

Au
017

06

INSTITUT INTERNATIONAL
DES ASSURANCES
(I.I.A.)

CYCLE SUPÉRIEUR
7E PROMOTION
1984 - 1986

SYSTEME D'INDEMNISATION EN AUTOMOBILE
PLUS JUSTE ET PLUS ADAPTE AUX REALITES AFRICAINES

MÉMOIRE DE FIN D'ÉTUDES
POUR L'OBTENTION DU DIPLÔME
D'ÉTUDES SUPÉRIEURES D'ASSURANCES
(DESA)



PRÉSENTÉ PAR
MR MOHAMADOU SOW

SOUS LA DIRECTION DE MR
POUGOUE PAUL GÉRARD
PROFESSEUR À LA FACULTÉ
DE DROIT DE YAOUNDÉ

JUILLET 1986

INSTITUT INTERNATIONAL
DES ASSURANCES
(I.I.A.)

CYCLE SUPÉRIEUR
7^E PROMOTION
1984 - 1986

SYSTEME D'INDEMNISATION EN AUTOMOBILE
PLUS JUSTE ET PLUS ADAPTE AUX REALITES AFRICAINES

MÉMOIRE DE FIN D'ÉTUDES
POUR L'OBTENTION DU DIPLÔME
D'ÉTUDES SUPÉRIEURES D'ASSURANCES
(DESA)

PRÉSENTÉ PAR
MR MOHAMADOU SOW

SOUS LA DIRECTION DE MR
POUGOUE PAUL GÉRARD
PROFESSEUR À LA FACULTÉ
DE DROIT DE YAOUNDÉ

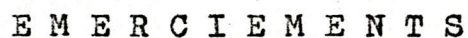
JUILLET 1986

11

...../.....

<u>Deuxième partie</u> : Vers un système d'indemnisation plus juste.....	25
<u>Chapitre 1</u> : Aménagements du système.....	26
A - Accélération des procédures de règlement	26
B - Privilégier le règlement amiable.....	27
C - Prise en compte des moyens d'exonération	28
D - Limitation au niveau des préjudices indemnissables.....	30
<u>Conclusion</u>	32
<u>Chapitre 2</u> : Les solutions complémentaires.....	33
A - <u>L'indexation du tarif</u>	33
B - Prévention routière.....	35
C - L'institution d'un fonds de garantie....	37
<u>Conclusion</u>	37
CONCLUSION GENERALE.....	38 - 39.

Bibliographie



19 19

Nous tenons à remercier Monsieur
POUGOUE Paul-Gérard, notre maître de
Mémoire, pour la disponibilité dont
il a fait montre lors de chacune de
nos rencontres et pour sa contribution
à la rédaction de ce Mémoire.

[illegible]

INTRODUCTION

"... Les feux clignotants se sont allumés sur nos tableaux de bord !".

Ceci est le cri d'alarme lancé par les assureurs ; en fait il semble que "la situation a atteint un seuil critique". Cette situation alarmante est occasionnée par l'accroissement du nombre de sinistres à payer de sorte que si ces dettes devenaient immédiatement exigibles, on devrait assister à une panique dans les milieux des assurances.

En fait certains d'entre eux, et il y en a beaucoup, seraient incapables de faire face à leurs engagements. Cette situation globale est due, pour une large part au déficit de la branche automobile notamment en ce qui concerne la branche RC tourisme et TPV (1).

Il n'est pas rare, il est même fréquent, que l'assureur, dans cette branche paie 150 F pour 100 F de prime encaissée.

C'est ainsi qu'en Côte d'Ivoire par exemple, quand la part de l'automobile est passée de 70 % du portefeuille à 46,8 %, certains n'ont pas hésité à dire que "c'est un grand soulagement pour la profession car la branche est loin d'être rentable."

Face à cette situation, les assureurs ont compris qu'il fallait faire quelque chose pour soutenir la branche automobile.

Ils ont découvert que c'est le système d'indemnisation qui était à l'origine de ce mal. Il faut donc, d'après ces assureurs, chercher à trouver un système d'indemnisation plus juste et plus adapté aux réalités Africaines. C'est ce à quoi nous allons nous atteler dans les pages qui vont suivre.

Il faudra voir en quoi le système actuel n'est pas satisfaisant et là où se situent les imperfections. Pour cela, nous allons d'abord exposer le système actuel avant d'en faire une évaluation critique.

Note : (1) RC : Responsabilité civile
TPV : Transport public de voyageurs.

Ce n'est qu'après ceci que nous essayerons de proposer des solutions.

Mais puisque les assureurs se plaignent beaucoup, nous pensons qu'il ne serait pas inutile d'essayer de justifier cette plainte.

Ainsi, avant d'entamer le vif du sujet, nous allons faire une brève présentation de la situation particulière de la branche automobile.

SECTION PRELIMINAIRE

LA SITUATION PARTICULIERE DE LA BRANCHE AUTOMOBILE

Il s'agit ici d'exposer les difficultés que la branche automobile est en train de traverser.

