



Agrément/Habilitation

N° HA-2022 19MESRI/ANAQ-SUP/SE/DIPriv/nmf

DEPARTEMENT : Institut MERCURE

SPECIALITE Gestion

RAPPORT DE STAGE OU PROJET PROFESSIONNELLE

Présenté par

Christian Manga

Pour l'obtention du diplôme de

Licence Professionnelle en Comptabilité et gestion financière

**Sujet : L'implication d'une structure publique dans les
sinistres corporels : cas du Fond de Garantie Automobile
du Sénégal**

Soutenu à Dakar... le .26/07/2023 devant le jury composé de :

Président du jury : Dr Babo Ba	Enseignant-Chercheur en Gestion	SUPDECO
Encadreur : Saturnin TOUDONOU	Intervenant en comptabilité	SUPDECO
Membre du jury 1 : Cheikh Papa Touty DIOUF	Intervenant en finance	SUPDECO

Année 2022-2023

DEDICACES

Après (3) trois années études, nous voici au terme de l'année académique 2018\2022.

Nous dédions ce travail :

- ❖ A tous les membres de nos familles qui ont toujours répondu présent et soutenu nous vous devons tous une fière chandelle.
- ❖ A la mémoire de nos défunts particulièrement à la mère de MARIAMA CAMARA que la terre lui soit légère.

REMERCIEMENTS

Nous remercions tout d'abord :

- ❖ La direction et le corps professoral de SUPDECO DAKAR pour la formation reçue et leurs encouragements.
- ❖ M. Paul HOUEDANOU pour son encadrement
- ❖ A nos camarades et seconde famille de SUPDECO

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

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

LISTES DES FIGURES

FIGURE 1 : CARTE DU DEPARTEMENT DE DAKAR

FIGURE 2 : TABLEAU DES ACCIDENTS DE 2013 à 2017 DU SENEGAL

FIGURE 3 : SIEGE DU FOND DE GARANTIE AUTOMOBILE

FIGURE 4 : ACCIDENT DE VOITURE

LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES

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

TABLEAU 1 : EVOLUTION DES CAS

TABLEAU 2 : EVOLUTION DES SINISTRES (FCFA)

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 :

1) L'implication d'une structure publique dans les sinistres corporels: cas du fond de garantie automobile du Sénégal

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

SOMMAIRE

INTRODUCTION	1
PREMIERE PARTIE : CADRE THEORIQUE ET REVUE DE LITTERRATURE	5
CHAPITRE 1 : CADRE THEORIQUE	5
1. CONTEXTE ET PROBLEMATIQUE	5
2 CADRE CONCEPTUEL.....	9
DEUXIEME PARTIE : CADRE MOTHODOLOGIQUE ET ANALYTIQUE	18
CHAPITRE I : CADRE METHODOLOGIQUE	21
CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE.....	26
4.1 PRESENTATION ET DISCUSSION DES RESULTAT	26
CONCLUSION	37

INTRODUCTION

Au SENEGAL, la route est un “serial killer” ; il ne se passe pas un jour ou presque sans accidents de la circulation. 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.

La ville de Dakar se développe avec comme atout principal son port naturel. La presqu’île du CapVert 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 Cambérène et au Sud le Cap manuel au Nord duquel commence la ville de Dakar.



(Source Google)

Le rapport publié par l'Agence National de la Statistique et de la Démographie en 2017, la Population du SENEGAL s'élève 15 420 000 habitants. Au point de vue géographique, la Population est inégalement répartie ; la région de DAKAR à elle seule concentre 25% de la Population totale du pays selon ce rapport de 2017 soit un peu moins d'un quart de la population.

En ville, les conducteurs de deux-roues conduisent pour la plupart sans casque, écouteurs vissés Sur les oreilles, en zigzaguant entre les véhicules. Nous nous demandons à quoi servent les Règlements et campagnes de sensibilisation si les mesures prises par les autorités ne sont pas Appliquées.

Et ça ne semble gêner personne, pas même les policiers qui font des contrôles de papiers Sporadiques, ignorant superbement l'état du véhicule ou l'équipement du conducteur. Les blessés et Les morts s'accumulent. 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.

