que la carte rose n'est pas une boîte au lettre comme certains juristes voudraient nous faire croire, mais bien une institution qui joue le rôle de relais des compagnies d'assurance auprès des victimes. L'article 4 du protocole instituant la Carte Brune va un peu plus loin en indiquant que « *Il prend éventuellement en charge le règlement des sinistres à titre de caution solidaire, la CARTE BRUNE CEDEAO constituant la preuve de cette caution* »

En qualité de responsable de la gestion et du règlement transactionnel nécessaire après accord du Bureau National émetteur de la Carte du responsable. Son rôle prépondérant est bien plus établi dans le règlement des procédures contentieuses entre Carte Rose. Elle siège lors de session ordinaire lorsque le besoin se fait ressentir pour dénouer les litiges opposant les bureaux nationaux des pays membres de la CEMAC dans le cadre des règlements des sinistres transfrontaliers. Ces oppositions portent essentiellement sur des questions de responsabilités difficiles à établir, ou de lenteur dans le paiement des dossiers réglés.

Le caractère indispensable de ce document pour le transport transfrontalier est une porte béante à la vulgarisation de l'assurance automobile dans la sous-région. Sachant qu'il est un outil non seulement d'intégration économique, mais un moteur essentiel à l'économie des Etats de la zone CEMAC. La pleine faculté de gérer et de payer ou de faire payer les sinistres par la Carte Rose, elle joue un rôle essentiel, mais vingt-sept ans (27) après, plusieurs aspects de cette institution coïncent. Elle apparait mythique, opaque et sans grande valeur pour le public qui reste sur sa faim.

B-LA CARTE ROSE VICTIME DU SYSTEME QUI L'A CREE ET DE L'INAPPLICABILITE DE L'ACCORD DE COOPERATION JUDICIAIRE ENTRE ETATS

1) La Carte Rose Victime du système
Au fil des années, la CEMAC s'est dotée des institutions devant implémentées la politique de libre circulation entre Etats. A l'instar du passeport biométrique, la carte rose s'est révélée incontournable pour les transports des biens à travers la sous-région. Mais de fil en aiguille, son inefficacité a été pointée du doigt, cette latence dans le traitement des dossiers, a longtemps fait les choux gras de la presse sous régionale.

Le déphasage entre la loi et la réalité mais au-delà de tout, l'absence franche d'une volonté de collaborer entre les parties prenantes.

Pourtant, pour beaucoup d'observateurs, l'intégration sous régionale est une condition indispensable pour le développement des Etats africains, et dont de leurs citoyens, d'où le caractère social de la présente analyse. Dans un contexte de lutte contre la pauvreté, la carte rose sensée régulée la libre circulation en zone CEMAC se trouve être un frein pour les transporteurs pour plusieurs raisons.

Plusieurs Etats de la sous-région ne jouent pas « franc jeu », jaloux de leurs potentiels économiques supérieurs, il se recroqueville sur eux-mêmes. L'on dénote ici l'absence de volonté des décideurs qui n'implémente pas l'esprit qui animait les différents accords afin que l'assurance internationale soit mise sur pied. C'est en ce sens que ressort inéluctablement les velléités protectionnistes de la part des Etats qui craignent d'abandonner la souveraineté au profit d'un autre Etat. Par exemple, de Douala à Ndjamenà les camions transportant de marchandises font face à divers contrôles, pour lesquelles ils sont obligés de monnayer à chaque arrêt. Les officiers bien qu'ayant réclamés les documents qui les permettent d'exercer en plus de la « fameuse » carte rose, ils sont contraints de payer le droit de passage.