En fait, on sait que, depuis un certain nombre d'années, les pays membres de la CICA, à l'exception de quelques uns, connaissent des taux de sinistres à primes qui dépassent les 100 %. C'est ainsi qu'on peut noter pour le Sénégal, un taux de 110,16 % en 1981.

Mais depuis quelques années, la situation s'améliore avec des taux de 99,58 % en 1982 et 91,23 % en 1983. Mais il est facile de remarquer que même cette amélioration ne cache pas les zones d'ombre qui demeurent.

X
X Il est relevé que la sous-catégorie R.C Tourisme et T.P.V accuse un gros déficit ; et à ce niveau, les taux de sinistres à primes vont jusqu'à 150 %. Devant ces chiffres donc, il était utile de s'interroger pour savoir d'où venait le mal et les conséquences que cela pouvait entraîner ?

C'est ainsi que nous allons étudier les causes et les conséquences de ce déficit.

I - Les causes du déficit :

Il faudra chercher à plusieurs niveaux :

1 - La jurisprudence

On sait que la plupart des règlements des dommages corporels finissent devant les tribunaux ; c'est donc le juge qui aura à fixer les indemnités dues par l'assureur.

A ce niveau, on a constaté une générosité des juges en faveur des victimes d'accidents de la circulation au nom d'une certaine tendance sociale.

.../...

Ceci se vérifie surtout au niveau des préjudices extra-patrimoniaux tels le préjudice d'affection.

✓ Pour ces postes, les juges fixent des sommes exhorbitantes sur la base de considérations ^{souvent} subjectives.

2 - Tarif statique

Dans les pays de la CICA, nous avons un tarif automobile bloqué, fixé par les pouvoirs publics.

Le problème ici vient de ce que ce tarif a été fixé à un moment déterminé.

S'il est vrai qu'à ce moment, on avait tenu compte de tous les paramètres que nécessitait la confection de ce tarif, il est tout aussi vrai que ces paramètres ont évolué entre-temps.

La recrudescence des accidents a ému les pouvoirs publics à un point tel qu'ils ont été amenés à prendre tout un train de mesures visant à diminuer le taux des accidents.

Sachant que la fréquence des sinistres est un élément qui entre dans la détermination d'un tarif automobile, il était normal que le tarif en vigueur soit révisé en hausse pour tenir compte de l'accroissement de la fréquence des sinistres.

A côté de ceci il y a l'augmentation du coût des sinistres consécutive à l'accroissement du nombre d'accidents d'une part et aux montants d'indemnités fixés par les juges. Mais jusqu'à présent, nous n'avons pas observé de révision consécutive du tarif.

Ceci fait donc que les Compagnies d'Assurance n'arrivent plus à un équilibre technique par les primes qu'elles perçoivent.

Exemple : Côte d'Ivoire 150 F à reverser pour 100 F de prime perçue.

3 - Système d'indemnisation non adapté

Dans la plupart de nos pays, on applique le système basé sur la responsabilité de plein droit, et à cela s'ajoute

Prenez
connaissance
des informations

qu'on doit verser une indemnité réparant intégralement les préjudices subis par la victime.

Cela veut dire que chaque chef de préjudice doit être réparé dans son intégralité. Cela pouvait se concevoir si le tarif en vigueur était suffisant, or comme nous venons de le démontrer dans le deuxième point, le tarif est très bas.

Il faut donc, à ce niveau, chercher les moyens d'adapter ce système d'indemnisation à nos réalités ; et ceci est le thème de l'étude que nous aurons à faire plus loin.

II- Conséquences du déficit

Les sociétés d'assurance étant le plus souvent des sociétés dont un des objectifs est la recherche de profits, il va s'en dire que ce déficit va avoir des conséquences parfois très graves.

1 - Mauvais résultats techniques

L'assureur, pour équilibrer ses résultats ne doit pas dépasser un certain seuil qui est généralement de 65 F de sinistre sur une prime de 100 F.

On l'appelle seuil d'équilibre, cela veut dire que s'il est dépassé, l'assureur commence à faire des pertes. Or, vu ce qui précède, l'assureur, dans nos pays, dépasse largement ce seuil ; il est donc aisé de conclure que les résultats techniques de la branche automobile sont catastrophiques.

Dans les grandes sociétés d'assurance, ce déficit est tant bien que mal compensé par les branches bénéficiaires telles que l'incendie.

2 - La faillite

Ceci est une des conséquences possibles. Mais elle ne

.../...

Pourquoi ?

peut concerner que les sociétés d'assurance d'une certaine taille et à condition que l'automobile occupe une part importante de leur portefeuille.

Ceci est loin d'être une hypothèse d'école car, il y a dans nos marchés, des sociétés dans lesquelles l'automobile occupe 70 à 80 % du portefeuille.

Pour celles-là, donc, si on n'y prend garde, on risque tout simplement de les voir disparaître du marché avec toutes les implications que cela peut avoir.

En fait, une société d'assurance quelle que soit sa taille, a un rôle plus ou moins important à jouer dans l'économie d'un pays. Ce rôle apparaît à des niveaux tels que l'emploi et l'épargne disponible pour financer les besoins des agents économiques.