Tableau des accidents de 2013 à 2017 au SENEGAL

ANNEES	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
ACCIDENTS	14 278	15 109	13 968	14 451	17 185	74 991
BLESSES	18 212	24 309	21 642	31 352	26 031	121 546
DECEDES	456	578	408	651	635	2728

(SOURCE : RAPPORTS BNSP DU SENEGAL)

D'après l'étude du Cabinet TRACTBEL pour le compte du CETUD, ces accidents corporels peuvent être évalués chaque année à plus de deux milliards de nos francs. 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, le caractère obligatoire de cette loi, il arrive, du fait de l'inconscience du propriétaire ou de son manque de reflexe 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 d'une structure publique dans les sinistres corporels : cas du fond de garantie automobile dans 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.

PREMIÈRE PARTIE : CADRE THÉORIQUE ET
REVUE DE LITTÉRATURE

CHAPITRE 1 : CADRE THEORIQUE

1. CONTEXTE ET PROBLEMATIQUE

1.1 CONTEXTE

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 rurale 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.

1.1.2 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 547 km², Dakar a une population de près de quatre millions d'habitants avec une densité de près de sept mille deux cent habitants au km² en 2017.

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 laquelle 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.

1.1.3 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 :

QUESTION PRINCIPAL : Quelles sont les difficultés rencontrées pour accéder aux services offerts par Fond de garantie Automobile ?

QUESTION SPECIFIQUE

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

- Le nombre de sinistrés de la circulation à Dakar
- Le nombre de sinistrés ayant sollicité les services du Fond de Garantie dans la durée cette même période
- Les alternatives possibles pour améliorer les services offerts par le Fond de Garantie Automobile.

1.1.4 OBJECTIFS ET HYPOTHESES

1.1.4.1 OBJECTIFS DE RECHERCHE

OBJECTIF GENERAL : 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.

OBJECTIFS SPECIFIQUE

- Démontrer que la réglementation routière est complète mais son application doit être revue.
- Le degré de satisfaction de leur attente
- Les délais de réactions du Fond

1.1.5 HYPOTHESES DE TRAVAIL

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

HYPOTHESE GENERAL : Une plus grande visibilité du Fond de garantie Automobile est un début de solution pour permettre à tous les nécessiteux de le solliciter.

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
- 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.
- 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.

CHAPITRE II : REVUE DE LITTÉRATURE

2 CADRE CONCEPTUEL

2.1 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.



(Source FGA)

2.1.2 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.

2.1.3 PRESENTATION ET ADMINISTRATION DU FGA

2.1.3.1 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.

3.1.3.2 ADMINISTRATION DU FOND DE GARANTIE AUTOMOBILE

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

Ce Conseil comprend :

Un représentant de le Présidence de la République ou de la Primature

Deux représentants du Ministère chargé des assurances

Un représentant pour les ministères suivants :

-La justice

-L'intérieur

-L'équipement et les transports terrestres

-La santé publique et l'action sociale

Un représentant de la Caisse de Sécurité Sociale

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 9720 du 12 décembre 1997.

2.1.4 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).

2.1.5 ORIGINE DU FINANCEMENT DU FOND DE GARANTIE AUTOMOBILE

Le Fond de Garantie est financé par :

-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

-La contribution de l'Etat, prélevée sur les frais de contrôle et de surveillance des organismes d'assurance ;

-La majoration des amendes prononcées contre les conducteurs non assurés de véhicules terrestres à moteur ;

-La contribution des responsables d'accidents non assurés ;

- 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.

2.1.6 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 indemnifiables et ensuite la saisine du FGA.

2.1.7 LE ROLE DU FGA ET LES PREJUDICES INDEMNISABLES

2.1.7.1 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.

2.1.7.2 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 ;
- Pour les personnes non salariées disposant de revenus, sur les déclarations fiscales des dernières années précédant l'accident ;
- 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 :

- SMIG annuel pour chaque conjoint ○ 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.

2.1.8 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.

2.1.9 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.

