

REPUBLIQUE DU SENEGAL

UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOIE

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE ET DE LA FORMATION
PROFESSIONNELLE

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE DE COMMERCE DE DAKAR
(Sénégal)

INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS



MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

En vue de l'obtention du diplôme de
Maitrise en Transport et Logistique :

Sur le thème :

**L'IMPLICATION DU FOND DE GARANTIE
AUTOBILE DANS LES SINISTRES
CORPORELS**

Présenté et soutenu par
Bassirou DIA

Sous la Direction de
Mr Alassane Adama SY

Promotion 2005-2007

SOMMAIRE

DEDICACES

REMERCIEMENTS

SIGLES ET ABREVIATIONS

LISTE DES FIGURES ET GRAPHIQUES

RESUME

INTRODUCTION (P. 7)

PROBLEMATIQUE (P. 11)

CADRE CONCEPTUEL

**CHAPITRE I : ANALYSE DE L'IMPLICATION DU FOND DE GARANTIE
DANS LA COMMUNE DE DAKAR (P.32)**

I-1. L'ORGANISATION DU FOND DE GARANTIE AUTOMOBILE (P.33)

I-1.1. PRESENTATION ET ADMINISTRATION DU FGA (P.33)

I-1.1.1. PRESENTATION (P.33)

I-1.1.2. ADMINISTRATION (P.34)

I-1.2. LE REGIME FINANCIER DE FGA (P.34)

I-1.2.1. ORIGINE DU FINANCEMENT DU FGA (P.35)

I-1.2.2. LES ASSIETTES (P.35)

I-2. LE REGIME INDEMNITAIRE DU FGA (P.36)

I-2.1. LE ROLE DU FGA ET LES PREJUDICES INDEMNISABLES (P.37)

I-2.1.1 LE ROLE DU FGA (P.37)

I-2.1.2. LES PREJUDICES INDEMNISABLES (P.37)

I-2-2 LA SAISINE DU FGA (P.39)

I-2.2.1 CONDITIONS D'INDEMNISATIONS PAR LE FGA (P.39)

I-2.2.2 LE VERSEMENT DE L'INDEMNITE (P.40)

I-3 IMPLICATION DU FGA DANS SINISTRES ET PERSPECTIVES (P.40)

I-3.1 BILAN DE L'IMPLICATION (P.41)

I-3.2 PERSPECTIVES (P.45)

CHAPITRE II : PRESENTATION ET ANALYSE DES RESULTATS (P.46)

II.1. ANALYSE DES RESULTATS (P.46)

II.2. RECOMMANDATIONS (P.52)

CONCLUSION (P.56)

ANNEXES (P.58)

DEDICACES

Après deux (2) années d'études, me voici au terme de l'année académique 2005/2007.

Raison pour laquelle je dédie ce travail :

- ✿ A la mémoire de mon père, OUMAR DIA. Que le Bon DIEU qui t'a arraché à notre affection t'accueille dans son PARADIS. Tu resteras à jamais dans mon cœur ;
- ✿ A ma mère SOKHNA DIENG. Que l'Eternel te garde longtemps auprès de nous. Grâce à ton soutien spirituel, moral, financier et à tes multiples conseils, je ne cesserai de te témoigner mon amour.

REMERCIEMENTS

Je remercie tout d'abord :

- La Direction et le corps professoral de l'IST pour la formation reçue ;
- M. Alassane Adama. SY pour son encadrement ;

Je vais également témoigner ma gratitude à:

- Mme Aminata DIARRA DIA, mon épouse ;
- Mes enfants Ndeye Sokhna et Khady DIA ;
- Mes frères et sœurs ;
- Mr Abdou NIANE et ses frères et sœurs ;
- Ma belle-famille pour son soutien sans faille ;
- Mr Mamadou WADE, du Ministère de la Santé
- Mr François NDIAYE, du FGA
- Tous mes camarades de promotion
- Tous ceux qui de près ou de loin ont participé à la réalisation de ce travail.

SIGLES ET ABBREVIATIONS

FGA: Fond de Garantie Automobile

AFTU : Association pour le Financement des Transports Urbains

CETUD : Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar

CIMA : Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances

SMIG: Salaire Minimum Interprofessionnel Garantie

APIX: Agence Nationale chargée de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux

IPRES: Institut de Prévoyance Retraite du Sénégal

BIT: Bureau International du Travail

LISTE DES FIGURES ET GRAPHIQUES

FIGURE 1 : TABLEAU INDIQUANT LA DIRECTION DU FOND DE GARANTIE AUTOMOBILE

FIGURE 2 : CARTE DU DEPARTEMENT DE DAKAR

FIGURE 3 : SIEGE DU FGA

FIGURE 4 : ACCIDENT DE VOITURE

GRAPHIQUE 1 : EVOLUTION DES SINISTRES PRIS EN CHARGE PAR LE FGA

GRAPHIQUE 2 : SINISTRALITE

GRAPHIQUE 3 : ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

GRAPHIQUE 4 : CONNAISSANCE DE L'UTILITE DE L'ASSURANCE

GRAPHIQUE 5 : CONNAISSANCE DU FGA

GRAPHIQUE 6 : LA PRISE EN CHARGE DES ACCIDENTES PAR LE FGA

GRAPHIQUE 7 : AVIS SUR LES LENTEURS DE LA PROCEDURE DU FGA

GRAPHIQUE 8 : AVIS POUR AMELIORER LA CONNAISSANCE SUR LE FGA

RESUME

Dans le cadre de sa politique sociale, l'Etat Sénégalais, à l'instar des pays de l'UEMOA, a mis en place un fond dénommé Fond de Garantie Automobile, destiné à prendre en charge les victimes d'accidents de la circulation dans lesquels un véhicule terrestre à moteur est impliqué.

Ainsi l'importance d'une telle structure dans la prise en charge des victimes d'accident nous a poussé à choisir le thème suivant :

« L'implication du fond de garantie automobile dans les sinistres corporels ».

Etre pris en charge en cas de survenance d'événements malheureux est un impératif d'équité sociale et personne ne doit en être privée même si sa responsabilité est engagée dans la survenance du sinistre.

THEME

L'IMPLICATION DU FOND DE GARANTIE AUTOMOBILE DANS LES SINISTRES CORPORELS.

INTRODUCTION

L'un des problèmes majeurs de la plupart des pays en voie de développement est celui lié aux accidents engendrés par les transports. Ce phénomène est constaté au Sénégal et plus particulièrement à Dakar, où après de multiples échecs des politiques d'orientation pour la réduction des sinistres, le problème de la satisfaction des exigences des populations demeure un casse tête pour les décideurs.

Par sa situation géographique, Dakar, capitale économique, politique et administrative concentre la plus grande partie des activités industrielles, commerciales et administratives.

FIGURE 2 : le Département de Dakar



(Source : www.google.com)

La ville de Dakar se développe avec comme atout principal son port naturel. La presqu'île du Cap-Vert qui abrite Dakar est cernée par l'Océan Atlantique à l'Ouest, au Nord et au Sud. Elle est limitée à l'Est par la région de Thiès, à l'Ouest par la pointe des Almadies, avec au Nord les plages de Ngor, Yoff et Cambéréne et au Sud le Cap manuel au Nord duquel commence la ville de Dakar.

L'accroissement rapide de la population qui est passée de 500 000 habitants en 1967 à près de 2 500 000 habitants en 2003 a entraîné une forte occupation de l'espace dans la presqu'île du Cap Vert avec la création de nouveaux quartiers.

Cependant, ces aménagements urbains qui ne sont pas accompagnés d'une décentralisation conséquente des activités économiques et sociales ont contribué à créer l'éloignement progressif des zones d'habitat par rapport aux zones de travail.

Ainsi, le centre ville de Dakar qui concentre l'essentiel des infrastructures constitue le point ralliement de ces populations mais aussi des populations de l'intérieur du pays du fait de la situation de Dakar comme capitale du Sénégal.

Comme zone de convergence du trafic de milliers de véhicules (rien que l'autoroute Malick Sy reçoit chaque jour selon le dernier comptage de 2001 plus de 70 000 véhicules par jour), l'agglomération dakaroise est confrontée à des problèmes qui affectent sa population et son économie.

Ces problèmes, liés à une mauvaise planification urbaine, sont accentués par :

- la vétusté du parc automobile dont la moyenne d'âge est de 20 ans ;
- l'inadaptabilité des infrastructures ;
- l'indiscipline et le non respect des règles élémentaires du Code de la Route ;
- le degré d'instruction de la majorité de la population généralement analphabète en français.

Ces facteurs sont à l'origine d'accidents qui causent chaque année des centaines de morts et des milliers de blessés rien que dans l'agglomération dakaroise.

D'après l'étude du Cabinet TRACTBEL¹ pour le compte du CETUD, ces accidents corporels peuvent être évalués chaque année à plus de deux milliards de nos francs.

¹ Cours de Transport et mobilité urbaine (2005-2006) de Mr Ibrahima NDIAYE

Il existe des systèmes de protection car la loi oblige tout véhicule en circulation au Sénégal de contracter une police d'assurance auprès de compagnies agréées.

Ce système d'assurance géré par des sociétés privées permet de prendre en charge les sinistrés en cas d'accidents (soins de santé des blessés, indemnisation et réparations des dommages matériels...).

Pourtant, malgré le caractère obligatoire de cette loi, il arrive, du fait de l'inconscience du propriétaire ou de son manque de réflexe de vérification des dates de validités des polices, des cas d'accidents où l'un des véhicules et/ou les deux ne sont pas assurés.

Il découle, comme conséquence de tels actes, des sinistrés confrontés à des problèmes de prise en charge pour la réparation des préjudices subis.

Avec des revenus déjà très faibles surtout pour les populations qui empruntent le système de transport public, la réforme hospitalière qui impose une participation financière importante du patient avant toute intervention, les sinistrés sans couverture rencontrent d'énormes difficultés pour se soigner, être indemnisés ou réparer leurs véhicules endommagés.

Mais puisque la protection sociale est une notion reconnue et adoptée par le Sénégal et par presque tous les pays du monde, elle est inscrite dans bon nombre de constitutions, il existe au Sénégal un système de protection qui vise à assurer aux citoyens une bonne sécurité sociale c'est-à-dire une couverture suffisante pour les charges familiales dont la maladie et les accidents...

Seulement, ce système de protection social offre des prestations limitées et ne concernent qu'une fraction réduite de la population (avec moins de 10% de celle-ci).

Face à cette situation, l'Etat sénégalais se devait de mettre en place un système pour la couverture de cette partie de la population victime d'accident et sans

couverture soit du système traditionnel d'assurance ou du système de protection social mis en place par l'Etat ou le secteur privé pour leurs travailleurs.

C'est dans ce cadre qu'un fond dénommé Fond de Garantie Automobile a été mis en place.

Ce fond permet de prendre en charge les accidents corporels dont l'auteur est soit :

- inconnu ;
- non assuré insolvable.

Mais malgré l'existence de ce fond, il existe toujours une partie de la population qui en cas de sinistre corporel ou matériel est confronté à des problèmes de couverture du fait de facteur comme la méconnaissance de ce fond ou de difficultés d'y accéder.

C'est cette situation qui nous a motivé sur le choix du thème « **L'implication du fond de garantie automobile dans les sinistres corporels: le cas de la commune de Dakar** ».

Cette étude s'articulera autour de trois (03) axes majeurs :

- l'analyse du mode de fonctionnement du Fond de Garantie Automobile ;
- son implication dans la prise en charge des sinistrés de la circulation ;
- une proposition d'alternative pour combler le déficit de couverture par le biais de la mutualité.

Vue l'étendue de la zone de couverture du Fond de Garantie Automobile, nous avons choisi la commune de Dakar pour mener cette présente étude.