Conclusion

X
Au travers de cette étude on a essayé de voir de plus près la situation particulière de la branche. Notre objectif était de localiser l'origine du mal qui frappe la branche automobile afin de pouvoir y remédier. Nous avons recensé plusieurs causes parmi lesquelles celle qui est, en l'état actuel des choses, la plus importante et qui mérite beaucoup plus d'attention ; il s'agit du système d'indemnisation qui n'est pas adapté.

Notre travail, dans le cadre de ce mémoire va donc consister à trouver un système d'indemnisation plus juste et plus adapté à nos réalités.

C'est ce que nous allons essayer de développer dans les pages qui vont suivre.

répartition
automobile

.../...

1ere Partie

EXPOSE CRITIQUE DU SYSTEME ACTUEL D'INDEMNISATION

On a vu que le système d'indemnisation en vigueur dans nos Etats est source de difficultés pour les assureurs.

Pour cette raison, ces derniers sont en train de chercher à mettre sur pieds un système plus viable.

Mais avant de trouver une solution à ce problème, il faut d'abord savoir à quel niveau il faut agir. C'est ainsi que nous nous proposons d'exposer d'abord ce système avant de procéder à son évaluation.

Chapitre 1

Exposé du système actuel :

Dans ce chapitre, nous allons parler du régime juridique du système actuel d'indemnisation et pour cela, on va évoquer son fondement et ses modalités d'application.

A - Fondement

Le régime actuel d'indemnisation est basé sur une responsabilité de plein droit c'est-à-dire une responsabilité objective du gardien de la chose dommageable ; cela veut dire qu'à chaque fois qu'une chose cause un dommage, le gardien de cette chose sera tenu de réparer ce dommage. Cette règle découle de l'article 1384 alinéa 1, du Code Civil ; règle qui a été reprise par la plupart de nos législations en la matière.

Comme on le voit donc cette règle pose une présomption de responsabilité qui pèse sur le gardien de la chose dommageable. Mais la loi a atténué cette rigueur en aménageant au profit du présumé responsable, des moyens de s'exonérer de cette responsabilité.

.../...

Nous allons passer en revue ces deux aspects de la question.

1 - La présomption de responsabilité

"Tout dommage causé par une chose doit être réparé par celui qui a la maîtrise de celle-ci."

A travers cette règle, le maître de la chose dommeable sera tenu de réparer le préjudice causé par sa chose *alors* qu'il n'a lui-même commis aucune faute. Au départ cette règle ne visait que certaines choses bien déterminées à savoir les animaux et les bâtiments.

Mais la jurisprudence a donné une interprétation extensive de l'article 1384, qui a abouti à permettre l'application de cette règle à toutes les choses.

Il faut peut-être préciser qu'il doit s'agir de chose appropriée pour que la règle puisse s'appliquer, la responsabilité s'attachant à la garde de la chose. Sur ce point il faut souligner que la règle a été définitivement posée par le célèbre arrêt de la cour de cassation, toutes chambres réunies, du 13 Février 1930 : affaire Jand'heur. (1)

A partir de ce qui précède on peut s'interroger sur les origines de cette interprétation extensive de l'article 1384 ? on en trouve deux principales que nous allons exposer.

a) Des considérations d'ordre social

La tendance est partie de l'observation des inconvénients de la réparation basée sur la responsabilité de droit commun, à savoir la responsabilité pour faute prouvée, fondée sur les articles 1382 et 1383 du Code Civil.

Note : (1) G P 1930 - 1 - 393.

Dans ce régime la victime avait très peu de chance d'arriver à prouver la faute de l'auteur du dommage et corrélativement, peu de chance d'obtenir une indemnité. Les conséquences sociales de cet état de choses ont conduit les juges à rechercher un moyen de procurer une réparation à la victime ; ce moyen, ils l'ont trouvé dans l'interprétation extensive de l'article 1384 alinéa 1 du Code Civil.

b) La théorie du risque

On va ici s'intéresser à une variété de cette théorie : la théorie du risque créé.

Selon cette théorie, un bien de consommation peut causer un dommage du fait de son utilisation ; en répond alors celui qui a créé pour autrui les risques de ce dommage.

Il ne fait aucun doute que l'automobile est l'un des biens de consommation les plus utilisés, et qu'il constitue un très gros risque vis-à-vis des autres usagers de la route et plus particulièrement les piétons et les cyclistes.

A ce titre donc, on en déduit que l'automobile est responsable de plein droit des dommages causés à autrui par sa chose.

c) Intérêt de la présomption

Il est certain pour la victime car elle lui évite les incertitudes liées à la preuve de la faute de l'auteur du dommage, comme on l'a montré dans le point a). Le premier avantage du régime actuel d'indemnisation pour la victime réside alors dans cette règle de l'article 1384 du Code Civil. La rigueur de cette règle ne fait aucun doute et à cause de cela, la loi a prévu des cas dans lesquels le présumé responsable peut s'exonérer de sa responsabilité.

Nous allons exposer ces moyens d'exonération.

.../...

2 - Les moyens d'exonération

La loi en a prévu trois qui sont la force majeure, la faute de la victime ou celle d'un tiers.