2.1.10 L'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.

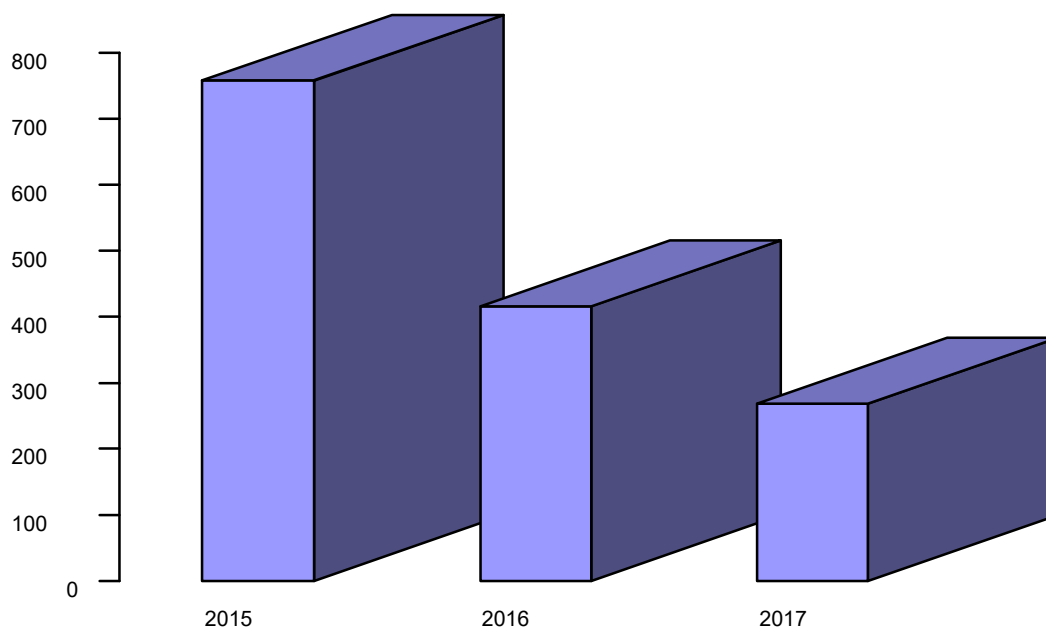
2.1.11 BILAN DE L'IMPLICATION

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 2014, il a été recensé 578 morts, 4827 véhicules accidentés et 24309 blessés, contre 635 morts, 4072 véhicules accidentés et 26031 blessés en 2017. 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 2013 et 2017. Même s'il a diminué en 2015, avec 408 contre 578 en 2014, le bilan demeure lourd. Fort heureusement, avec la nouvelle politique d'amélioration de la mobilité connaître une baisse de l'ordre d'urbaine, le taux de la sinistralité devra 50 %.

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

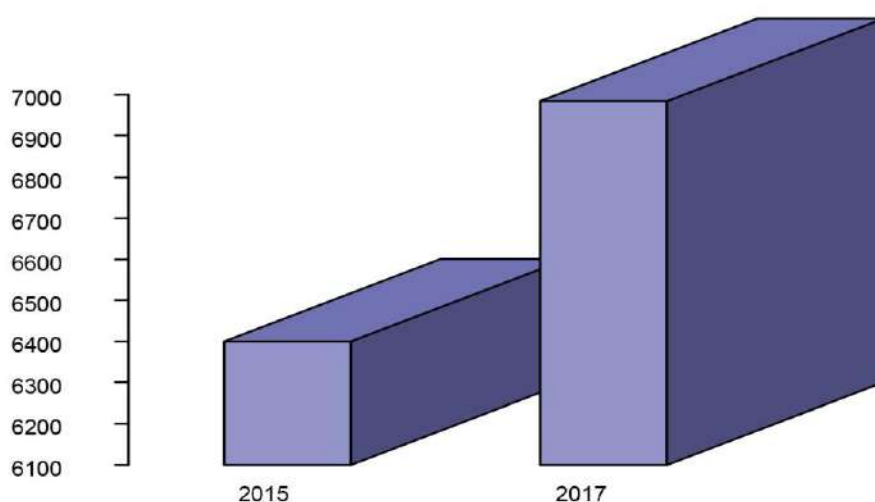
Graphique 1 :



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

Le montant des dépenses effectuées au courant de l'année 2017 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 2016 contre 6984 cas en 2017 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 ».¹

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.



(Source Google)

2.1.12 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 sinistres, il s'était fixé comme objectif de construire un siège, ce qui est chose faite.

Siège du Fond de garantie Automobile 18



(Source Google)

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

DEUXIEME PARTIE : CADRE MÉTHODOLOGIQUE ET ANALYTIQUE

CHAPITRE I : CADRE METHODOLOGIQUE

3.1 PRESENTATION DU F.G.A

3.1.1 Nature de la société

Le fonds de garantie automobile est une société anonyme à participation publique majoritaire.

Son capital social qui s'élève à 200.000.000 F CFA est réparti comme suit :

- L'Etat du Sénégal en détient 50%
- Les compagnies d'assurances 25%
- La Caisse de sécurité sociale 25%

En raison de ce statut juridique, le F.G.A est dirigé par un directeur général nommé par un Conseil d'Administration sur proposition du ministre en charge des assurances : le Ministre de l'Economie et des finances.