PROBLEMATIQUE

La ville de Dakar, capitale et poumon économique du Sénégal, regroupe l'essentiel des activités économiques relevant du secondaire et du tertiaire (les

services). Avec une superficie de 512 km², Dakar a une population de plus de deux millions d'habitants avec une densité de près de quatre milles habitants au km².

Regroupant la quasi-totalité des bâtiments administratifs qui sont pour l'essentiel concentrés au centre ville, la ville de Dakar enregistre un nombre impressionnant de déplacements journaliers qui sont dus pour la plus grande partie à l'activité économique. Notons ici que le centre ville n'est pas le centre géographique de la ville mais le lieu où la concentration des activités économiques (services et activités professionnelles) est la plus dense.

Si l'on observe de près la situation des transports routiers de Dakar, on se rend compte qu'il existe bel et bien des problèmes de mobilité urbaine dus principalement à l'insuffisance de l'offre de transport à la quelle on rattache une demande de transport sans cesse croissant qui est un facteur aggravant.

La macrocéphalie de Dakar sur le reste du territoire Sénégalaise et l'importance des migrations pendulaires dans la ville de Dakar qui sont dues à la situation des travailleurs qui habitent pour l'essentiel les banlieues Dakaroises, est un facteur déterminant dans l'analyse, l'explication et la compréhension de la situation actuelle des transports dans cette ville qui ne cesse de recevoir de plus en plus de personnes.

La cartographie des déplacements à Dakar montre principalement trois flux majeurs du matin et du soir que les moyens de transports en place ont du mal à circonscrire. Les trois principaux flux aux heures de pointe du matin sont : Pikine-Dakar ; Guédiawaye-Dakar et Rufisque-Dakar.

A la descente au soir à partir de seize heures on note des flux importants de voyageurs dans le sens contraire de ceux du matin. Les migrations pendulaires, les déplacements pour motifs scolaire et universitaire, les déplacements pour affaires personnelles, loisirs et achats, et les déplacements pour autres motifs, qui mobilisent beaucoup de personnes au même moment dans le milieu urbain, sont à l'origine de cette congestion routière qu'on observe à Dakar aux heures de pointe.

Ces flux de personnes et de marchandises qu'on observe dans la capitale deviennent de plus en plus importants du fait de l'augmentation de la population de Dakar, une population que les infrastructures urbaines n'arrivent plus à satisfaire.

Les moyens de transport débordent et le réseau routier semble aujourd'hui saturé. Les services, les activités professionnelles et toutes les activités connexes accusent des retards qui deviennent de plus en plus inquiétants du fait de cette « immobilité » des biens et des personnes qu'on observe chaque jour ouvrable à Dakar.

CONTEXTE DE L'ETUDE

La situation géographique de Dakar et son poids dans l'économie du Sénégal, en font un point de convergence non seulement de populations venant des autres régions du pays résultant de l'exode rural mais aussi des pays limitrophes comme le Mali et la Guinée Conakry mais également des autres pays Africains et du monde entier.

Il faut noter ici que la situation de Dakar ne peut se comprendre que si l'on est averti de son pourquoi. En effet, c'est avec la colonisation Française faisant du Sénégal la capitale de l'AOF (Afrique Occidentale Française) que la concentration des activités à Dakar s'est remarquablement fait sentir dans cette ville avec le port, l'université et la situation géographique de Gorée.

Dakar a été l'une des premières villes d'Afrique à se doter de routes revêtues et d'infrastructures éducatives et administratives et ceci par le biais du colonisateur Français.

Dakar, à l'instar des villes des pays en développement, a des infrastructures urbaines qui ne suivent pas le rythme de l'accroissement de la population urbaine qui est une croissance exponentielle.

Le parc automobile s'est considérablement accru par le fait de cette arrivée massive de véhicules en provenance de l'extérieur transitant par le port de Dakar au même moment où la voirie est restée aux antipodes de la modernité.

Cependant avec le projet d'amélioration de la mobilité urbaine à Dakar, la situation est en train de changer et devra avoir pour résultat une fluidité des biens et des personnes via un réseau de transport ultra performant.

QUESTIONS DE RECHERCHE

La mise en place du Fond de Garantie Automobile a permis la prise en charge d'un grand nombre de sinistrés de la circulation qui n'avait aucun espoir d'assistance car les auteurs des dommages qu'ils avaient subis étaient inconnus, non assurés et insolvable.

Cependant, il existe toujours une partie de la population confrontée à des problèmes de prise en charge en cas d'accident de la circulation.

Dès lors, une question se pose à nous :

- o quelles sont les difficultés rencontrées pour accéder aux services offerts par Fond de garantie Automobile ?

Cette question nous a poussé à choisir des indicateurs tels que :

- o le nombre de sinistrés de la circulation à Dakar
- o le nombre de sinistrés ayant sollicité les services du Fond de Garantie dans la durée de cette même période
- o le degré de satisfaction de leur attente
- o les délais de réactions du Fond
- o les alternatives possibles pour améliorer les services offerts par le Fond de Garantie Automobile.

OBJECTIFS DE RECHERCHE

- Démontrer que la réglementation routière est complète mais son application doit être revue.

- Montrer l'importance du Fond de Garantie Automobile dans cette ville qui polarise la quasi-totalité des activités liées au travail, avec une demande de transport sans cesse croissante.

HYPOTHESES DE TRAVAIL ET RESULTATS ATTENDUS

Pour mener à bien cette étude, nous avons formulé quelques hypothèses :

- Une plus grande visibilité du Fond de garantie Automobile est un début de solution pour permettre à tous les nécessiteux de le solliciter chaque fois que de besoin.

- Et puisque depuis quelques années, on assiste au Sénégal à la naissance d'un phénomène nouveau qui consiste pour les populations par le biais de la mutualité de se prendre en charge dans les domaines du crédit, de la santé, il serait intéressant de l'adapter à la prise en charge des sinistrés de la route en complément des services offerts par le système d'assurance traditionnel et le Fond de Garantie Automobile ?

Parmi les résultats que l'on attend de notre étude nous pouvons en retenir deux qui sont :

- o La connaissance et l'explication aux usagers des procédures et démarches à suivre pour être pris en charge par le fonds de garantie automobile en cas d'accidents de la route.
- o La prise en compte par les autorités compétentes des résultats de notre étude et leur application opérationnelle dans les décisions concernant les transports routiers.

LA JUSTIFICATION DU CHOIX D'UN TEL SUJET

C'est dans ce contexte de dynamisme de la population du Sénégal et en particulier celle de Dakar, dans cet environnement de demande de transports sans cesse croissant et dans cette situation des déplacements de travail que connaît Dakar, que tous les usagers des transports, doivent concentrer leurs efforts dans la vulgarisation du fonds et la prévention des accidents.

DEFINITION DES CONCEPTS

La définition des concepts est une étape fondamentale de toute étude. Elle est essentielle pour l'analyse et l'explication des données.

En effet, une étude n'est justifiable que si on lui en a délimité un contexte valable renfermant la problématique, une problématique qui contient des concepts dont la circonscription est fondamentale.

Dans le contexte de notre étude, les concepts de base qui méritent d'être définis, circonscrits et explicités sont :

Le contrat de transport, Comme tous les actes la vie courante, il devenait nécessaire d'édicter un certain nombre de règles qui doivent régir les relations entre les transporteurs et les transportés sous forme d'un contrat que chacune des parties a l'obligation de respecter.

Les obligations des parties dans le contrat de transport de personnes. L'exécution du contrat de transport de personnes impose aux différentes parties concernées en l'occurrence le transporteur et le voyageur des obligations :

- Les obligations du voyageur : L'obligation principale du voyageur est le paiement du prix du transport mais cela suppose qu'il respecte au préalable certaines conditions notamment la présence sur le lieu d'embarquement au moment convenu mais aussi de veiller au respect strict des règles qui gouvernent le comportement de tout usager dans un moyen de transport, c'est ce que l'on appelle l'obligation du comportement.
- Les obligations du transporteur : Au sens de la loi, l'obligation principale du transporteur est ce que l'on appelle l'obligation de sécurité. Cela signifie que le transporteur doit déplacer le voyageur au lieu convenu et indiqué, sous réserve qu'il arrive sain et sauf. Cela signifie donc qu'il pèse sur le transporteur une obligation de résultat comme tout transporteur mais dans ce cas de figure, assujetti à une obligation de moyen. Donc le transporteur est tenu de fournir un moyen de locomotion adéquat respectant les normes édictées mais aussi il doit avoir un comportement tel que recommandé par l'obligation de sécurité.

Un **accident** est un événement aléatoire, fortuit, qui entraîne des dommages vis-à-vis des personnes, des biens ou de l'environnement. Le terme « incident » désigne un accident ayant des conséquences bénignes (la notion de gravité étant

complexe et liée à l'acception sociale des conséquences). Il peut s'utiliser sans connotation négative, comme par exemple dans la Clinamen. En métaphysique, l'accident est l'opposé de l'essence. C'est ce qui peut être modifié ou supprimé sans que la chose en elle-même change ou disparaisse. Un accident de grande ampleur touchant un grand nombre de personnes s'appelle une catastrophe (un exemple est la catastrophe de Tchernobyl).

L'accident peut être de nature physique :

- o une collision (non voulue) entre deux automobiles ;
- o une balle perdue entraînant la mort ou l'invalidité d'une personne ;
- o une explosion non intentionnelle et due, par exemple, à une défaillance technique.

Il peut aussi être d'une nature différente :

- o la révélation d'un secret ;
- o une mésentente sur un sujet (incident diplomatique).

L'analyse des accidents et de leurs statistiques est largement utilisée pour prendre des mesures :

- o de prévention, afin de diminuer leur probabilité d'occurrence ;
- o de protection, afin de limiter leurs conséquences.

Par ailleurs, le risque d'accident lors de la réalisation de nouveaux bâtiments, ouvrages d'art, infrastructures, installations, moyens de transport, équipements, produits, etc., est maîtrisé par le respect de dispositions soit réglementaires, soit nécessaires (ce qui est déterminé par les études de sécurité) pour atteindre les objectifs de sécurité contractuels. Ces dispositions peuvent comprendre des essais de sécurité, permettant de s'assurer de la validité de la conception ou de la réalisation d'un produit, d'une machine, d'un ouvrage. C'est le cas notamment pour les engins de manutention (par exemple, un pont-roulant), qui ne pourront être mis en service avant un essai de manutention effectué avec une charge supérieure à la charge nominale de l'engin.

Un **dommage** est une « blessure physique ou atteinte à la santé des personnes, ou atteintes aux biens ou à l'environnement » (ISO/CEI 51).

Certains dommages peuvent donner lieu à indemnisation financière, suite à une action juridique en responsabilité civile (dommages et intérêts) et/ou du fait qu'un contrat d'assurance couvrait le risque et prévoyait la réparation du sinistre.

Définition d'un dommage associé à une défaillance, A mesure que les événements physiques se succèdent, la capacité d'un système physique à les supporter diminue et le dommage subi augmente.

Le dommage, ou le niveau d'endommagement, est un nombre qui caractérise le degré d'avancement de la dégradation qui précède une défaillance. Historiquement cette notion a été introduite lors de l'étude de la fatigue des matériaux. Les défaillances sont dans ce cas des ruptures (traction, torsion, flexion...).

Une défaillance est un dysfonctionnement dont l'origine et la nature sont bien déterminées. Exemples : rupture d'une pièce en un site localisé, usure d'une région particulière d'une surface,... Une même pièce peut avoir plusieurs défaillances. Pour un système complexe, les défaillances sont celles de chacune de ses pièces ainsi que celles associées à l'assemblage des diverses parties. Nous verrons plus loin qu'on peut aussi définir le dommage causé par un événement : c'est la contribution de cet événement au dommage de la défaillance considérée.