La politique nationale est celle qui par sa loi érige ses différentes barrières au mépris des textes et traités sous régionaux. Sachant que les traités dument ratifiés sont des normes supérieures à la loi nationale elles devraient être appliqués pour le bien être communautaire. Les guerres de leadership qui sont des freins néfastes au processus d'intégration amorcé il y'a plusieurs années. L'une des plus récentes est celle de la guerre ouverte des guinéens contre les ressortissants camerounais. La frontière entre ces deux états est le siège de différents affrontements entre ces deux Etats. Ce qui est d'autant plus surprenant, puisqu'en ce qui concerne les transporteurs, certains y vont uniquement dans le cadre de leur activité.

Les intérêts des pays de la sous-région sont sensés être convergent et non antagonistes, l'esprit du législateur communautaire était de faire de chaque Etat un havre de paix pour l'autre.

2) L'inapplicabilité de la coopération judiciaire

La coopération judiciaire en matière pénale repose sur le principe de la reconnaissance mutuelle des jugements et des décisions judiciaires et comprend des mesures visant à rapprocher les législations des États membres dans plusieurs domaines. Cet accord n'est pas que sur les décisions pénales, mais elle est tout autant en matière civile et commerciale.

Il est indiqué à l'article 2 de l'accord de coopération des Etats membres de la Cemac que « les Etats parties s'engagent à s'accorder mutuellement l'aide judiciaire, la plus large possible dans toutes procédures visant les domaines pénal, civil, commercial , administratif des personnes et de la famille ». Cet accord sous-entend clairement qu'un citoyen gabonais ayant commis ou est victime d'une infraction dans le territoire centrafricain peut solliciter réparation auprès de

l'Etat sans qu'il ne lui soit imposer une caution, ni dépôt à cause de sa qualité d'étranger. Tout comme il pourra être poursuivi, jugé et condamné par un Etat, exception faite de ce qu'il pourra purger sa peine dans l'établissement pénitencier de son pays en raison de cet accord.

La survenance d'un accident de la voie publique et le processus d'indemnisation par lequel, l'auteur de l'infraction est confronté sont antagonistes à l'accord de coopération. Les citoyens, plus précisément les transporteurs puisqu'il s'agit d'eux font l'objet des diverses arrestations et condamnation arbitraire et même jusqu'au peine privative de liberté sans que l'Etat du ressortissant en soit informé. L'exemple le plus parlant est celui de la condamnation d'un chauffeur camion centrafricain par le Tribunal de Première Instance de Bertoua des faits, de blessures involontaires. Ceci, sans qu'il n'ait été informé qu'une procédure a été engagée à son endroit, les condamnations pécuniaires qui résultent de cette condamnation peuvent impacter sur son patrimoine, si jamais les formalités d'obtention d'un titre exécutoire en terre camerounaise se font respectées. A tout moment, il pourra faire l'objet d'une mesure d'exécution forcée, s'il se fait identifier en terre camerounaise. La coopération judiciaire dans la zone Cemac demeure donc à un stade embryonnaire et il est temps de véritablement mettre en exergue la volonté des chefs d'Etat qui est de rester souder pour le développement de la sous-région.

Au demeurant, la valeur de la carte rose ne se trouve que lorsqu'elle fait face à ses responsabilités et répond aux attentes pour lesquelles, elle a été mise sur pied. Elle ne doit ni servir les intérêts de quelques pays qui se considèrent comme leader aux détriments de d'autres. Une fois que le souscripteur a rempli son obligation de paiement, d'une prime d'assurance et qu'un sinistre survient, il revient à la Carte rose de procéder à la prise en charge immédiate sans toutes autres formes de procès. Car, en substituant à la compagnie d'assurance dont la mission régalienne est d'indemniser une victime dans les délais impartis par le Code Cima, elle facilite par ce fait une meilleure intégration économique.