Le directeur général a sous son autorité trois départements techniques :

- Le Département production
- Le Département Administratif et financier
- Le Département juridique et contentieux

3.1.2 Nature du secteur d'intervention

Le FGA intervient dans le secteur des assurances, mais son rôle est entièrement social et son but non lucratif. Il joue un rôle important aussi bien en amont qu'en aval dans la prévention et la sécurité routière.

En effet, le code CIMA (Conférence Interafricaine des Marchés d'assurances) qui régit le marché des assurances des 14 pays de la zone franc, a prévu les modalités d'indemnisation des accidentés de la circulation routière par les compagnies d'assurances, sauf si l'auteur de l'accident n'est pas assuré ou est inconnu.

Dans ces derniers cas, les victimes ne sont pas prises en charge par les compagnies d'assurances et pourtant elles ont droit à une assistance rapide.

C'est pour combler ce vide que l'Etat du Sénégal, dans sa recherche permanente du bien-être des populations, a créé le F.G.A en collaboration avec les Compagnies d'Assurances et la Caisse de Sécurité Sociale.

Aujourd'hui, l'importance d'une telle institution auprès des populations, a conduit la CIMA à inviter tous les autres pays de la zone à en créer.

4.1.3 Missions du F.G.A

Le F.G.A a pour mission la prise en charge des accidentés de la circulation routière lorsque

- : • L'auteur responsable de l'accident est inconnu (délit de fuite),
- L'auteur responsable de l'accident est connu mais pas assuré.

La mission du F.G.A est sociale. Il s'agit d'assister les victimes d'accidents de la circulation routière qui ne peuvent être prises en charge par ailleurs. Le F.G.A est sous tutelle du Ministre de l'économie et des Finances.

4.1.4 FINANCEMENT DU F.G.A

Les principales sources de financement du F.G.A sont :

La contribution des assurés

C'est une contribution de tous les assurés ayant souscrit une police d'assurance responsabilité civile payée par l'assuré. Le marché de l'assurance automobile n'étant pas trop vaste, le montant annuel de cette contribution n'est pas assez élevé.

Une subvention de l'Etat du Sénégal

Cette subvention est variable et elle n'est pas maîtrisée par le F.G.A. Elle est fixée chaque année par un arrêté du Ministère des finances.

Compte tenu de l'importance de la mission du F.G.A, les sources financières sont encore insuffisantes. D'autres sources doivent être explorées pour le bien-être des populations.

4.1.5 REALISATIONS ET OBJECTIFS

Le premier objectif a été de mieux faire connaître l'institution auprès du public, sa mission étant sociale parce que d'intérêt public.

C'est la raison pour laquelle, avec l'aide d'un conseiller en communication, un plan de communication a été mise en œuvre.

Le F.G.A, à travers son siège et ses bureaux installés dans les hôpitaux ouvre plus de 6.000 dossiers par an. Les accidentés relevant du F.G.A sont immédiatement pris en charge et les autres sont orientés vers les compagnies d'assurances concernées qui sont obligés de délivrer une lettre de garantie.

En 2017, 381 dossiers relevaient du F.G.A.

Evolution des cas

	2014	2015	2016	2017
Cas relevant de la compétence du FGA	168	252	293	381
Cas reçus puis orientés vers sociétés concernées	6 000	6 400	6 984	7 682

Années/sinistres	Sinistres supportés par le FGA (délits de fuite)	Sinistres payés pour compagnies d'assurances et autres tiers	Total sinistres à payer
2005	11 650 800	5 643 000	17 293 800
2006	13 785 000	7 995 110	21 780 110
2007	15 293 950	7 421 795	22 715 745
2008	22 559 515	2 817 365	25 376 880
2009	33 649 173	0	33 649 173
2010	31 005 737	4 044 105	35 049 842

2011	28 918 869	16 063 800	44 982 669
2012	29 560 777	27 935 931	57 496 708
2013	50 683 112	27 460 167	78 143 279
2014	47 438 509	45 118 987	92 557 496
2015	56 820 092	36 517 366	93 337 458
2016	59 432 328	53 496 836	104 674 185
2017	68 004 093	45 241 857	113 245 950
Total	468 801 955	279 756 319	748 558 274

Ainsi, depuis 1995 à nos jours, plus de 400 millions de francs CFA a été payés par le F.G.A.