Mais on peut y ajouter un quatrième à savoir la preuve de la perte de la garde de la chose.

a) La force majeure

Il faut préciser qu'il y a eu, pendant longtemps, une controverse doctrinale divisant les juristes qui tenaient à distinguer la force majeure du cas fortuit.

Mais cette discussion n'a pas influencé la position des tribunaux qui, estimant que les effets libératoires des deux notions étant les mêmes, emploient indifféremment les deux notions.

Puisque ce qui nous intéresse ici, c'est aussi l'effet libératoire de ces notions, nous allons adopter la position des tribunaux.

Cette précision étant apportée, qu'entend-on par force majeure ? "il y a force majeure ou cas fortuit exonérant le conducteur toutes les fois que ce dernier est soumis à la pression d'un événement insurmontable et imprévisible dont il n'a pas la possibilité de conjurer les effets."

Nous allons voir les conditions et les effets de la force majeure tels qu'ils ressortent de la définition.

a1 - Les conditions

Elles sont au nombre de trois

a1 1 - Il faut que l'événement soit extérieur. Cela signifie qu'il ne doit pas être imputable au présumé responsable, mais aussi, qu'il soit extérieur au véhicule dont il a la garde.

.../...

a1 2 - L'événement doit être insurmontable et irrésistible. Ici on veut dire qu'il faut qu'il n'ait rien pu faire pour éviter le dommage ; en d'autres termes, l'absence de maîtrise complète de son véhicule ne saurait être un obstacle irrésistible car "... une conduite plus habile et une maîtrise plus complète lui auraient permis d'en éviter les effets".

a1 3 - L'événement doit être imprévisible. C'est la condition essentielle. L'événement devant être extérieur au présumé responsable, il faut aussi qu'il n'ait pas eu les moyens de prévoir sa réalisation.

Ces conditions ainsi citées sont cumulatives et sont laissées à l'appréciation du juge, cas par cas. Si elles sont toutes réunies, cela va entraîner certains effets.

a2 - L'effet de la force majeure

On parle d'effet au singulier car la force majeure n'a qu'un seul effet à l'égard du présumé responsable : elle l'exonère totalement de sa responsabilité.

b) La faute de la victime

"L'auteur d'un dommage sera dégagé de la responsabilité de plein droit de l'article 1384 s'il apporte la preuve que ce dommage est imputable à la faute de la victime..."

Il ressort de cette phrase que l'auteur d'un dommage est exonéré de sa responsabilité par la faute de la victime ; on va donc voir les conditions et les effets de ce moyen d'exonération.

b1 - Condition

La seule condition exigée ici, c'est l'existence d'une faute commise par la victime.

.../...

Mais ici un problème se pose, à savoir, s'il faut tenir compte de la faute telle qu'elle découle de l'application des critères généraux tels l'intention de nuire ?

La jurisprudence avait cette tendance ainsi qu'il apparaît dans l'attendu suivant : "attendu que le gardien d'une chose inanimée est de plein droit responsable du dommage causé par celle-ci à moins qu'il ne prouve qu'il était mis dans l'impossibilité d'éviter ce dommage sous l'effet d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée telle, s'il n'a pu la prévoir, la faute de la victime". (1)

A travers cet attendu, il ne fait aucun doute que les juges n'attachaient d'effet exonératoire au comportement de la victime que s'il pouvait être qualifié de fautif.

Mais l'emploi du verbe "prévoir" à côté de la faute laisse croire qu'on peut retenir autre chose qu'une faute au sens strict du terme.

Ceci est l'avis de Jean Bedour et de ses collaborateurs. En fait, ceux-ci estiment que la faute de la victime n'a cet effet exonératoire que "parce qu'elle constitue une cause étrangère qui rompt ou atténue le lien de causalité entre le fait dommageable et le dommage lui-même."

A partir de là donc, on peut retenir tout fait de la victime à condition qu'il soit imprévisible et insurmontable.

b2 - Effet

La faute de la victime a un effet exonératoire si elle est prouvée. Il faut ajouter que cette exonération peut être partielle mais elle peut aussi être totale.

En effet, si la victime commet une faute intentionnelle, celle-ci absorbe totalement le lien de causalité entre le fait dommageable et le dommage ; c'est la faute exclusive.

N o t e : (1) Civ. 31 octobre 1957, 2 arrêts ; G.P.

1958 - 1 69.

.../...

Dans l'autre sens, si la faute n'a concouru qu'à la réalisation du fait dommageable, elle exonère partiellement l'autre auteur du dommage.

c) La faute d'un tiers

Il peut arriver que le dommage causé par l'automobiliste soit rendu possible par l'intervention d'un tiers ; si un tel cas se présente, ce fait va exonérer l'auteur sous réserve de certaines conditions.

Nous allons voir les conditions et les effets de la faute d'un tiers.

c1 - Conditions

c1 1 - Il faut que le dommage ait été causé par un tiers, c'est-à-dire une personne distincte de la victime et de l'auteur.

c1 2 - Il faut que le fait du tiers puisse être attribué à une personne déterminée. Cela ne veut pas dire que le tiers doit être identifié, mais seulement qu'il soit certain qu'un tiers est intervenu dans la réalisation du dommage.

c2 - Effet

Si ces conditions sont remplies, la faute du tiers exonère l'auteur de sa responsabilité.