L'une des plus grosses difficultés auxquelles les bureaux nationaux de Carte Rose font face, c'est la méconnaissance des textes qui régissent leurs responsabilités, leurs rapports avec les compagnies d'assurance et le procédé de réparation du dommage causé. Les officiers de police ne font pas preuve de discernement lorsqu'un cas mettant en cause un véhicule étranger est impliqué dans un sinistre. Ils prétendent appliquer la loi, mais la manipulation de celle-ci peut causer des frustrations et mécontentement auprès de l'Etat voisin. C'est de mauvais augure pour l'harmonisation des textes sous régionaux tant préconisés, mais aussi de l'intégration tant souhaitée. La libre circulation n'est plus seulement une affaire sous régionale, mais est Africaine avec la zone de libre échange qui est en train de se mettre sur pieds, si au niveau régionale 27 ans après, nous n'arrivons pas à nous entendre pour le règlement de sinistre de quelques millions de francs, il sera difficile de s'ouvrir à l'économie africaine qui est en pleine expansion.


U.S. Embassy Yaounde

7h · 🌐

...

The U.S. Embassy strongly condemns the appalling attack against civilians in Egbekaw on November 6, and expresses our deepest condolences to the families and friends of those who lost their lives. We wish all those injured a rapid recovery.

.....
L'ambassade des États-Unis condamne fermement l'effroyable attaque contre des civils à Egbekaw le 6 novembre, et exprime ses plus sincères condoléances aux familles et aux amis de ceux qui ont perdu la vie. Nous souhaitons un prompt rétablissement à tous les blessés.

👍🙏🥰 51

15 comments

COMMUNIQUE

Madame l'Administrateur Directeur Général de RENAPROV Finance SA, invite :

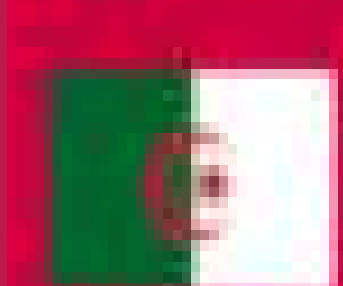
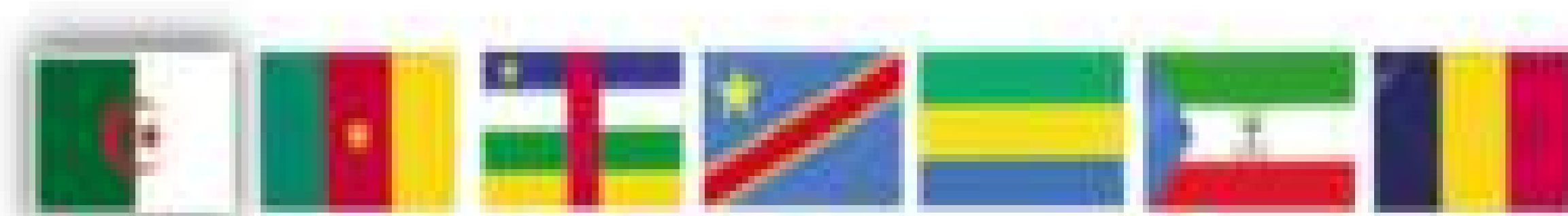
- ✓ Monsieur **ESSOSSO ATANGA Alain Francis**, Mutualiste, **Matricule N° 004352**, bénéficiaire de l'offre de financement **FCFA 20 000 000 (vingt millions)** pour construction, aménagement et restauration d'un bâtiment à usage commercial MASO GOLD Acte 3,
- ✓ Monsieur **OWOUNDI MBEGA BIDIMA Patrick Karl**, Mutualiste, **Matricule N° 0038199**, bénéficiaire de l'offre de financement **FCFA 10 000 000 (Dix millions)** bourse d'étude d'enseignement supérieur à l'étranger MASO GOLD Acte 3,

à se présenter à la Direction Générale de RENAPROV Finance SA le **Jedi 10 Août 2023 à 13 heures précises** pour une séance de travail liée aux modalités pratiques en vue d'entrer en possession desdites offres.
Présent communiqué valant convocation individuelle.