A côté de sa mission classique, le F.G.A effectué aussi un contrôle d'attestations d'assurance sur les véhicules sur l'ensemble du territoire national, en collaboration avec la police et la gendarmerie. Les statistiques ont montré qu'au moment de la création du F.G.A, le taux de non assurance au

Sénégal était de 60%. Aujourd'hui, grâce aux différentes opérations de contrôle, ce taux est ramené à 15%.

Evolution des sinistres (FCFA) (Source FGA)

1.6 PERSPECTIVES D'AVENIR

La prise en charge des accidentés de la circulation routière est jusqu'ici limitée aux dommages corporels. Cependant, les conséquences sociales des dommages matériels sont réelles et le F.G.A en est conscient.

Il n'est pas rare de voir un propriétaire de véhicules acquis à grand frais souvent par le biais du crédit bancaire, se retrouver en ruine, suite à un accident de la circulation.

Cet accident peut être le fait d'un conducteur non assuré ou ayant pris la fuite.

L'implantation du F.G.A dans les régions est aussi un souhait des populations de l'intérieur du pays.

4.2 TECHNIQUE DE RECHERCHE

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

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.

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, 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.

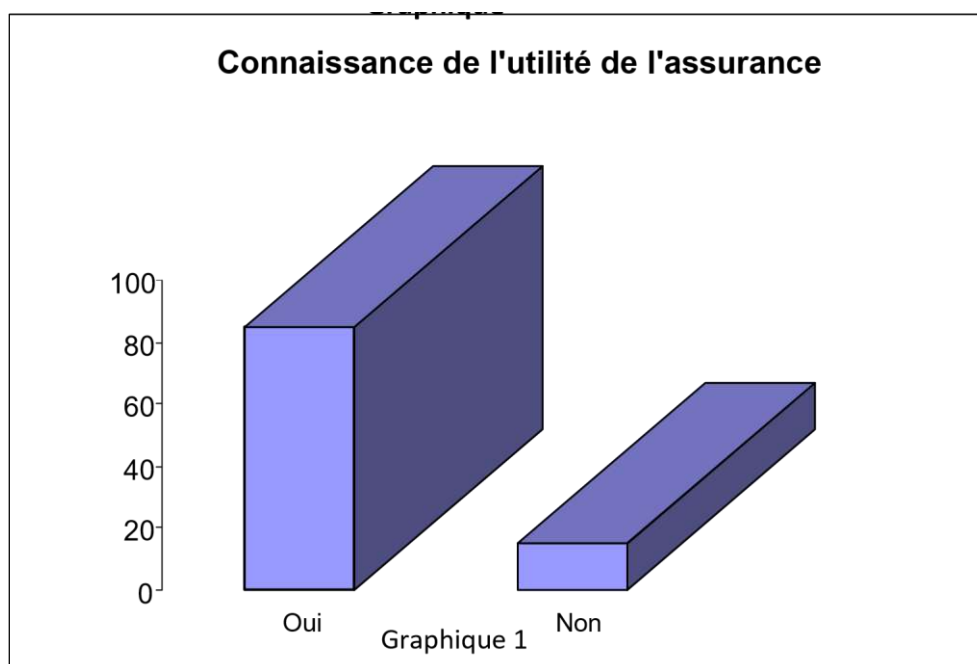
CHAPITRE II : CADRE ANALYTIQUE

4.1 PRESENTATION ET DISCUSSION DES RESULTAT

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 3 :



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

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 1974¹.

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.

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.