Cette exonération sera totale si la faute du tiers constitue la cause exclusive du dommage, c'est-à-dire lorsqu'elle rompt entièrement le lien de causalité entre le fait dommageable et le dommage.

Cette faute du tiers peut avoir seulement concouru à la réalisation du dommage ; dans cette hypothèse elle n'exonère l'auteur, que partiellement.

Un problème peut survenir lorsque le tiers n'est pas identifié ?

.../...

En fait s'il est identifié, on le condamne directement. S'il n'est pas identifié alors que sa faute est la cause exclusive du dommage, si on applique les principes, la victime va se retrouver sans indemnité.

C'est pour pallier cet inconvénient que les juges ont recours à l'application de l'obligation "in solidum". Selon cette règle, "ceux qui ont causé par leur action commune un dommage à autrui sont tenus ensemble à la réparation du préjudice". A ce titre, l'effet attaché à cette obligation est que chacun des co-auteurs étant tenu pour le tout, la victime peut réclamer à n'importe lequel la totalité de la réparation. Et celui qui a payé l'intégralité de la réparation, pourra exercer un recours contre les autres proportionnellement à la gravité de la faute de chacun.

On constate donc que cette règle est à l'avantage de la victime, en ce sens qu'elle lui évite de supporter l'insolvabilité d'un des co-auteurs si elle devait réclamer à chacun sa contribution à la dette.

A
C'est aussi pour mettre la victime à l'abris du cas où le tiers dont la faute est la cause exclusive du dommage, n'est pas indentifiable, que les juges appliquent souvent cette obligation entre co-auteurs.

Dans la réalité, si le tiers n'est pas identifiable, les juges vont mettre une part de responsabilité à la charge de l'auteur connu et identifié et vont imposer l'application de l'obligation "in solidum".

d - Perte de la garde

Le moyen d'exonération n'est pas prévu par la loi au titre des moyens retenus ; le législateur, en énonçant que, si une chose cause un dommage, c'est celui qui en a la garde qui doit réparer le préjudice en découlant, il lui a semblé une évidence que quand vous perdez la garde d'une chose, vous ne pouvez plus être responsable des dommages qu'elle cause.

Le propriétaire d'une chose peut se dégager de sa responsabilité en prouvant d'une part qu'il a

.../...

transféré la garde de sa chose à une autre personne ;
c'est le cas quand il prête sa chose à quelqu'un :
"l'emprunteur auquel est abandonné la libre disposition,
pour son usage exclusif, d'une automobile, en est léga-
lement constitué le gardien, au sens de l'article 1384 du
code civil, pendant la durée de prêt..." ; d'autre part
qu'il a perdu la garde par un événement indépendant de sa
volonté : Exemple : le vol ;

"le vol entraîne la perte de la garde" (1)

Après avoir défini le fondement du régime actuel,
on va passer à ses modalités d'application.

B - Modalités d'application

A ce niveau, il s'agira de voir les conditions
dans lesquelles les victimes ou les ayants droit peuvent
obtenir réparation.

Il faudra donc étudier ces modalités suivant les
deux cas à savoir si la victime est blessée ou si elle
est décédée.

1) Cas de la victime blessée

Avant d'être payée, la victime, ou son représen-
tant, devra suivre une procédure qui sera plus ou moins
longue suivant la gravité des blessures.

a - Preuve du préjudice

Cette preuve sera apportée au moyen d'un certi-
ficat délivré par le médecin traitant de la victime ou par
le médecin-conseil de la compagnie, missionné aux fins
d'expertise. C'est ce document qui va fixer les taux de
chaque préjudice réparable. (I.P ; I.T etc...).

A côté de ces préjudices liés à l'intégrité phy-
sique de la victime, il y a les préjudices pécuniaires
occasionnés par les dépenses nécessitées par les frais de
soins et éventuellement d'hospitalisation. Ceux-ci seront
prouvés par des factures.

Note : (1) cass. ch. réunies 2 décembre 1941 ;
GP 1941 - 2 - 467.

b - La consolidation

Il y a consolidation lorsqu'aucune thérapeutique ne peut permettre une amélioration de l'Etat de santé de la victime.

X 4
C'est à partir de ce moment seulement que le certificat médical définitif de consolidation pourra être délivré à la victime pour servir de preuve à son préjudice. Les taux définitifs à prendre en compte pour l'évaluation du préjudice y seront fixés.

Il faut donc nécessairement attendre la consolidation pour pouvoir prétendre à être indemnisé.

c - Paiement de l'indemnité

Ceci intervient après règlement de l'indemnité, c'est-à-dire détermination du montant exact du préjudice de la victime, en fonction des taux contenus dans le certificat médical et du taux de responsabilité de l'auteur.

Comme on peut le remarquer donc, la victime pourra attendre plus ou moins longtemps avant de percevoir son indemnité compensatrice ; ceci étant fonction du délai de consolidation qui est elle même liée à la gravité des blessures.

Envisageons maintenant la deuxième hypothèse.