Un système complexe a en général de nombreuses défaillances envisageables. L'endommagement d'un système doit donc être caractérisé par plusieurs dommages, plusieurs nombres, un pour chaque défaillance considérée.

Responsabilité civile : Le but de la responsabilité civile est d'indemniser un dommage. Les tribunaux compétents sont les juridictions civiles et l'action en responsabilité appartient à la personne qui a subi le dommage.

Pour obtenir réparation de son dommage, il faut apporter la preuve d'une faute, d'un préjudice ou dommage et d'un lien de causalité entre les deux précédentes

conditions. Une personne peut toutefois s'exonérer de sa responsabilité en démontrant que le dommage provient d'un cas de force majeure ou du fait même de la victime ou d'un tiers.

Responsabilité pénale : La responsabilité pénale renvoie à la punition ou l'amendement du coupable. Les principes stricts du droit pénal s'appliquent et peuvent aboutir à la condamnation du prévenu à une peine (amende, privation de liberté par exemple). Cette peine se distingue de l'indemnité pour dommages et intérêts de la responsabilité civile. Seuls les tribunaux pénaux sont compétents et l'action appartient au Ministère public, représentant des intérêts de la société.

Conséquence et articulation : Lorsqu'une personne commet un délit causant un dommage (coups et blessures par exemple) ses responsabilités civile et pénale sont engagées. Ce sont les tribunaux pénaux qui jugeront des deux affaires. La victime ne peut réclamer que l'indemnisation (responsabilité civile) et n'a rien à demander concernant la peine (responsabilité pénale).

Cette distinction est parfois mal vécue pour la victime qui a, pour se reconstruire, plus besoin de voir son agresseur reconnu coupable et condamné (pénal) que de se faire rembourser ses frais d'hospitalisation (civil).

Un adage juridique rappelle que "le criminel tient le civil en l'état", ce qui signifie que pour la même affaire soumise à deux juridictions, le juge civil doit suivre la décision du juge pénal en statuant sur le versant purement civil du litige. En conséquence, le juge civil doit surseoir à statuer (attendre) tant que le juge pénal ne s'est pas prononcé.

Responsabilité contractuelle et extracontractuelle : Il faut distinguer deux types de responsabilités civiles :

- Responsabilité Délictuelle ou extracontractuelle (qui casse paye) ;
- La responsabilité contractuelle (qui s'engage doit s'exécuter), relative donc comme son nom l'indique aux contrats.

Articulation des deux responsabilités : Dans la jurisprudence française, elles sont totalement exclusives l'une de l'autre. À partir du moment où il existe un lien contractuel (fût-ce un simple ticket de transport), on ne peut invoquer la responsabilité délictuelle, même en cas de faute.

En revanche, malgré certaines opinions doctrinales (les "groupes de contrat") le principe de l'effet relatif des contrats à l'égard des tiers continue de s'appliquer : les victimes d'un dommage ne sauraient invoquer utilement les articles 1382 et suivant du Code civil français si elles ne sont pas elles-mêmes liées par contrat avec le responsable du dommage.

Dans la jurisprudence belge, une personne peut invoquer la responsabilité délictuelle de son cocontractant dans certaines conditions :

- La responsabilité civile et la gestion des risques ;
- L'engagement de responsabilité civile ou pénale, doit être pris en compte dans l'identification des risques d'une organisation, et être intégré dans la démarche de gestion des risques.

On peut citer par exemple les types de responsabilité civile suivants :

- o Responsabilité Civile exploitation ;
- o Responsabilité Civile produits défectueux ;
- o Responsabilité Civile pollution ;
- o Responsabilité Civile maître d'ouvrage ;
- o Responsabilité Civile propriétaire d'immeuble ;
- o Responsabilité Civile mandataire social ;
- o Responsabilité Civile locative ;
- o Responsabilité Civile automobile.

L'**assurance** est l'activité qui consiste, en échange de la perception d'une cotisation ou prime, à fournir une prestation prédéfinie, généralement financière, à un individu, une association ou une entreprise lors de la survenance d'un risque.

Elle apparaît comme un phénomène de civilisation lié aux nouvelles conditions de vie des pays urbanisés et industrialisés.

La croissance des assurances terrestres ne remonte pas au-delà du XVIIIème² siècle. Elle est liée au phénomène urbain.

Souscription du contrat : Lors de la souscription du contrat, l'assureur et l'assuré conviennent : d'un événement ou d'une liste d'événements, repris dans la police d'assurance (de l'italien médiéval *policia* : liste), et garantis par l'assureur d'une prime payée par l'assuré à l'assureur. Avant la souscription, le demandeur d'assurance, futur assuré, remplit un questionnaire visant à informer la compagnie d'assurance sur son risque. À partir de ce document, l'assureur peut effectuer le calcul de la prime d'assurance. Ce calcul statistique tient compte essentiellement de la probabilité de réalisation du risque et du coût des sinistres.

En France, le contrat d'assurance est un contrat de bonne foi. L'assuré est supposé informer de façon exacte et complète l'assureur en réponse à ses questions. Les fausses déclarations faites par l'assuré peuvent conduire à la nullité du contrat.

Survenance d'un événement assuré : Lors de la réalisation d'un des événements listés au contrat, l'assureur assiste l'assuré. Cette assistance est le plus souvent financière et prend alors la forme d'une indemnisation. Mais elle peut prendre d'autres formes, par exemple une assistance juridique ou un rapatriement pour une personne malade à l'étranger.

Par exemple, un automobiliste impliqué dans un accident pourra bénéficier de l'appui de sa compagnie d'assurance devant les tribunaux et éventuellement d'une somme pour régler les dommages dont il est responsable...

Fin du contrat : Les contrats d'assurance sont en général à tacite reconduction. L'assuré et l'assureur peuvent dénoncer le contrat à chaque échéance. En France, le code des assurances prévoit également une résiliation possible pour l'assureur après chaque sinistre.

² Selon Yvonne-Lambert FAIVRE in 'Droit des assurances » Dalloz, 6^e éditions P.2

En cas de disparition du risque assuré, par exemple en cas de décès pour un contrat d'assurance sur une personne, le contrat prend naturellement fin.

La loi Châtel* du 28 janvier 2005 a modifié les dispositions concernant les contrats d'assurance à tacite reconduction (article 2). Depuis l'entrée en vigueur de la loi Châtel, les prestataires de services doivent informer les consommateurs " au plus tôt trois mois et au plus tard un mois " avant la date limite de résiliation, de la possibilité de ne pas reconduire le contrat. Si cette information ne leur est pas communiquée dans ce délai, ils peuvent résilier le contrat, à compter de la date de reconduction.

Si l'avis d'échéance et l'indication de la possibilité de résiliation est reçu moins de 15 jours avant la fin de la période de résiliation, ou après cette date, l'assureur doit prévenir l'assuré qu'il dispose d'un délai de 20 jours supplémentaires à compter de la date d'envoi de l'avis pour mettre fin à son contrat. Si cela n'est pas respecté, l'assuré peut résilier le contrat sans pénalités, à tout moment à compter de la date de reconduction, par lettre recommandée à l'assureur.

Les contrats d'assurance vie, les contrats de groupe et les autres opérations collectives sont expressément exclus du dispositif de renouvellement des contrats d'assurance. A noter que les contrats à tacite reconduction concernés sont ceux qui couvrent les personnes physiques en dehors de leurs activités professionnelles.

La police d'assurance : La police d'assurance est le document contractuel qui régit les relations entre la compagnie d'assurance et l'assuré. Ce contrat fixe en particulier :

- o la liste des événements garantis, avec les exclusions éventuelles.
- o la garantie, c'est-à-dire l'assistance apportée à l'assuré en cas de sinistre.
- o les obligations de l'assuré :
 - les mesures de prévention éventuelles afin de diminuer le risque
 - les délais de déclaration à l'assureur en cas de sinistre
 - le montant et les conditions de paiement de la prime
 - les possibilités de résiliation de la police
- o les obligations de la compagnie d'assurance :

- le paiement de l'indemnité
- le respect des délais de paiements pour l'indemnisation

Les polices d'assurance sont composées de conditions générales, commune à tous les assurés d'une même compagnie pour un risque ou un ensemble de risque donné, et de conditions particulières, spécifiques à l'assuré.

Économie du contrat d'assurance : Le contrat d'assurance est un contrat de transfert de risques : l'assuré cède un risque, par définition aléatoire, à la compagnie d'assurance. Lorsque le contrat prévoit une franchise, l'assuré conserve une partie du risque. La compagnie d'assurance accepte le risque en échange de la prime.

Le mécanisme de l'assurance ne modifie pas la probabilité de survenance du risque, ni ses conséquences. Il se contente de transférer le risque d'un agent économique, l'assuré, à un ou plusieurs autres. L'assuré est alors protégé contre des événements qu'il ne peut pas supporter seul. Il peut alors réaliser des activités risquées. L'assurance aide indirectement à la création de richesses.

La compagnie d'assurance effectue, grâce à la souscription de nombreux risques similaires, une mutualisation des risques entre les assurés. Cette maîtrise statistique du risque permet à l'assureur de diminuer la volatilité totale de ses risques. La loi des grands nombres permet à l'assureur de connaître approximativement le montant des sinistres futurs.

Au sens moderne, l'assurance remonte au grand feu de Londres de 1666, qui détruisit 13200 bâtiments. À la suite de cet incendie, Nicholas Barbon ouvre un bureau pour assurer les bâtiments. Aux États-Unis, la première compagnie est créée en 1732. Benjamin Franklin est le premier, au travers de la *Philadelphia Contributionship for the Insurance of Houses from Loss by Fire*, il invente la prévention, en refusant d'assurer les maisons pour lesquelles le risque d'incendie est trop fort.

Règlementation (cas sénégalais) : L'assurance est une profession très réglementée. Il s'agit de préserver les intérêts des assurés. Les compagnies doivent

répondre à de nombreuses contraintes, notamment en matière de marge de solvabilité. A l'instar de la France où une instance indépendante, l'ACAM³, est chargée de contrôler les sociétés d'assurance, au Sénégal, les entreprises pratiquant des opérations d'assurance sont soumises, en fonction de leur statut juridique, aux dispositions du :

- o Code CIMA pour les sociétés d'assurances ;
- o Code de la mutualité pour les mutuelles ;
- o Code de la sécurité sociale pour les institutions de prévoyance et de retraite.

Assurance-vie : Une loi du 15 décembre 2005 oblige désormais les assureurs à prévenir la ou les personnes désignées au contrat, lorsqu'elles ont connaissance du décès du souscripteur.

Types d'assurance : Les différents types de contrats d'assurances sont traditionnellement les contrats d'assurance vie et les contrats d'assurance dommage. On distingue également les contrats d'assurance de personnes, et d'assurance de choses. Plus généralement, il est possible de souscrire une assurance pour tout événement relatif à la propriété d'un bien meuble ou d'un bien immeuble, à la vie, à la santé, etc. La seule condition à l'assurabilité d'une chose est le risque (ou aléa).

Assurance solidaire : Plusieurs personnes s'associent et contribuent, en apportant chacune une somme d'argent, un fonds de solidarité, que gèrera une coopérative (association).

La mutualité : Dans ce mémoire, le terme mutualité désigne un mode d'organisation, un système de pensée, une philosophie d'action, propres au mouvement mutualiste. L'homme a toujours recherché la sécurité en essayant de créer un groupement d'individus exposés aux mêmes risques.

Ces groupements sont organisés soit au sein d'une corporation, soit à l'intérieur d'un même secteur d'activité. Ce besoin de protection trouve sa solution dans la mutualité qui est le creuset où se réunissent des groupes de divers risques et de

³ Autorité de Contrôle des Assurances et des Mutuelles (en France)

valeurs différentes. Ce procédé est complété par la loi des grands nombres au terme de laquelle un même risque ne peut pas atteindre toute la mutualité en même temps.