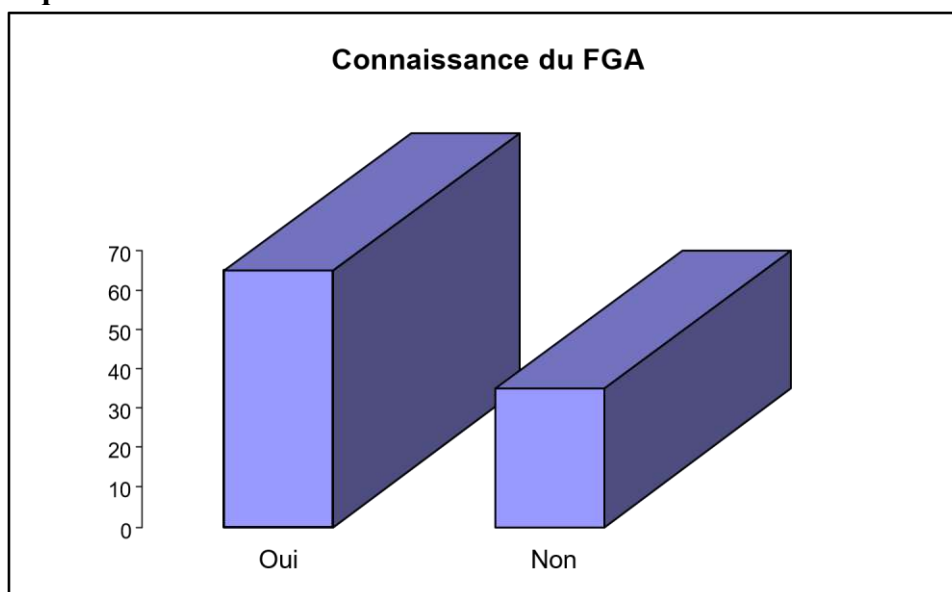
Ce résultat démontre que malgré toutes les campagnes de médiatisation et autre actions « coup de poing » organisées par les acteurs impliqués dans le secteur des transports, des actions doivent encore être menées.

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.

¹ C'est le CODE CIMA qui est d'application depuis sa ratification et son publication au Journal Officiel le 30 octobre 1995

4.1.1 Graphique 4



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

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).

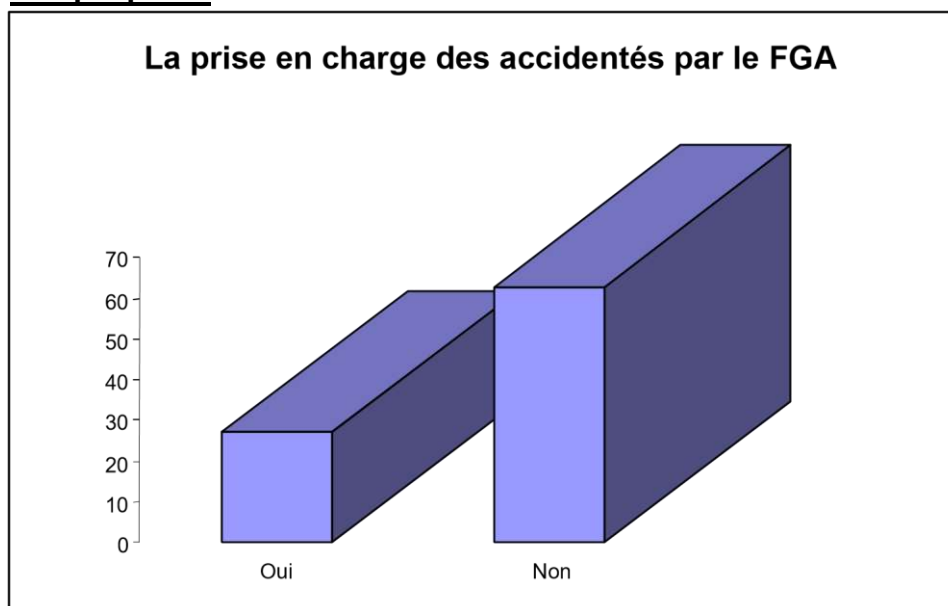
Dans les chefs-lieux de région, le Fond de Garantie Automobile signe des conventions avec les hôpitaux régionaux qui prennent en charge les accidentés dès leur admission et lui retransmettent après le paiement des factures.

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.