2) Cas de la victime décédée

Dans ce cas, la procédure est écourtée, puisque la victime étant décédée, il n'y a plus le délai de consolidation. Il suffira alors aux ayants droit de prouver leur préjudice qui peut être matériel - cas des personnes qui étaient à la charge de la victime -, ou moral - c'est le préjudice d'affection né de la perte d'un être cher -.

Mais avant de pouvoir apporter la preuve du préjudice, il faut d'abord prouver le fait qui lui donne naissance.

.../...

au
réfutation
fonctionnement
en général

C'est ainsi qu'il faudra produire un acte de décès pour certifier que la victime est bien décédée. Mais ceci ne suffit pas, il faudra en plus prouver les liens qui vous unissent à la victime ; et ceci se fait au moyen d'un certificat d'hérédité ou par tout autre moyen pour les autres personnes à charge.

Toutes les procédures que nous venons d'exposer concernent le règlement amiable ; mais même devant les tribunaux ce sont les mêmes. Seulement le règlement judiciaire présente un inconvénient majeur pour la victime ou ses ayants droit, car il faut attendre longtemps avant que le tribunal statue et rende sa décision.

Conclusion

7 melec despl

Nous terminons ainsi d'exposer le régime actuel d'indemnisation. Nous avons jugé utile de nous apesantir sur le droit positif puisqu'il fallait d'abord connaître son fonctionnement avant de pouvoir l'évaluer. Nous allons donc, dans le chapitre suivant procéder à une étude critique de ce régime en vigueur.

Chapitre 2 : EVALUATION DU SYSTEME ACTUEL

Après avoir étudié le régime juridique du système d'indemnisation en vigueur, nous allons maintenant nous pencher sur les conséquences pratiques.

L'objectif ici c'est de voir comment ce système influe sur la situation de chacune des parties.

Examinons donc, les avantages et les inconvénients du système.

A - Les Avantages

Le système tel que nous l'avons présenté montre que l'assureur est sûr de payer à tous les coups.

En fait la responsabilité étant rattachée non pas à la faute de l'auteur mais à la garde de la chose, le gardien de la chose est donc responsable toutes les fois que sa chose cause un dommage ; par conséquent son assureur devra alors réparer le préjudice qui en découle. *rait*

X

.../...

Il y a certes les moyens d'exonération, mais à y voir de plus près, on peut dire qu'ils ont à l'égard de l'auteur, et donc de son assureur, la même incidence qu'avait la preuve d'une faute de l'auteur à l'égard de la victime.

On a vu que pour que l'auteur soit totalement exonéré, il lui fallait prouver la force majeure, ou quelque chose qui lui ressemble, la faute intentionnelle de la victime ou la faute exclusive d'un tiers.

Or la pratique à montré que cette preuve n'est rapportée que très rarement ; ce qui fait que l'auteur, au meilleur des cas, ne pourra s'exonérer que partiellement en prouvant que la faute de la victime ou celle d'un tiers a contribué à la réalisation du dommage.

Ainsi, l'assureur sera presque toujours amené à payer.

A y voir de plus près donc, on peut dire que les avantages du système doivent être plutôt cherchés du côté de la victime ou de ses ayants droit.

Nous allons essayer de regrouper ces avantages en quelques points que nous exposerons tour à tour.

1) Plus de faute à prouver

Comme on l'a déjà vu, les aléas attachés à la difficulté, voire l'impossibilité de prouver la faute de l'auteur ont été à l'origine de la règle instituant la présomption de responsabilité.

Maintenant, avec le système actuel, la victime ou ses ayants droit n'ont plus à prouver une faute de l'auteur et ceci grâce au nouveau fondement du système d'indemnisation qui est maintenant basé sur une responsabilité de plein droit de l'auteur.

La responsabilité est maintenant attachée à la garde de la chose et non à la faute de l'auteur.

.../...

2) Une indemnisation certaine

Ceci est une conséquence du premier avantage à savoir que la victime est dispensée de prouver une faute de l'auteur.

En fait, dans ce contexte, c'est à l'auteur d'essayer de se dégager de sa responsabilité.

Or, comme nous l'avons déjà répété, il est presque impossible qu'il parvienne à s'exonérer totalement ; au regard de ceci, la victime est donc certaine d'obtenir indemnisation à tous les coups, ne serait-ce qu'une indemnité partielle. Cet avantage est aussi valable pour les ayants droit dont la sort est lié à celui de la victime en ce que le droit à réparation de la victime est le support de leur action.

Il ne pourront pas prétendre à une indemnisation si la victime n'y a plus droit à cause de sa faute intentionnelle devenue exclusive ; pour dire que les exceptions opposables à la victime le sont également à leur égard. Mais puisque la faute exclusive de la victime n'est presque jamais rapportée, eux aussi sont sûrs d'obtenir réparation à chaque fois.

3) Réparation intégrale

On a vu que le système actuel permettait une indemnisation intégrale (1) ; ceci a une double signification :

Cela veut dire : d'une part que tous les chefs de préjudices sont pris en compte : du préjudice économique (perte de revenus) au préjudice moral (d'affection) en passant par les préjudices non économiques (pretium doloris) ;

D'autre part que chacun de ces préjudices est réparé en intégralité.