Le terme « mutuelle » a été retenu pour désigner une entité déterminée, une organisation à caractère mutualiste. C'est le regroupement de personnes qui versent des cotisations périodiques en vue de se prendre en charge par le biais de la solidarité en cas de survenance des événements prévus.

La solidarité, base des associations d'aide mutuelle ou mutualités, est, comme le respect de la personne humaine, une des valeurs de base des sociétés africaines et se situe à l'origine des diverses formes traditionnelles d'entraide.

La famille élargie à laquelle recourt souvent l'individu ou la famille qui doit faire face à des dépenses inattendues ou à des coups du sort (naissance, mariage, maladies, décès) est la solidarité dans les faits. Souvent, cette forme de solidarité s'étend à tous les membres du clan, de la tribu et ou du village.

Les tontines (appelées aussi Associations d'Epargnes Rotatives et de Crédits) sont les petits groupes de personnes qui forment une sorte d'union d'épargne et de crédit dans laquelle chaque membre reçoit alternativement une somme convenue, prélevée sur les épargnes de tout le groupe.

Cette forme d'association d'entraide a connu des innovations lui permettant de répondre aux besoins réels et aux impératifs du marché et s'est élargie dans le domaine de la santé par exemple. Les mutuelles sont des sociétés de personnes et non de capitaux. Elles n'ont **pas d'actionnaires à rémunérer** et leurs représentants sont élus par des adhérents. Les mutuelles n'ont pas vocation à gérer des profits. Organismes à **but non lucratif**, elles investissent leurs éventuels excédents au service des adhérents.

Les mutuelles ont l'ambition de faire vivre un système de prévoyance, d'entraide et de solidarité favorisant **l'accès à des soins de qualité pour tous les adhérents**.

Les mutuelles **combattent l'exclusion et la discrimination**. Elles ne sélectionnent pas leurs adhérents. Chacun est assuré d'une égalité de traitement et peut compter, tout au long de sa vie, sur une bonne couverture santé. Jamais une mutuelle n'exclut un adhérent, au prétexte de son âge, de l'évolution de son état de santé ou de son niveau de revenu.

Le parc automobile est le nombre de véhicules routiers circulant à un moment donné sur un territoire choisi. Il est donc constitué par les véhicules de transport collectif que sont les cars rapides, les Ndiaga ndiaye, les taxis, les bus de Dakar Dem Dik, les véhicules de transport de marchandises constitués par les camions, fourgons, les véhicules de transport individuels que sont les voitures particulières et les véhicules des administrations et sociétés de la place.

L'infrastructure est un ensemble d'éléments structuraux interconnectés qui fournissent le cadre pour supporter la totalité de la structure.

Le terme est souvent utilisé d'une façon très abstraite. Par exemple, les outils d'ingénierie informatique sont quelquefois décrits comme une partie de l'infrastructure d'un environnement de développement, et le terme capital d'infrastructure en économie peut être trop large, comme il inclut l'habillement jusqu'au système de canaux qui s'étend sur un continent. Il faut aussi pondérer avec la notion de robustesse dans un environnement fluide.

Difficultés de définir ce qui est essentiel : En sécurité nationale, le terme « infrastructure critique » est aussi extrêmement large (bien qu'il doive être moins inclusif car toute infrastructure ne doit pas être considérée comme essentielle), par exemple la finance. Une question est la nécessité des moyens de protection et en comptabilité de celle croissante de la sauvegarde de la vie humaine. Les partisans d'une définition étendue arguent habituellement que sans ces systèmes « critiques » le reste de l'infrastructure est pillé, brûlé et n'est pas sûr d'utilisation.

Une autre question à résoudre est de savoir si les médias de masse et tous les instruments de la propagande sont une infrastructure essentielle notamment pour soutenir le moral et l'adhésion de la population aux décisions du pouvoir. Un aménagement comporte des infrastructures.

Utilisation en aménagement du territoire : Le terme est utilisé le plus souvent à propos de l'aménagement du territoire surtout l'urbanisme et les transports, mais englobe en fait tous les aménagements et zonages par les décisions politiques impliquées.

Utilisation en génie civil : L'infrastructure est composée essentiellement des fondations d'un ouvrage ainsi que d'éventuels niveaux enterrés. Elle assure néanmoins le transit des efforts venant de la partie aérienne du projet (superstructure) vers les éléments de fondations notamment par le biais de poutres.

Un **réseau**⁴ est un ensemble de **nœuds** (ou *pôles*) reliés entre eux par des **liens** (*canaux*). Les nœuds peuvent être des points massiques simples ou des sous-réseaux complexes. Les *canaux* sont à leur tour des flux de force, d'énergie ou d'information. L'étymologie du mot remonte au latin *rete* qui signifie « filet », donnant l'adjectif « réticulé », caractérisant les objets ayant une structure de filet, notamment les réseaux.

Le réseau est une forme ou structure particulièrement présente dans l'organisation du vivant, avec des réseaux « *matériels* » dans les organismes (réseau sanguin, réseau nerveux, etc.), semi-matériels (réseau lymphatique, etc. et immatériel (réseau social, qui fonctionnent dans l'espace et dans le temps).

Un réseau peut induire une fonction que ses sous parties ne possèdent pas, on la qualifie d'émergence. Par exemple la conscience est l'émergence du réseau neuronal. Les structures en réseau se distinguent des structures hiérarchiques ou linéaires. Elles sont généralement plus horizontales que verticales. Les liaisons entre les parties sont souples.

Des chercheurs ont développé des théories de « *réseaux sans échelles* » (« *a-scalaires* », ou *scale-free*), définis par une distribution des nœuds et liens indépendante de l'échelle considérée, ou de réseaux de « *petits mondes* » (essaims

⁴ <http://fr.wikipedia.org>

dense de nœuds reliés entre eux par des liens inhabituellement courts, tels qu'on en trouve dans le vivant ou dans le réseau Internet.

En transport ;

- o le réseau routier (ensemble des routes terrestres permettant le transport par véhicule routier),
- o le réseau ferroviaire (ensemble de lignes ferroviaires, gares et triages),
- o le réseau urbain (ensemble des lignes de transport de passager dans une agglomération, métro, bus, tram, train)
- o le réseau fluvial (ensemble de voies navigables, fleuves et canaux),
- o le réseau aérien (ensemble de lignes aériennes),
- o le réseau logistique (combinaison d'un ensemble de moyens de transport, de manutention et de stockage, généralement organisé autour d'un ou plusieurs points nodaux).

Les **migrations pendulaires** sont les déplacements, en général quotidiens, effectués par les actifs ayant un emploi pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail, et inversement. On les appelle également « navettes domicile/travail » ou « migrations alternantes ».

Elles révèlent l'effet d'attraction exercé par les communes (ou tout zone de référence) pourvoyeuses d'emplois. Elles sont conditionnées par la localisation des activités mais dépendent aussi des infrastructures de transports, susceptibles de faciliter les déplacements.

La migration pendulaire est un phénomène caractéristique des grands ensembles urbains et la division spatiale des activités. Les lieux où sont concentrés les emplois sont généralement situés au centre-ville, car l'urbanisation va de pair avec la tertiarisation des emplois.

Le centre-ville est particulièrement attractif pour ces activités. Au Sénégal, le découpage territorial a favorisé le développement des zones urbaines qui posent des problèmes de logement surtout à Dakar, un développement urbain qui est aussi à l'origine de la création des banlieues et le développement du périurbain.

Ainsi, de manière générale, les populations habitent à la périphérie de Dakar et les emplois au centre-ville. Par conséquent, aux heures de début et de fin de journée active, les travailleurs se déplacent dans le même sens (périphérie-Dakar le matin et Dakar-périphérie le soir). Ces migrations pendulaires sont ainsi appelées car elles se faisant en fonction des heures de la journée.

De nombreux problèmes sont liés à ces migrations pendulaires, car ces déplacements se font généralement en automobile, ce qui encombre les axes routiers. Les migrations pendulaires sont également une source gigantesque de pollution à cause, entre autres, de la production de gaz carbonique par les automobiles.

Quand au concept de transports urbains, il désigne l'ensemble des modes qui permettent aux populations de se déplacer en ville pour diverses raisons. Les urbains, en fonction de leurs motifs de déplacement, empruntent divers modes de transports pour satisfaire leur besoin de mobilité qui regroupe plusieurs paramètres.

Dans les pays développés on dispose de transports urbains très denses qui utilisent plusieurs modes allant du métro jusqu'à la marche à pied en passant les bus et la voiture particulière. Dans ces pays le niveau de développement des transports collectifs est si élevé que les citoyens ont souvent tendance à laisser leurs véhicules particuliers à la maison pour emprunter les transports collectifs qui sont dans certaines localités gratuits ou très largement subventionnés par l'autorité locale pour prévenir et lutter contre la congestion ou l'encombrement des voies par l'excès de véhicules ou de trafic.

Dans d'autres pays c'est le covoiturage qui est actuellement à la mode dans l'optique de freiner l'encombrement des voies. A Dakar, les transports urbains sont dominés par les modes routier et ferroviaire. Les moyens de transports qu'utilise le routier sont de deux ordres qui sont :

- o **les transports individuels** qui sont dominés par la marche à pied qui représente 2,4 des 3,2 du taux de mobilité à Dakar. Nous avons ensuite la voiture particulière et les deux roues (motorisées ou non).

Les deux roues motorisées connaissent actuellement une ascension fulgurante surtout chez les jeunes depuis quelques années en raison des possibilités de mobilité qu'ils offrent dans cet environnement de congestion journalière que traverse la capitale. Par contre, les deux roues non motorisés sont actuellement en chute libre à cause des conditions de sécurité de la route.

- o **les transports collectifs** qui sont dominés par les bus publics de la société Dakar Dem Dikk, les nouveaux minibus TATA qui doivent remplacer les cars rapides qui desservent presque la totalité de la banlieue.

Nous avons entre autres comme moyens de transport collectif les Ndiaga Ndiaye, qui, bien qu'étant informels, circulent le plus souvent en ligne régulière. Les taxis et les clandos ferment la manche mais il faut noter que les clandos sont limités à la banlieue et ne circulent pas en ville.

La desserte ferroviaire est assurée par le Petit Train Bleu qui transporte beaucoup de banlieusards et qui est occulté dans beaucoup d'études par le mode routier. L'importance du transport ferroviaire à Dakar se traduit par les possibilités d'inter modalités et de multi modalités des transports urbains à Dakar.

LES TECHNIQUES D'INVESTIGATION

Dans le cadre d'une circonscription parfaite de nos objectifs de recherche, trois techniques ont été adoptées parmi lesquelles nous avons :

- o **Le travail exploratoire :**

Le travail exploratoire a constitué la première phase de notre étude. Il nous a permis de bien circonscrire notre étude et de bien connaître les concepts de base que nous nous sommes proposé dans le chapitre premier d'explicitier.

Ce travail nous a conduits à la visite des acteurs directs à Dakar. La prise en compte de certaines informations sur les perceptions du sinistre par les différents usagers nous a aidés à bien explorer la question.

- o **la recherche documentaire :**

Comme toute étude, la recherche documentaire est une condition incontournable dans la connaissance des concepts et dans leur explicitation pédagogique. La recherche documentaire nous a permis avant tout de bien formuler le sujet et de cerner la question.

Par ailleurs, cette recherche nous a conduit à la visite de centres de recherches et bibliothèques du groupe SUP DE CO DAKAR , de la bibliothèque de l'université Cheikh Anta Diop de Dakar et autres, qui nous ont permis de visiter certains ouvrages, mémoires, thèses, articles et revues qui constituent la base de notre support pédagogique.