Fait à Yaoundé, le
L'Administrateur Directeur Général



FORUM D'AFFAIRES ALGERIE


Invités ▶
**Cameroun - Centrafrique - Congo - Gabon
- Guinée équatoriale - Tchad.**
Du 19 Novembre 2023 au 26 Novembre 2023.


Info line Algerie

Siège: ORAN - RESIDENCE EL RYAD HAI ES SABAH-BP 198-
Tél. 0798 82 81 47 - 0661 20 11 05 / **fax:** 044 68 78 99
E-mail: anaic.58w@gmail.com



Le programme provisionnel de visite de la délégation en Algérie sera comme suite :

- **Le 19-11-2023 :** Accueil de la délégation à Alger.
- **Le 20-11-2023 :** Rencontre des hommes d'affaires Algéro - Afrique Centrale suivi d'un Be to Be entre eux.
- **Le 21-11-2023 :** Visite de quelques usine industrielles à Alger
Départ sur Oran en bus.
- **Le 22-11-2023 :** Visite touristique de la ville d'Oran.
- **Le 23-11-2023 :** Rencontre des Membres de l'OMEI Algériens avec leurs homologues de l'Afrique Centrale dans un cadre d'échanges scientifiques & technique. Pour renforcer les liens de fraternités et donner un élan de coopération international dans plusieurs domaines sensibles que traverse l'Afrique pour occuper sa vraie place dans la mondialisation
l'OMEI se fera le plaisir d'accompagner cette opportunité entre les membres Africains et autres dans le monde.
- **Le 24-11-2023 :** Retour à Alger.
- **Le 25-11-2023 :** Journée touristique à Alger.
- **Le 26-11-2023 :** Retour de la délégation



Info line Cameroun

Partenaires


+237 233 47 46 42
+237 699 26 12 46
+237 652 03 75 59

B.P 3645 Douala - kamgang.gilbert@yahoo.fr
Sis entre Carrefour Maison Blanche et L'hôtel Saint James

Doudou Afritude

Participation des Doudous Afritude au Festival "Bochum Total" en Allemagne (Juillet 2023).

La qualité appréciée au-delà de nos frontières !

**NB: vos Doudous Afritude sont désormais disponibles au supermarché Super U
Bali-Douala**

Infoline : 6 96 76 26 45



NATIONALE 5

Des travaux d'entretien sur la section Pont du Nkam-Bandjoun (73 Km)

Dans le but de procéder au traitement des dégradations sur la Nationale 5, les actions du Ministère des Travaux Publics, entamées sur la section Bekoko-Pont du Nkam) travers des travaux en régie, se poursuivent sur la section Pont du Nkam-Bandjoun, avec le démarrage des travaux d'entretien exécutés par l'entreprise CABTE.

L'entreprise en charge des travaux d'entretien de cette section de 73 km ; s'est mobilisée le 2 novembre 2023 ; à l'effet d'exécuter plusieurs prestations, alors que sur la section Bekoko-Pont du Nkam, les travaux en régie réalisés par les équipes du Ministère des Travaux Publics, se poursuivent. Pour l'exécution des travaux d'entretien de la route Douala – Bandjoun, section pont du Nkam – Bafang – Bandjoun (73 Km) dans la région de l'Ouest, l'entreprise CABTE a dans son cahier des charges, l'exécution des prestations suivantes : le débroussaillage ; la réparation des nids de poule le long de l'itinéraire avec des graves concassées et du béton bitumineux, la réfection de la couche de base en grave bitume, épaisseur 7 cm ; l'imprégnation sablée (sur accotement) ; la mise en œuvre de l'enduit superficiel bicouche sur les accotements ; l'exécution d'une couche d'accrochage et le revêtement en béton bitumineux d'épaisseur 7 cm ou en enrobé à l'émulsion coulés à froids d'épaisseur 7 cm. En sus de ces prestations, il est en outre



prévu le curage et/ou la réparation des fossés et caniveaux en terre bétonnés ou maçonnés, le curage et /ou la réparation des fossés bétonnés rectangulaire avec dalette et la construction d'un dalot de section 1x1m y compris l'ouvrage de têtes et l'aménagement des déviations. Pour la réalisation de ces travaux, une enveloppe de 2 192 443 128 F CFA TTC a été mobilisée dans le cadre du Programme

d'Entretien routier exercice 2023 et suivants.