4.1.2 Graphique 5 :

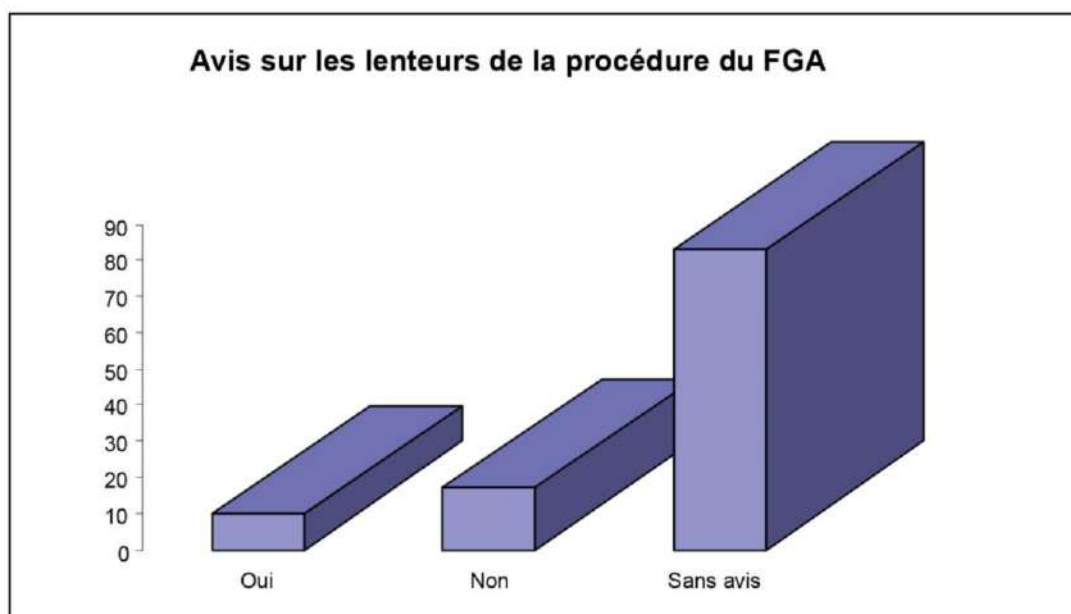


(Source : www.senactu.info/-Societe-.html)

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.

4.1.3 Graphique 6

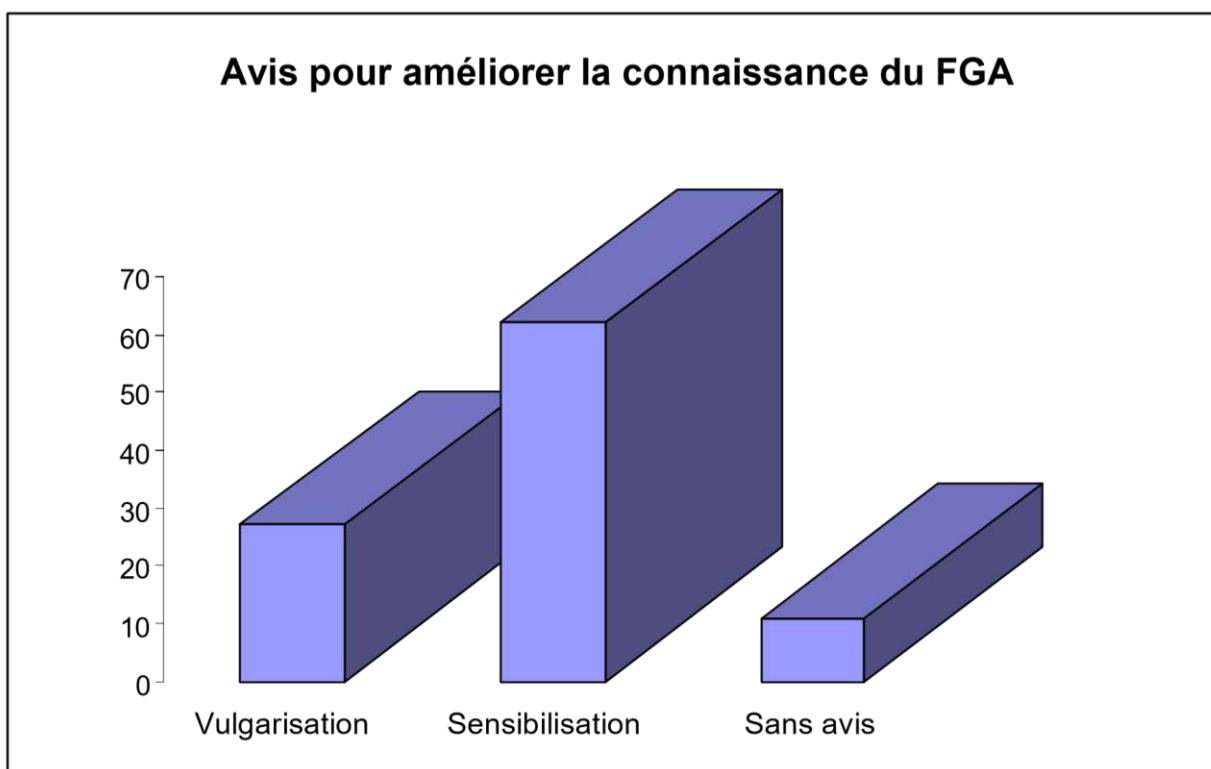


(Source : www.senactu.info/-Societe-.html)

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.