Cette recherche nous a aussi conduit naviguer sur le net, une navigation qui nous a permis d'être en connexion concernant les études sur la mobilité urbaine en général et sur la congestion routière en particulier. Elle a aidé non seulement de trouver des orientations concernant notre thème, mais aussi de connaître des variables de bases dont la recherche bibliographique n'aurait pas pu nous offrir.

La recherche sur Internet nous a aussi et encore permis de faire des études préalables sur le thème comparées avec d'autres études faites dans le même sens, mais dans des contextes différents avec des réalités pour le moins antagonistes que représentent les relations pays développés et pays en voie de développement.

CHAPITRE I : ANALYSE DE L'IMPLICATION DU FOND DE GARANTIE AUTOMOBILE DANS LA COMMUNE DE DAKAR

Prévu par les articles 600 et 601 du Code CIMA, le Fond de Garantie Automobile prend en charge les dommages subis par les victimes d'accident de la circulation, lorsque le responsable n'est pas identifié ou n'est pas assuré. Au Sénégal, le Fond de Garantie Automobile a été institué le 23 mai 1995. La loi 97-20 du 12 décembre 1997 organise son financement. Cette loi est suivie d'un décret n° 98-13 du 2 janvier 1998 fixant le régime financier et indemnitaire du Fond. Nous étudierons

successivement l'organisation du Fond de Garantie Automobile, son régime indemnitaire et son implication dans les sinistres et ses perspectives.

Figure 2 : Siège du Fond de Garantie Automobile



(Source FGA – Enquête 2007)

I-1. L'ORGANISATION DU FOND DE GARANTIE AUTOMOBILE

Dans cette sous section, nous présenterons dans une première partie le Fond de Garantie Automobile et parler de son administration avant d'étudier son régime financier en deuxième partie.

I-1.1. PRESENTATION ET ADMINISTRATION DU FGA

I-1.1.1.PRESENTATION

Créé par son Assemblée Générale Constitutive, le 23 mai 1995, sous la forme d'une société anonyme à participation publique majoritaire, le Fond de Garantie Automobile adopte, conformément à l'article 7 de la loi n° 90-07 du 26 juin 1990 relative à l'organisation et au contrôle des entreprises du secteur parapublic et au contrôle des personnes morales de droit privé bénéficiant du concours financier de la puissance publique, une organisation simplifiée, dans le sens de la souplesse et de la célérité dans son action.

Son action s'inscrit dans le cadre de la nouvelle réglementation du régime indemnitaire édictée par le Code de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances (code CIMA) qui fait désormais loi dans l'ensemble des pays membres de la CIMA. Toutefois, le Fond de Garantie Automobile disposant de moyens financiers limités, un barème d'indemnisation réduit lui sert de base de calcul.

Cet organisme dont les règles de financement et les modalités d'intervention sont définies par le décret 98-13, regroupe dans son actionnariat, aux côtés de l'Etat, l'ensemble des entreprises agréées au Sénégal pour pratiquer les opérations d'assurance contre les risques de responsabilités civiles liés à l'emploi de véhicules terrestres à moteur.

I-1.1.2.ADMINISTRATION DU FOND DE GARANTIE AUTOMOBILE

Le FGA est administré par un Conseil d'Administration ayant à sa tête un Président. Ce Conseil comprend :

- 1- Un représentant de le Présidence de la République ou de la Primature
- 2- Deux représentants du Ministère chargé des assurances
- 3- Un représentant pour les ministères suivants :
 - a. La justice

- b. L'intérieur
 - c. L'équipement et les transports terrestres
 - d. La santé publique et l'action sociale
- 4- Un représentant de la Caisse de Sécurité Sociale
 - 5- Trois représentants de la Fédération Sénégalaise des Sociétés d'Assurances.

C'est le conseil d'Administration qui nomme le Directeur général sur Proposition du Ministère chargé des assurances. Le Fond de Garantie Automobile jouit d'une personnalité civile.

Le Fond de garantie Automobile est financé suivant les dispositions de la loi 97-20 du 12 décembre 1997.

I-1.2. LE REGIME FINANCIER DU FOND DE GARANTIE AUTOMOBILE

La loi détermine les moyens permettant au Fond de Garantie Automobile d'accomplir sa mission (première partie) et le taux de contribution des personnes assujetties (deuxième partie).

I-1.2.1 ORIGINE DU FINANCEMENT DU FOND DE GARANTIE AUTOMOBILE

Le Fond de Garantie est financé par :

- 1) la contribution des assurés qui est assise sur toutes les primes ou cotisations émises nettes d'annulation, d'impôts et taxes pour l'assurance des risques de responsabilité civile résultant d'accidents de la circulation et est perçue tous les mois par les entreprises d'assurances pour être reversée au plus tard le 15 du mois suivant au FGA ;
- 2) la contribution de l'Etat, prélevée sur les frais de contrôle et de surveillance des organismes d'assurance ;

- 3) la majoration des amendes prononcées contre les conducteurs non assurés de véhicules terrestres à moteur ;
- 4) la contribution des responsables d'accidents non assurés ;
- 5) les pénalités prononcées contre les entreprises d'assurance pour cause de retard dans le reversement des contributions des assurés, collectées par elles pour le compte du Fond de Garantie Automobile.

I-1..2.2 LES ASSIETTES

Elles sont fixées comme suit :

- ❖ La contribution des assurés s'entend par la participation de chaque propriétaire de véhicule à travers le prélèvement de 2,5 % de la prime de responsabilité civile automobile ;
- ❖ La contribution des responsables d'accidents non assurés est de 10% des indemnités restant à leur charge ;
- ❖ La contribution de l'Etat est fixée annuellement par arrêté du Ministre chargé des assurances.

A son tour, le Fond de Garantie est assujetti à l'obligation de tenir une comptabilité permettant de faire apparaître pour chaque exercice la totalité des recettes et des charges afférentes aux opérations effectuées. Il est par conséquent soumis au plan comptable de la CIMA. Aussi, les opérations effectuées doivent comprendre des recettes et des dépenses.

Au titre des recettes, nous avons :

- ❖ les produits des contributions cités ci-dessus ;
- ❖ les recouvrements effectués sur les débiteurs d'indemnité ;
- ❖ les produits des placements ;
- ❖ les remboursements et réalisations de valeurs mobilières et immobilières et toute autre ressource qui pourrait être attribuée au FGA.

Au titre des dépenses, nous avons :

- ❖ les indemnités et frais versés au titre des sinistres à la charge du Fond ;
- ❖ les frais de fonctionnement et d'administration de toute nature du FGA ;
- ❖ les frais de procédure judiciaire ;
- ❖ les frais financiers.

Le Fond de Garantie Automobile est chargé de réparer les dommages corporels résultants d'accidents causés au Sénégal par des véhicules terrestres à moteur, lorsque les auteurs responsables sont inconnus ou, non assurés et insolvables totalement ou partiellement.

I-2 LE REGIME INDEMNITAIRE DU FGA

Le régime indemnitaire de FGA est fixé par la loi et dans cette partie, nous étudierons d'abord le rôle du Fond de garantie Automobile et les préjudices indemnisables et ensuite la saisine du FGA.

I.-2.1. LE ROLE DU FGA ET LES PREJUDICES INDEMNISABLES

I-2-1.1 LE ROLE DU FGA

L'indemnisation des victimes d'accident de la route est apparue comme un impératif d'équité et de solidarité. Le Fond de Garantie Automobile joue un rôle subsidiaire car il n'intervient que si la victime justifie qu'elle ne peut pas recevoir d'indemnisation ailleurs.

Ainsi donc, selon l'article 12 du décret 98-13 fixant le régime financier et indemnitaire du FGA, sont prises en charge par le Fond de Garantie Automobile les indemnités dues aux victimes d'accidents corporels causés au Sénégal par des

véhicules terrestres à moteur, ses remorques ou semi-remorques, ou à leur ayants droit lorsque :

- ❖ l'auteur est inconnu ;
- ❖ l'auteur est connu, non assuré et insolvable totalement ou partiellement.

Toutefois, sont exclus du bénéfice du Fond de Garantie Automobile, lorsque les dommages ont été causés par un véhicule terrestre à moteur :

- ❖ le conducteur responsable ;
- ❖ le propriétaire ou la personne qui a la garde de la chose au moment de l'accident ;
- ❖ les victimes se trouvant dans un véhicule volé ainsi que les complices du vol et, d'une manière générale, toutes les personnes transportées dans le véhicule. Cette exclusion n'est applicable que si le Fond de garantie Automobile apporte la preuve de la connaissance du vol du véhicule par les personnes transportées.

I-2.1.2. LES PREJUDICES INDEMNISABLES

Il s'agit des frais de toute nature, l'incapacité temporaire, l'incapacité permanente, les préjudices extrapatrimoniaux, l'indemnisation des ayants droit et le préjudice économique :

- les frais de toute nature peuvent être soit remboursés à la victime sur présentation des pièces justificatives, soit être pris en charge directement par le FGA. Cependant, leurs coûts ne sauraient excéder les tarifs des hôpitaux publics. Les frais futurs et raisonnables indispensables au maintien de l'état de santé de la victime après sa consolidation font l'objet d'une évaluation forfaitaire après avoir recueilli l'avis du médecin conseil du FGA ;
- L'incapacité temporaire est déterminée dans sa durée par une expertise médicale. L'indemnisation n'est due que si l'incapacité se prolonge au-delà de huit (08) jours. En cas de perte de revenus, l'évaluation du préjudice est basée :
 - Pour les personnes salariées sur le revenu net perçu au cours des trois mois précédant l'accident ;

- o Pour les personnes non salariées disposant de revenus, sur les déclarations fiscales des dernières années précédant l'accident ;
- o Pour les personnes majeures ne pouvant justifier de revenus, sur le SMIG mensuel.

Il est à préciser que dans les deux premiers cas, l'indemnité mensuelle à verser est plafonnée à une fois et demie les SMIG annuel.

- L'incapacité permanente : le taux d'incapacité permanente est fixé par expertise médicale en tenant compte de la réduction des capacités physiques. Ce taux est 0 à 100 % par référence au barème médical adopté par le Code des assurances de la CIMA.
- Les préjudices extrapatrimoniaux donnant lieu à indemnisation sont la souffrance physique et le préjudice esthétique. Ils sont qualifiés par expertise médicale.
- En cas d'accidents mortels, les ayants droit d'une victime peuvent demander au FGA, sur justification, les remboursements des frais médicaux, d'hospitalisation et pharmaceutiques exposés avant le décès. Les frais funéraires aussi peuvent être remboursés sur la base des pièces justificatives à hauteur de 50 % du SMIG.
- Le préjudice économique est indemnisé sur la base du SMIG annuel, et en application des tables de conversion des barèmes de capitalisation de rentes viagères, du code CIMA. La réparation de l'indemnité entre les ayants droit se fait de la façon suivante :
 - o SMIG annuel pour chaque conjoint
 - o 20 % du SMIG annuel pour chaque enfant mineur.

A la survenance d'un accident corporel impliquant un véhicule à moteur, si l'auteur est inconnu ou est connu mais insolvable, un exemplaire du procès verbal tenant compte de cet état de fait est transmis au FGA dans les soixante jours par l'autorité publique compétente ou par toute autre personne y ayant intérêt.

I-2-2 LA SAISINE DU FGA

Dans cette partie, nous étudierons les conditions d'indemnisation par le FGA et ensuite le versement de l'indemnité.

I-2.2.1 CONDITIONS D'INDEMNISATIONS PAR LE FGA

Les victimes d'accidents ou leurs ayants droit doivent adresser au FGA leur demande d'indemnités par lettre recommandée avec accusé de réception. Ils sont tenus de justifier dans cette demande que l'accident ouvre droit à réparation à leur profit dans les termes de la législation interne et qu'il ne peut donner droit à indemnisation complète à aucun titre.