Les travaux ont démarré sur les points les plus critiques, avec le traitement d'une zone fortement dégradée à Baham pour son déploiement, l'entreprise a mobilisé plusieurs engins, notamment une niveleuse, une pelle excavatrice, un bull, une tractopelle, une pelle chargeuse, deux compacteurs, un porte-char et bus de relai. Cette mobilisation va s'in-

tensifier avec la multiplication des ateliers. Selon le chronogramme de l'entreprise, la fin de ces travaux est entrevue pour le mois de janvier. La section Pont du Nkam-Bandjoun traverse les arrondissements de Kekem, Bafang, Poumougne, Batie, Bandja, Baham dans les départements des Haut-Plateaux, Haut- Nkam et Koung-Khi de la région de l'Ouest.

ALERTE

Du riz avarié sur le marché



7 000 tonnes (7 millions de kilogrammes) de riz contaminé au mercure et déclaré impropre à la consommation humaine et animale par des laboratoires spécialisés placé sous scellé au magasin 09 du port autonome de Douala depuis 2013 aux fins de destruction par incinération aux frais de l'importateur, frauduleusement sortis du port de Douala et vendu au marché noir en gros à 8000 FCFA le sac de 50 kg.

Merci d'attirer l'attention de votre maisonnée et gare la consommation de ce poi-

son lent qui vous expose au développement des



tumeurs cancéreuses irréversibles.

Une magouille scandaleuse menée tambour battant par le secteur des douanes du littoral, un honorable parlementaire faisant partie des intouchables de la République et un opérateur économique vraisemblablement promoteur de la société SOCCIA, propriétaire de la cargaison en question importée de Birmanie (Myanmar).

La police dispose d'instruments technologiques nécessaires pour tracer les camions qui ont transportés cette cargaison du port de Douala aux entrepôts où elle a été reconditionnée en

sac de 50 kg pour vente en gros.

La propension de certains compatriotes au-dessus des lois à bibingotaiser ou martinzoger les journalistes est suffisante pour laisser les corps spécialisés faire leur boulot pour prouver à l'opinion publique qu'ils ne sont pas corrompus et vendus.

Pierre Claver Nkodo



Fondation Camerounaise des Consommateurs



DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Alphonse AYISSI ABENA

ASSISTANTS
Ferdinand NDEM
Henry MOUYEBE

COMITÉ DE RÉDACTION
Hugues EDIMO
Raphaël NGO'O
Valentin ABENA

PRODUCTION
Fondation Camerounaise des Consommateurs

COMMERCIAUX
Anne Gabrielle IMBIKO
Chrystelle EPOUPE

CONCEPTION GRAPHIQUE
Turbo Claude

Impression
JVGRAF

Distribution
Ets 3A

CONTACTS
699 52 87 06
694 18 75 03

SIC CACAO

Mamadou Ly est le nouveau Dg

L'entreprise Sic Cacao a présenté son nouveau Directeur Général à Monsieur le Ministre des Mines de l'industrie et du Développement Technologique par intérim le professeur FUH Calistus Gentry au cours d'une audience cet après-midi à l'immeuble Rose. C'était l'occasion pour Mamadou Ly en service au Cameroun depuis deux semaines de prendre contact avec le Ministre de tutelle de l'entreprise dont il a désormais la charge. Les échanges conviviaux entre les deux parties ont permis de passer en revue plusieurs activités déjà menées au cours de l'année.



REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix – Travail – Patrie

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION DES TRANSPORTS ROUTIERS



REPUBLIC OF CAMEROON
Peace – Work – Fatherland

MINISTRY OF TRANSPORT

SECRETARIAT GENERAL

DEPARTMENT OF ROAD TRANSPORT

003438
N° _____ L/MINT/SG/DTR/SDPSR/SFCAM/CA

Yaoundé, le 07 NOV 2023

LE MINISTRE
A
MESDAMES ET MESSIEURS LES DELEGUES
REGIONAUX DES TRANSPORTS

Objet: Renforcement des mesures de suivi de contrôle effectif
de la formation des apprenants à la conduite automobile

Il m'a été donné de constater un certain relâchement dans l'encadrement du secteur de la formation à la conduite automobile. Ce relâchement qui a pour conséquence l'absence de formation effective des apprenants a favorisé des pratiques contraires à l'orthodoxie et qui sont malheureusement à l'origine de l'insécurité routière.

Pour mettre un terme à cette situation, je vous prescris :

- d'organiser un contrôle spécial régional en associant les organisations socio-professionnelles du secteur de la formation à la conduite automobile, en vue du recensement du matériel roulant de formation dans les auto-écoles de votre ressort de compétence, avec un accent particulier sur les engins de catégories d'extension C, D, E et G. Seules les auto-écoles disposant le matériel roulant conforme à la réglementation en vigueur seront autorisées à former les candidats à l'examen du permis de conduire. Vous voudrez bien me faire parvenir le rapport dudit contrôle avant le 30 novembre 2023;

- de vous assurer que les candidats présentés à l'examen du permis de conduire pour les sessions spéciales ont été préalablement inscrits en ligne, et ont suivi la formation spéciale nécessaire.

Aussi, je vous réitère le contenu de ma correspondance n°000768/L/MINT/SG/DTR/SDPSR/SFCAM/CA du 22 février 2023 relative au suivi effectif de la formation des apprenants à la conduite automobile dans les auto-écoles.

Par ailleurs, à l'issue de la réunion de concertation du 31 août 2023, regroupant les présidents nationaux des syndicats du secteur de la formation à la conduite automobile, une recommandation consensuelle allant dans le sens de l'assainissement du jury de l'examen du permis de conduire, à l'effet de le rendre plus crédible, a été formulée, à savoir : Tout promoteur d'une auto-école désigné comme membre du jury ne présentera plus de candidats à l'examen du permis de conduire pendant la durée de son mandat en qualité de membre du jury. De même, tout moniteur qui sera retenu comme membre du jury, perdra sa qualité d'enseignant dans les auto-écoles pour la période concernée. Sur ce sujet, je vous demande d'organiser des concertations avec les organisations socio-professionnelles sus indiquées, et me faire parvenir les conclusions de vos échanges, ainsi que toute autre proposition allant dans le sens de garantir la neutralité des membres du jury pour l'examen du permis de conduire, au plus tard le 15 novembre 2023.-

Copie : Tous les Présidents des syndicats d'auto-écoles



[Signature]
NGALLE BIBEHE Jean Ernest Masséna



SCB Cameroun
Groupe Attijariwafa bank

Croire en vous

NOUVEAUX PACKS SCB

IL Y'EN A POUR
TOUTES
LES POINTURES

Découvrez des packs qui correspondent
exactement à vos besoins quotidiens



SOCIÉTÉ COMMERCIALE DE BANQUE CAMEROUN Groupe Attijariwafa bank - Société Anonyme avec
Conseil d'Administration au capital de 10,54 milliards FCFA - RCCM. N°19.5.152 - RC/YAQ/2011/M/12 -
Direction Générale : 530, Rue du Roi George - B.P. 300 Douala (Cameroun)

www.scbcameroun.net

SINCE 1919

**BUBBLE
UP**SOURCE
DU PAYS

**UNE VAGUE
DE FRAÎCHEUR!**
DEPUIS +DE 100 ANS