(1) note : Cf. paragraphe 2 du B/ du chapitre 1

Il n'y a rien d'anormal à cela quand on sait que c'est la loi qui dit que celui qui cause un dommage à autrui doit le réparer intégralement (article 1382 et suivants du code civil).

Comme on le voit donc, suivant ce système, les victimes auront en principe réparation de la totalité de leur préjudice.

4 Vu ce qui précède, si on se place du point de vue des victimes, on ne peut que louer les mérites du système. Mais ces louanges doivent être nuancées car le système présente des inconvénients qui ne sont pas négligeables ; nous allons maintenant les étudier.

B - Les inconvénients

Ce ne sont pas les moins importants et nous allons le voir à travers ce qui va suivre.

En effet, contrairement aux avantages qui ne concernent que les victimes, les inconvénients se retrouvent à plusieurs niveaux : au niveau des victimes, de la société en général et au niveau de l'assureur.

1 - Au niveau des victimes

L'inconvénient majeur à ce niveau c'est celui des délais de règlement de l'indemnité. Mais ce retard produit des conséquences fâcheuses pour les victimes. En fait à cause des longs délais de règlement, certaines victimes auront des problèmes pour bénéficier de soins adéquats et d'autres, pire encore, auront des problèmes de survie.

Nous allons donc étudier ces éléments l'un après l'autre.

a) Le problème des délais

Nous avons vu au niveau de la procédure de règlement que les victimes avant d'être indemnisées, doivent attendre, si elles étaient blessées, la consolidation de ces blessures. Nous avons aussi noter que ces délais étaient plus ou moins longs suivant la gravité des blessures.

.../...

mais même en dehors de ^{ce}cas, il est constant que les sinistres corporels mettent du temps avant d'être réglés, même s'il s'agit d'un règlement amiable. X

D'autres, après avoir longtemps attendu, renoncent à la transaction et transmettent leur dossier à la justice et là aussi, les dossiers mettent beaucoup de temps avant d'être définitivement réglés (1). Et là, il n'est pas rare de voir un blessé complètement rétabli alors que son dossier n'est pas définitivement réglé.

Rappelons ici que l'indemnité totale, c'est-à-dire y compris les frais de soins, ne sera versée en principe ^{au} plus tôt, qu'après la consolidation des blessures.

b) Délai et soins

X Du fait que les frais ^{de} soins ne sont remboursés qu'en même temps que l'indemnité compensatrice et après la consolidation, il revient donc à la victime ou à ses ayants droit de préfinancer ces frais.

On remarquera qu'il faut nécessairement un minimum de moyens financiers pour faire face à ces dépenses, or toutes les victimes ne sont pas des nantis.

Ceci laisse entrevoir un problème pour une certaine catégorie de gens ; nous pensons aux pauvres.

Ceux-ci, en principe devraient pouvoir bénéficier de l'assistance médicale mais en retour, ils ne pourront pas obtenir remboursement de quelques frais, car en principe, ils n'en auront engagés aucun (2).

Mais à ce niveau, rares sont ceux qui ignorent que nos hopitaux manquent jusqu'au coton (3).

Pour cette raison, ils seront quand même tenus de trouver des "miettes" pour se faire soigner et là, c'est toute la famille, tout le village qui s'y met, chacun vidant le fond de son porte-monnaie par solidarité.

Mais aussi en attendant d'être remboursé à son tour quand l'assureur lui même aura payé.

Note : (1) le règlement judiciaires peuvent durer jusqu'à deux ans.

(2) + (3) : L'assurance automobile dans les pays en voie de développement : - recherche d'un régime légal alternatif -

On voit donc ici que même pour recevoir les premiers soins, il faudra encore attendre qu'on ait pu rassembler quelque chose avec la collecte et même si on obtient un certain montant ce sera tout juste pour les soins élémentaires ce qui fait que certaines blessures, à l'origine bénignes auront le temps de s'aggraver faute d'avoir administré les soins nécessaires au moment où il le fallait.

On pourra nous répliquer que les assureurs ne sont pas responsables du manque de médicaments dans nos hopitaux, mais ils peuvent être sûrs que ce manque pourra toujours se retourner contre eux dans une certaine mesure (1).

Si les parents et alliés voient leur porte-monnaie pour permettre à un des leurs de se faire soigner, ceci n'ira pas sans inconvénient pour eux.

c) Délai et survie

Nous sommes toujours dans le cas où la victime est de famille pauvre (2).

- Si tous leurs revenus passent dans cette opération (3), vous comprendrez qu'un problème de survie va se poser à eux ; ne serait-ce que pour la période allant de l'opération à la prochaine récolte par exemple !

- Cette situation est plus nette quand le blessé est un père de famille et qui est payé à la journée à son lieu de travail.

- Il ne pourra plus aller au travail pendant un certain temps et la conclusion se fait d'elle même si la modeste épargne est absorbée par les frais de soins.

Conclusion

Comme nous venons de le voir le système tel qu'il est appliqué entraîne des conséquences considérables pour la victime du fait de la lenteur des règlements des indemnités.