En effet, si la victime ou ses ayants droit peuvent prétendre à une indemnisation partielle ou à un autre, le FGA ne prend en charge que le complément et pour se faire, les tiers payeurs doivent faire connaître au FGA le montant des versements effectués au profit de ceux-ci dans un délai de quatre mois à compter de la demande émanant du FGA.

Ils sont tenus de justifier que le responsable de l'accident n'a pu être identifié ou qu'il n'est pas assuré ou qu'il s'est révélé insolvable après la fixation de l'indemnité par une transaction ou par une décision exécutoire de justice.

Tout acte introductif d'instance dont une copie est adressée au FGA doit contenir la date et le lieu de l'accident, l'autorité ayant dressée le procès verbal ou le rapport, le montant de la demande en ce qui concerne la réparation des dommages résultant d'atteintes à la personne.

Il doit mentionner en outre les indications contenues dans le PV ou le rapport précité ou celles recueillies ultérieurement, notamment celles fournies par l'assureur :

- o Soit que la responsabilité civile du défendeur n'est pas couverte par un contrat d'assurance ;
- o Soit que l'assureur dont les noms et adresses doivent être précisés ainsi que le numéro de contrat, entend contester sa garantie ;
- o Soit que le demandeur ne possède aucun des deux titres ci-dessus cités.

Lorsque les conditions sont remplies, le FGA procède au paiement de l'indemnité à la victime.

I-2.2.2 LE VERSEMENT DE L'INDEMNITE

Le paiement des indemnités résultant soit d'une décision judiciaire exécutoire, soit d'une transaction entre le FGA et la victime ou ses ayants droit, doit intervenir dans un délai d'un mois à compter du jour de la notification de la décision judiciaire ou à compter de l'expiration du délai de dénonciation de la transaction, c'est-à-dire 45 jours après la transaction.

I-3. IMPLICATION DU FGA ET PERSPECTIVES

Dans cette partie, nous allons établir le bilan de l'implication du Fond de Garantie Automobile de sa création à maintenant avant de voir ses perspectives.

I-3.1 BILAN DE L'IMPLICATION

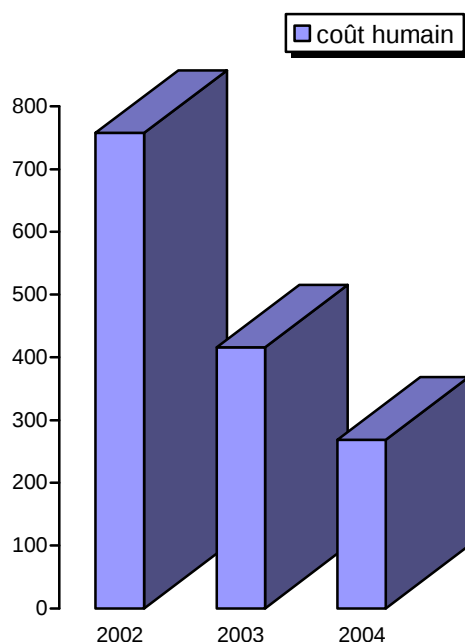
Si nous observons le tableau sombre de la sinistralité, nous ne pouvons que déplorer les pertes matérielles et humaines résultant des accidents. Le coût humain est trop élevé.

Pour l'année 2002, il a été recensé 758 morts, 4827 véhicules accidentés et 3049 blessés, contre 269 morts, 4072 véhicules accidentés et 1566 blessés en 2004. Uniquement pour la région de Dakar, nous nous retrouvons avec des chiffres ahurissants de 24 accidents par jour et 1 décès par semaine pour la période comprise entre 2000 et 2004.

Même s'il a diminué en 2003, avec 416 contre 758 en 2002, le bilan demeure lourd. Fort heureusement, avec la nouvelle politique d'amélioration de la mobilité urbaine, le taux de la sinistralité devra connaître une baisse de l'ordre de 50 %.

Mieux, les départements des sinistres des compagnies d'assurances devraient davantage indemniser les victimes avec une cadence de règlement plus accélérée.

Graphique 1



(Source : www.senactu.info/-Societe-.html)

Le montant des dépenses effectuées au courant de l'année 2006 s'élève à 120 millions de nos francs dont 60 millions représentent des délits de fuite dans lesquels le FGA est obligé d'intervenir. Le même montant de 60 millions a aussi été dépensé pour les cas de recours pour certaines victimes d'accidents. « 6400 cas de patients en 2005 contre 6984 cas en 2006 ont nécessité l'intervention du Fonds de Garantie Automobile à partir du siège, soit à partir des bureaux installés dans les hôpitaux avec lesquels une convention a été faite ».⁵

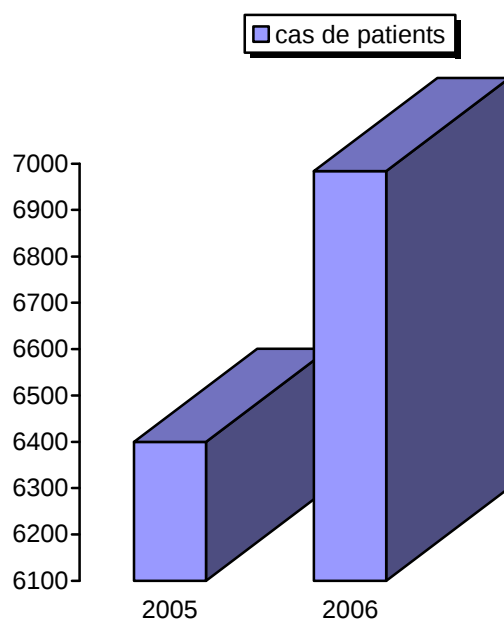
⁵ www.lesoleil.sn/article.php3?id_article=26021

Figure 4



(Source : enquête 2007)

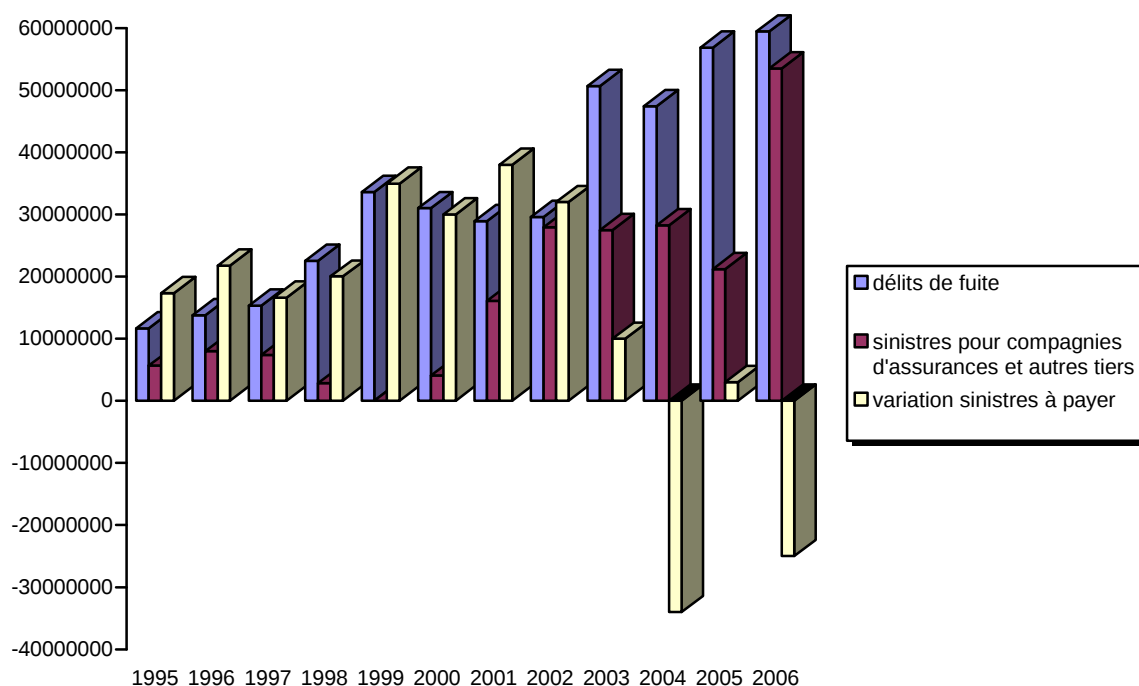
Graphique 2



(Source : www.senactu.info/-Societe-.html)

Quand une personne assurée est présente à l'hôpital des suites d'un accident, le Fonds de garantie après identification de la société d'assurance du patient prend en charge les frais d'hospitalisation. Concrètement, il lui reviendra de procéder au remboursement des frais d'hospitalisation et d'indemnisation de la victime. Depuis sa création en 1995, le Fond de Garantie Automobile s'est impliqué dans le sinistre.

Graphique 3



(Source FGA: enquête 2007)

L'analyse de ce tableau montre une évolution sans cesse croissante des sinistres supportés par le Fond de garantie Automobile de 1995 à 2006. En effet ; d'un montant de 34 587 600 f CFA en 1995, ce montant est passé à 87 829 164 f CFA soit une augmentation de plus 254 % pour le cumul. Ces chiffres traduisent le rôle important que joue le FGA dans le rétablissement de l'équité au niveau des populations.

I-3.2 PERSPECTIVES DU FOND DE GARANTIE AUTOMOBILE :

Comme tout organisme, le Fond de Garantie Automobile dispose d'un plan de développement décliné en objectifs à atteindre dans l'espace et dans le temps.

Ainsi, après sa phase d'implantation, et la prise en charge des sinistre, il s'était fixé comme objectif de construire un siège, ce qui est chose faite.

Figure 5 : siège du Fond de garantie Automobile



(Sources : enquête 2007)

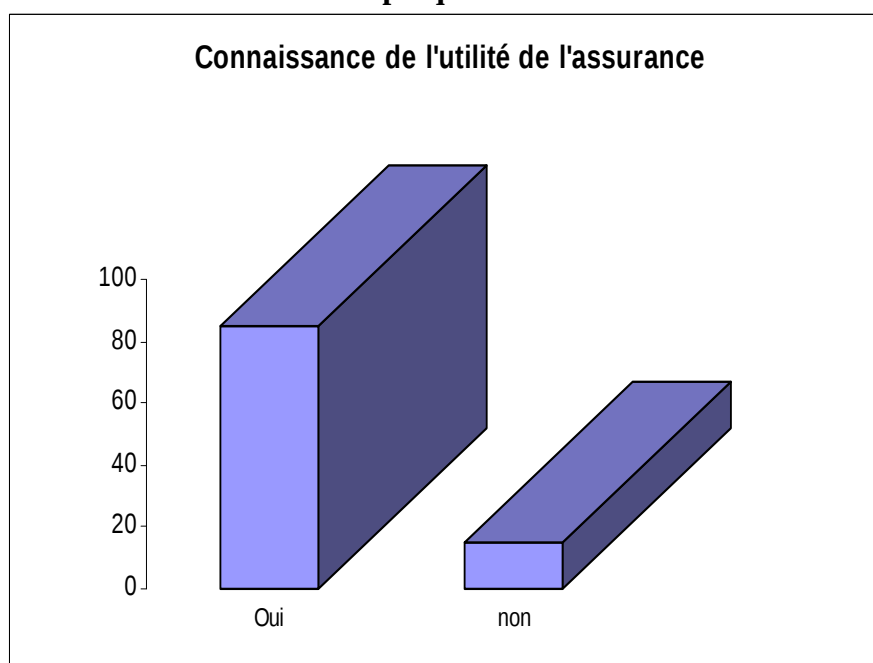
Avec la prise de conscience des usagers, le renouvellement du parc automobile et des infrastructures routières qui doivent se traduire par une diminution des sinistres, le Fond envisage de prendre en charge les dommages matériels.