4.1.4 Graphique 5 :



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.

4.2 VERIFICATION DES HYPOTHESES ET IMPLICATIONS ECONOMIQUES OU MANAGERIAL

4.2.1 VERIFICATION DES HYPOTHESES

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

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.

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 soit 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).

4.2.2 IMPLICATIONS ECONOMIQUE ET MANAGERIAL

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 biais de la solidarité, chaque voiture qui est remplie de passagers, avant de quitter la 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.

-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.

-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 2013 ; soit 14278 accidents causés par 5147 véhicules occasionnant au passage, 456 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 était 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 sinistres, 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 dérouler 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 leurs 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 laissés 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.

BIBLIOGRAPHIE ET WEBOGRAPHIE

Ouvrage :

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

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

Internet :

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

<http://fr.wikipedia.org> www.senactu.info/

[Societe-.html](#) www.lesoleil.sn www.fga.fr

ANNEXES

Annexes I : 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.

Annexes II : Evolution des sinistres (FGA)

Annexe III : Le guide d'entretien

TABLE DES MATIÈRES

DEDICACES.....	I
REMERCIEMENTS	II
Sigles et abréviations.....	III
LISTES DES FIGURES	IV
LISTES DES TABLEAU ET GRAPHIQUE	V
Résumé	VI
SOMMAIRE	VIII
INTRODUCTION	1
PREMIERE PARTIE : CADRE THEORIQUE ET REVUE DE LITERRATURE	5
CHAPITRE 1 : CADRE THEORIQUE	6
1. CONTEXTE ET PROBLEMATIQUE	6
1.1.2 PROBLEMATIQUE	6
1.1.3 QUESTIONS DE RECHERCHE	7
1.1.4 OBJECTIFS ET HYPOTHESES	8
1.1.5 HYPOTHESES DE TRAVAIL	8
CHAPITRE II : REVUE DE LITTERATURE	10
2 CADRE CONCEPTUEL	10
2.1 ANALYSE DE L'IMPLICATION DU FOND DE GARANTIE AUTOMOBILE DANS LA COMMUNE DE DAKAR	10
2.1.2 L'ORGANISATION DU FOND DE GARANTIE AUTOMOBILE	11
2.1.3 PRESENTATION ET ADMINISTRATION DU FGA	11
2.1.4 LE REGIME FINANCIER DU FOND DE GARANTIE AUTOMOBILE	12
2.1.5 ORIGINE DU FINANCEMENT DU FOND DE GARANTIE AUTOMOBILE.....	12
2.1.6 LE REGIME INDEMNITAIRE DU FGA	13
2.1.7 LE ROLE DU FGA ET LES PREJUDICES INDEMNISABLES	13
2.1.8 CONDITIONS D'INDEMNISATIONS PAR LE FGA	14
2.1.9 LE VERSEMENT DE L'INDEMNITE	15
2.1.10 IMPLICATION DU FGA ET PERSPECTIVES	15
2.1.11 BILAN DE L'IMPLICATION	15

2.1.12 PERSPECTIVES DU FOND DE GARANTIE AUTOMOBILE	18
DEUXIEME PARTIE : CADRE METHODOLOGIQUE ET ANALYTIQUE	20
CHAPITRE I : CADRE METHODOLOGIQUE	21
3.1 PRESENTATION DU F.G.A	21
3.1.1 Nature de la société	21
3.1.2 Nature du secteur d'intervention	21
4.1.3 Missions du F.G.A	22
4.1.4 FINANCEMENT DU F.G.A	22
La contribution des assurés	22
<i>Une subvention de l'Etat du Sénégal</i>	22
4.1.5 REALISATIONS ET OBJECTIFS.....	22
4.1.6 PERSPECTIVES D'AVENIR	25
4.2 TECHNIQUE DE RECHERCHE	25
CHAPITRE 2 : CADRE ANALYTIQUE	28
4.1 PRESENTATION ET DISCUTION DES RESULTAT	28
4.1.1 Graphique 5	29
4.1.2Graphique 6	31
4.1.3Graphique 7	32
4.1.4Graphique 8	33
4.2 VERIFICATION DES HYPOTHESES ET IMPLICATIONS ECONOMIQUES OU MANAGERIAL	33
4.2.1 VERIFICATION DES HYPOTHESES	33
4.2.2 IMPLICATIONS ECONOMIQUE ET MANAGERIAL	34
CONCLUSION	37