Chapitre II : PRESENTATION ET ANALYSE DES RESULTATS

II.1. ANALYSE DES RESULTATS

Pour mener à bien notre étude, nous avons mené une enquête quantitative sur une population de 100 personnes à travers la commune de Dakar. Les points sur lesquels les avis sont recueillis sont : la connaissance de l'utilité de l'assurance, la connaissance du FGA, la prise en charge des accidentés par le FGA, la procédure du FGA et l'amélioration de sa visibilité.

Graphique 4



(Source : enquête 2007)

L'Etat Sénégalais ayant compris la nécessité de garantir la sécurité des victimes en cas d'accidents, a institué l'obligation d'assurance en matière de circulation de tout véhicule terrestre à moteur par la loi 74-33 du 18 juillet 1974⁶.

L'assurance souscrite par le propriétaire du véhicule permet de prendre en charge les victimes en cas de survenance d'accident dans lequel ce dernier est impliqué, d'où son importance.

Ainsi, avec l'adage selon lequel « nul n'est censé ignorer la loi », toute la population devait être informée de cet état de ce fait.

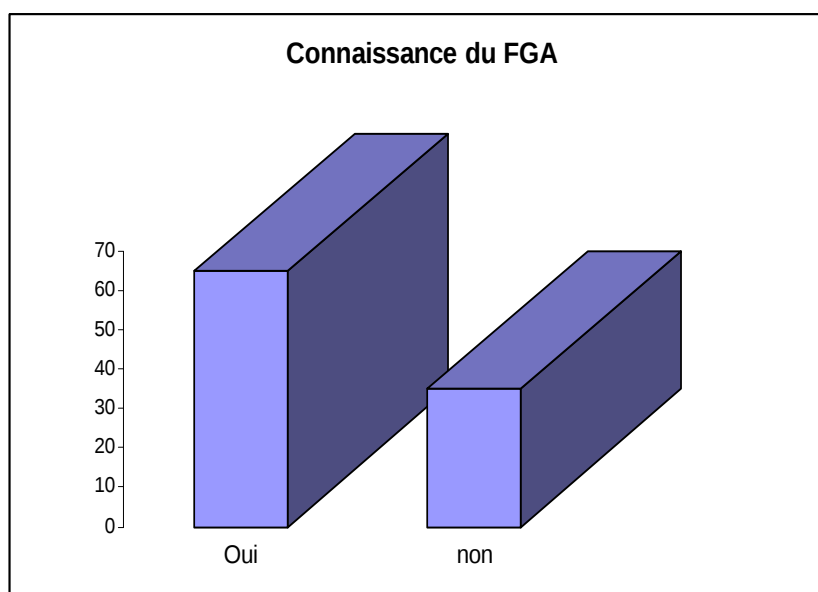
⁶ C'est le CODE CIMA qui est d'application depuis sa ratification et son publication au Journal Officiel le 30 octobre 1995

Pourtant, sur une population de cent personnes interrogées à travers la commune de Dakar, 85% ont donné une réponse positive concernant l'utilité d'assurer sa voiture contre 15% personnes qui ont répondu de façon négative.

Ce résultat démontre que malgré toutes les campagnes de médiatisation et autre actions « coup de poing » organisées par les acteurs impliqués dans le secteur des transports, des actions doivent encore être menées.

Aucune couche de la population, même ne disposant pas de voiture, ne doit ignorer l'importance de l'assurance surtout si cette population vit à Dakar. Car, la configuration de la commune de Dakar amène les populations à emprunter les véhicules qu'ils soient des voitures particulières ou le transport en commun sur des distances qui peuvent être longues des fois.

Graphique 5



(Source : enquête 2007)

Pour permettre aux populations victimes d'accidents ayant impliqué un véhicule terrestre à moteur d'être prise en charge sur le plan médical et d'être indemnisé ultérieurement, il a été institué le Fond de garantie Automobile.

Ce fond intervient depuis 1995 dans la réparation des préjudices subis par les victimes.

En effet, le fond dispose de trois bureaux dans les structures de soins comme l'hôpital Principal de Dakar, l'hôpital le Dantec et l'hôpital Général de Grand Yoff (Ex Centre de Traumatologie et d'Orthopédie de Dakar).

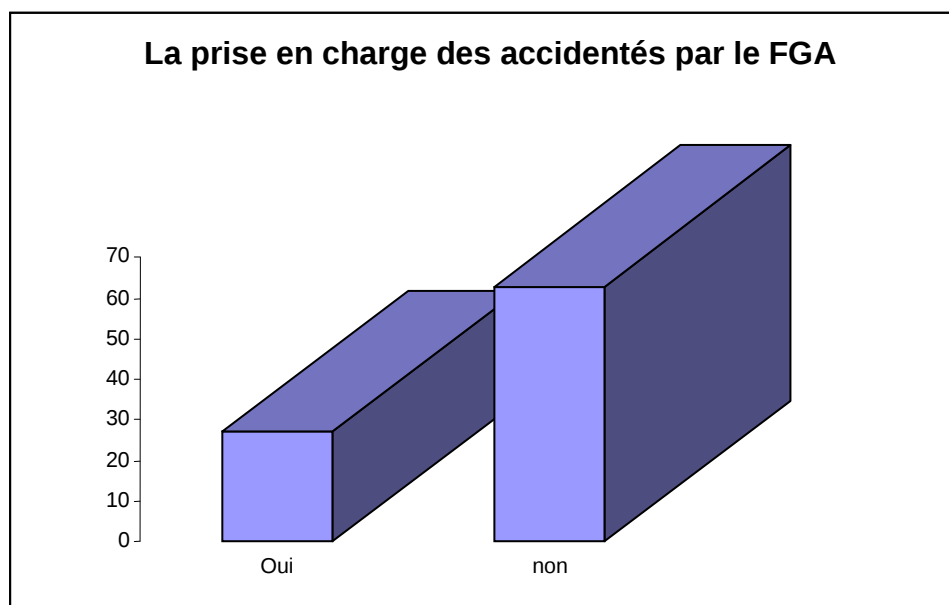
Dans les chefs lieux de région, le Fond de Garantie Automobile signe des conventions avec les hôpitaux régionaux qui prennent en charge les accidentés dès leur admission et lui retransmettent après les factures pour paiement

Dans ces bureaux, toutes les victimes d'accidents de la circulation (véhicule ou train) qui sont admises dans les structures de soins dans lesquelles ils sont implantés, après identification ou non de la société d'assurance des véhicules impliqués, des lettres de garantie sont délivrées, pour la prise en charge médicale immédiate.

Pourtant, après enquête, on se rend compte que 34% des personnes interrogées n'ont jamais entendu parler du Fond de Garantie Automobile et ne savent même pas à quoi cela sert contre 66 % qui en ont entendu parler par le biais de la radio ou de la télévision.

Des campagnes de sensibilisation qui implique tout le personnel du Fond de Garantie sont organisées au niveau des journaux, radio et télévision de la place.

Graphique 6

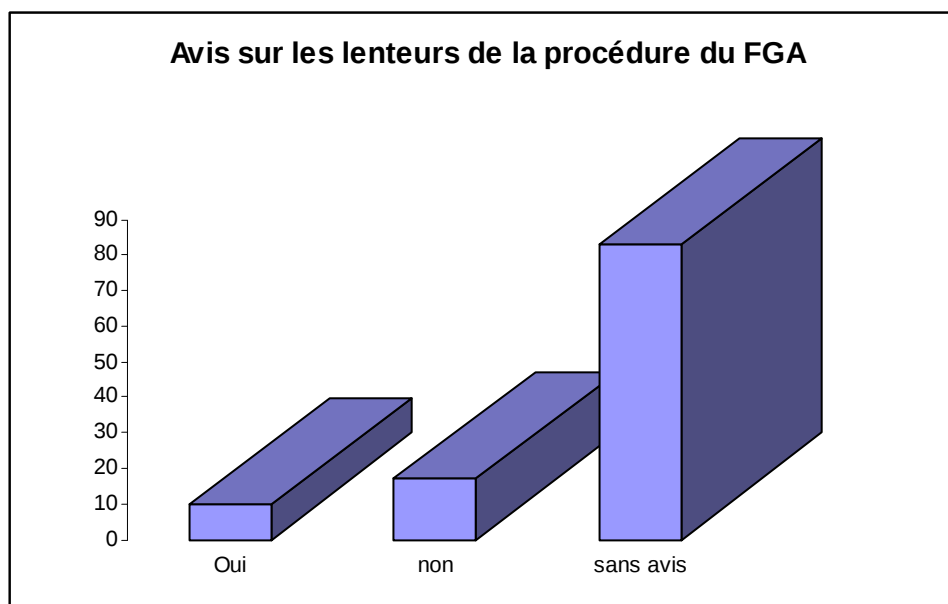


(Source : enquête 2007)

Parmi les cent personnes interrogées, le graphique 6 montre que 27% savent que le Fond de Garantie Automobile prend en charge les victimes d'accidents de la circulation contre 73%.

Ces 27% ont eu des accidents de la circulation ou ont eu des parents ou proches victimes d'accidents de la circulation et évacués par les pompiers à l'hôpital Principal, ils ont bénéficié de l'assistance du Fond de Garantie Automobile dans leurs soins.

Graphique 7

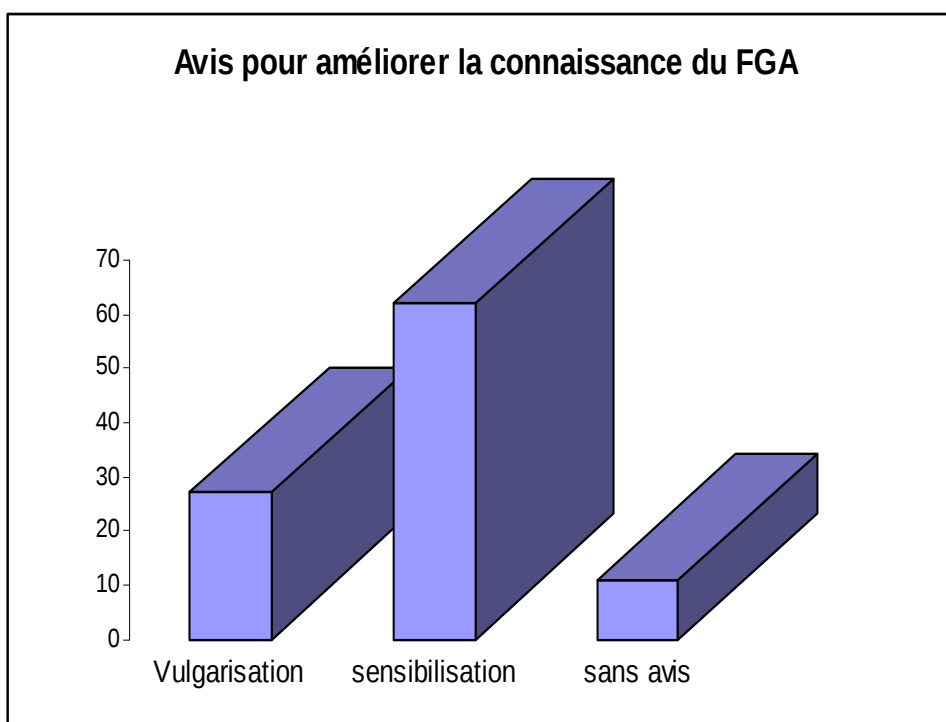


(Source : enquête 2007)

Concernant les délais de réaction du Fond de Garantie Automobile (graphique 7), sur la population de cent personnes interrogées les 10 % trouvent que la procédure est longue contre 17 % qui la trouvent normale et les 63 % sont sans avis.

Ceux qui ont jugé la procédure longue, ils souhaitent que le Fond de garantie intervienne en dédommageant la victime et poursuit ensuite la compagnie d'assurance si le responsable est assuré.

Graphique 8



(Source : enquête 2007)

Sur la population enquêtée, toujours les réponses positives, 27 % pensent que pour une meilleure visibilité du Fond de Garantie Automobile, il faut vulgariser ses activités, tandis que 63 % pensent qu'il faut une plus grande sensibilisation et 10% sont sans avis.

II.3. RECOMMANDATIONS

Suite à l'analyse des résultats des enquêtes menées dans la Commune de Dakar et des entretiens, nous formulerons quelques recommandations suivant les axes prioritaires. Cependant, comme toute réflexion, ces axes gagneraient à être affinés avant une mise en œuvre effective. Pour combler le vide constaté dans la prise en charge des sinistres corporels des chauffeurs et apprentis accidentés de la circulation et optimiser l'intervention du Fond de Garantie Automobile, nous formulons les recommandations suivantes :

Comme alternative, nous pensons que la mise en place d'une mutuelle de santé pour les chauffeurs et apprentis du transport public des voyageurs permettra de combler ce déficit.

L'accès pour tous à des soins de santé de qualité, l'amélioration de l'état de santé des populations, le recouvrement de la dignité humaine et l'émancipation de la population sont les principaux enjeux de la mutuelle de santé.

En observation bien les gares routières, on se rend compte qu'il y existe toujours des formes d'organisation destinées à aider les chauffeurs en cas de difficulté. Nous pouvons en citer quelques unes :

- **les regroupements de chauffeurs** : Dans les gares routières, il existe toujours des regroupements de chauffeurs. Dès fois même, ces regroupements se transforment en GIE et parviennent à acquérir des véhicules de transport destinés à les aider en cas de difficultés.

- **les caisses de solidarité** : En dehors de ces regroupements, nous trouvons des caisses de solidarité. En effet, puisqu'il existe un grand nombre de chauffeurs qui n'ont pas de véhicule, dans les gares routières, on trouve souvent des caisses qui sont alimentées par la biaux de la solidarité, chaque voiture qui est remplie de passagers, avant de quitter le gare, verse une petite somme dans la caisse.

Ces sommes collectées durant la journée, sont réparties entre les chauffeurs sans voiture pour leur permettre de se prendre en charge tant bien que mal ainsi que leur famille. Ainsi donc, nous proposons de partir de solidarité existant entre les chauffeurs pour mettre place une mutuelle de santé en leur faveur.

En plus de la mise en place de la mutuelle de santé pour les chauffeurs, pour mieux faire fonctionner le système de garantie des accidentés de la circulation, nous pensons qu'il faut agir à plusieurs niveaux :

- **la prévention** : Il s'agit d'assurer une meilleure prévention à travers le rôle de contrôle qu'effectue la police, la gendarmerie, le Fond de Garantie Automobile, la Fédération des Sociétés Sénégalaises d'Assurances et du Pool Transports Publics de Voyageurs dans le cadre de la vérification des permis de conduire et de l'assurance des véhicules.

- **La sensibilisation sur le FGA** : Jusque dans les années 2000, il n'était pas rare d'entendre parler de victimes d'accidents de la circulation causés par un véhicule à moteur laissées à elles-mêmes à l'intérieur même des structures de soins jusqu'à ce que mort s'en suive.

Mais depuis la création du Fond de Garantie Automobile, de tels événements se produisent de moins en moins, ce qui traduit l'importance de cette structure dans le rétablissement de l'équité sociale. Dans ce but, les résultats de notre diagnostic montrant sa méconnaissance par le grand public, nous proposons que des actions de sensibilisation plus ardues soient menées à tous les niveaux.

- **L'intégration des usagers dans le Conseil d'Administration du FGA** : en effet, le Fond de Garantie Automobile est mis en place pour indemniser les usagers de la route en cas d'accidents et paradoxalement, dans son Conseil d'Administration on ne trouve que des administratifs alors que ceux qui sont les plus habilités à se prononcer sur leur préoccupation en matière d'indemnisation, c'est les usagers eux-mêmes et à terme, ils doivent même s'approprier cet outil mis en place pour eux.

- **Un allègement de la procédure de saisine** : Pour être indemnisé par le Fond de garantie Automobile, il faut que le responsable de l'accident soit inconnu ou soit insolvable et en plus, il faut saisir le FGA par lettre recommandée avec accusé de réception. Si l'on considère que très souvent les populations concernées sont souvent analphabètes dans la langue de travail dans notre pays, se pose des problèmes sérieux

car cette procédure devient du coût fastidieux. Ainsi, nous proposons un allègement de cette procédure avec la mise en place au niveau des guichets ouverts dans les structures de soins, de facilitateurs pour aider les requérants dans leur démarche.

- **Une réduction des délais accordés aux assureurs et au FGA pour l'indemnisation :** Les délais accordés à l'assureur du responsable d'un préjudice corporel impliquant un véhicule terrestre à moteur est d'un mois (30 jours) en plus du délai de dénonciation de la transaction qui est de quinze (15) jours ce qui fait un total de quarante cinq (45) jours pour le paiement des indemnités. Pour le Fond de Garantie Automobile, le délai est de soixante (60) jours à savoir trente (30) jours pour dénoncer la transaction et trente (30) jours pour le paiement effectif.

Nous pensons que ces délais doivent être écourtés pour permettre aux bénéficiaires de disposer des fonds très tôt pour poursuivre leur traitement ou disposer de revenus pour continuer à mener leur vie.

- **Une meilleure maîtrise dans la prise en charge des accidentés :** Un axe d'intervention se situe au niveau des accidents. Il faut que des mesures d'urgence soient prises pour que les victimes soient admises aussitôt à l'hôpital. Cela nécessite des véhicules médicalisés pour le transport des victimes comme on le constate avec le Service d'Assistance des Urgences Médicales (Samu).

- **Un renforcement des moyens du Fond de Garantie Automobile :** Le renforcement des moyens financiers du Fond de Garantie Automobile compte tenu de l'importance du rôle qu'il joue dans le cadre de la prévention et dans la sécurité routière.

En effet, avec une facture de plus de 120 millions de francs pour l'exercice 2006 injectée dans la prise en charge des accidentés de la circulation, le Fonds de Garantie Automobile (FGA) joue aujourd'hui en amont comme en aval un rôle important dans la prévention et la sécurité routière. Dans ce sens, le Fonds de garantie automobile joue un rôle important dans la prise en charge des cas d'accidents de la route et nous pensons qu'il faut augmenter l'enveloppe vu l'impact des interventions du Fond de

Garantie Automobile sur la population, surtout les plus nécessiteux qui rencontraient d'énormes difficultés pour se faire indemniser.

- **La remise en état du parc automobile et du réseau routier :** un autre axe concerne la remise en état réseaux routiers et le renouvellement du parc des automobiles qui sont déjà engagé. En effet, lorsqu'on observe les facteurs qui concourent à la commission des accidents, l'on note que l'état de vétusté avancé des véhicules intervient dans la plupart des cas pour 40 %. Cette situation ne doit surprendre personne, car la moitié des cars rapides remonte aux premières années de notre indépendance. Dans le même ordre d'idées, il faut souligner que l'état du véhicule intervient pour 40 % et l'état physique du conducteur pour 20 %. Ces tendances sont confirmées par les multiples accidents intervenus en 2003 ; soit 4078 accidents causés par 5147 véhicules occasionnant au passage, 416 tués et 2490 blessés graves. Ainsi, si le parc est renouvelé, le taux des accidents va sensiblement baisser. Car, toutes les personnes évoluant dans le secteur du transport urbain de passagers seront dans un environnement plus sécurisé.

CONCLUSION

La mise en place du FGA a consacré non seulement un droit à réparation plus étendu pour les victimes d'accidents de la circulation mais aussi et surtout renforcé

leur protection. En effet, le système ancien de réparation des victimes étaient basé sur des fautes respectives du conducteur et de la victime. Il permettait au responsable de l'accident d'invoquer la faute de la victime, la force majeure ou le fait d'un tiers pour s'exonérer partiellement ou totalement de sa responsabilité.

Comme tout organisme, le Fond de Garantie Automobile dispose d'un plan de développement décliné en objectifs à atteindre dans l'espace et dans le temps.

Ainsi, après sa phase d'implantation, et la prise en charge des sinistre, il s'était fixé comme objectif de construire un siège, ce qui est chose faite.

Avec la prise de conscience des usagers, le renouvellement du parc automobile et des infrastructures routières qui doivent se traduire par une diminution des sinistres, le Fond envisage de prendre en charge les dommages matériels.

Avec le FGA, la victime est indemnisée tant qu'elle n'est pas l'auteur de l'accident, ou n'a la garde de la chose ou se trouve dans un véhicule volé. Il suffit simplement qu'un véhicule terrestre à moteur soit impliqué et peu importe que ce véhicule soit assuré ou non, que l'auteur soit connu ou non identifié. L'instauration d'une indemnisation standardisée a renforcé la protection des victimes d'accidents impliquant un véhicule terrestre à moteur et a permis d'éviter l'arbitraire. La victime peut obtenir une indemnisation intégrale tant que la valeur du dommage n'atteint pas la limite prévue par le code.

Les procédures judiciaires longues et coûteuses qui pouvaient se déroulaient sur des années ainsi que les indemnisations insignifiantes du fait de la cherté des honoraires des avocats qui des fois ne reversaient pas les sommes reçues à leur clients à la suite des décisions judiciaires ont trouvé des solutions avec le FGA.

Concernant les chauffeurs et apprentis, nous pensons qu'une mutuelle de santé permettrait d'apporter un début de solution à leur problème de prise en charge sur le plan médical en cas de survenance d'accident pour lequel leur responsabilité est engagée puisqu'ils sont laissé en rade et par le système d'assurance traditionnel et par le Fond de garantie Automobile s'ils sont l'auteur de l'accident.

En plus de la prise en charge médicale, parmi les enjeux de la mutuelle de santé, nous avons le recouvrement de la dignité humaine et l'émancipation des populations, c'est pour dire que, une fois ce lancinant problème réglé, d'autres pistes comme le complémentaire retraite... peuvent être explorées, ce qui va concourir à l'amélioration des conditions d'existence des membres.

ANNEXES

- - Loi 97-20 du 12 décembre 1997 abrogeant et remplaçant les dispositions de la loi n° 74-33 du 18 juillet 1974 instituant l'obligation d'assurances en matière de circulation de tous véhicules terrestres à moteur et organisant le financement du Fond de Garantie Automobile.
- Décret n° 98-13 du 2 janvier 1988 fixant le régime financier et indemnitaire du Fond de Garantie Automobile.
- Evolution des sinistres (FGA)
- Le guide d'entretien

BIBLIOGRAPHIE ET WEBOGRAPHIE

Ouvrage :

Droit des assurances, Yvonne-Lambert FAIVRE, Dalloz, 6^e éditions P.2

Mutuelle de santé en Afrique, guide pratique à l'usage des promoteurs, administrateurs et gérants/Programme BIT/ACOPAM

Textes :

1- Textes nationaux

- Loi 74-33 du 18 juillet 1974 instituant l'obligation d'assurances en matière de circulation de tous véhicules terrestres à moteur, JO spécial 4375 du 26 août 1974
- Loi 97-20 du 12 décembre 1997 abrogeant et remplaçant les dispositions de la loi n° 74-33 du 18 juillet 1974 instituant l'obligation d'assurances en matière de circulation de tous véhicules terrestres à moteur et organisant le financement du Fond de Garantie Automobile.
- Décret n° 98-13 du 2 janvier 1988 fixant le régime financier et indemnitaire du Fond de Garantie Automobile

2- Textes communautaires :

CODE des assurances des membres de la CIMA

Internet :

<http://www.legifrance.gouv.fr/>

<http://fr.wikipedia.org>

www.senactu.info/-Societe-.html

www.lesoleil.sn