- Note :
- (1) Cf infra, paragraphe 3
 - (2) Elles représentent une part non négligeable des accidents de la route.
 - (3) Assistance à la victime.

1 - Au niveau de la société en général

Depuis un certain temps, on assiste à un changement de mentalité au niveau des populations ; c'est ainsi que ce qui était jusque là mis sur le compte de la fatalité est devenu source d'enrichissement.

- En fait jusqu'à une époque récente, si une personne décédait des suites d'un accident, ses ayants droit ne se souciaient même pas de réclamer quoi que ce soit en se disant seulement que c'est la volonté du TOUT PUISSANT qui vient de s'accomplir.

- Mais maintenant, il y a un phénomène qui fait penser que les hommes sont pressés qu'un des leurs soit blessé ou décédé pour se remplir les poches, avec les indemnités que l'assureur devra verser.

- Dès que quelqu'un décède des suites d'un accident ou est simplement blessé, on voit tout un "contingent" s'affairer à constituer un dossier à présenter à l'assureur pour obtenir répartition.

- Et à ce niveau, on relève tout de suite la cupidité des individus, qui les poussent à déclarer des choses fausses voir impossibles.

Prenons le cas de cette vieille femme vendeuse de cacahuettes qui déclare un chiffre d'affaires journalier de dix mille francs CFA. Ce phénomène est rendu possible par l'automatisme du système et à son caractère peu contraignant.

On voit donc qu'avec ce système, la notion de morale est en train de disparaître d'un milieu où c'était très développé (1).

Note : (1) On pense aux couches de la population les plus démunies

.../...

3) Au niveau de l'assureur

On avait déjà évoqué le problème du déficit de la branche automobile (1) ; et on avait vu que le système actuel d'indemnisation en était pour quelque chose ; puisque non adapté.

Mais à côté de ceci, on avait relevé d'autres causes ; il nous faut maintenant essayer d'établir les relations qui peuvent exister entre ces différentes causes et le système actuel d'indemnisation.

a - Tarif et système d'indemnisation

On ne peut pas concevoir un système d'indemnisation sans tarif et vice versa, il faut donc en principe qu'il y ait une corrélation, nous allons dire un lien logique entre les deux.

Nous voulons dire par là que l'un doit commander l'autre à savoir qu'une évolution d'un d'eux doit amener à réviser l'autre.

Mais ce qu'on constate dans nos marchés, c'est que cette corrélation n'existe pas ou plus entre le tarif et le système d'indemnisation.

En fait, le système actuel fait débourser à l'assureur plus que ce qu'il devait, en fonction de ce qu'il encaisse comme prime.

Ici donc, le système d'indemnisation devait conduire à une révision du tarif en vigueur or il n'en est rien et ceci se fait sentir au niveau des résultats des assureurs en automobile.

b - Système d'indemnisation et juge

De même qu'il devait y avoir une relation étroite entre système d'indemnisation et tarif, il devait aussi exister entre la première et la jurisprudence.

A ce niveau on voit que cette corrélation existe en ce sens que le système tel qu'il est défini par les textes permet une réparation intégrale du préjudice subi par la victime.

(1) : Cf. supra section préliminaire;

Le juge étant soumis à la loi, applique scrupuleusement la réparation intégrale.

Mais le juge, ayant aussi son intime conviction, pour apprécier tel ou tel cas, il arrive souvent qu'il en donne trop, plus qu'il n'en faut.

formulation ?
Conclusion : Il ressort de ce qui précède, que la corrélation entre le système d'indemnisation, tarif et juge est faussée.

Dans tous les deux cas, c'est un dépassement à savoir qu'on donne plus qu'on ne doit et la conséquence donc ne peut être qu'un déficit.

4
Mais en dehors de ces causes essentielles, on en a noter une autre qui peut jouer un rôle non négligeable.

c - Les délais de règlement

On a vu que les délais de règlement étaient longs et que ceci constituait un gros inconvénient pour les victimes.

Mais on avait aussi relevé que ceci pouvait se retourner contre l'assureur.

En fait, on soutenait que le retard dans le règlement des frais de soins et le manque de médicaments dans les hopitaux concourraient à aggraver les blessures de la victime.

Pour montrer comment cela peut toucher l'assureur, on va prendre un exemple.

Un blessé dont la blessure à la jambe s'infecte faute d'administration de soins au moment opportun ; voilà une jambe qui sera amputée ; l'assureur va ainsi se retrouver avec non seulement des pertes de revenus et des frais de soins à payer mais aussi une jambe à compenser.

A cela s'ajoute éventuellement l'augmentation des frais de soins.

Comme on le voit donc l'assureur lui même n'est pas à l'abris des conséquences des retards apportés au règlement des dossiers.

.../...

On peut considérer que cet accroissement de charge est faible ; il l'est quand c'est un cas isolé mais quand cela s'accumule, on peut aboutir à quelque chose d'extraordinaire sans compter le tort que cela va faire aux victimes à qui on aurait pu éviter cette situation.

Conclusion

Nous venons de terminer notre diagnostic.

X Nous avons présenté le mécanisme de fonctionnement du système actuel d'indemnisation et en même ^{ses} forces et faiblesses. Maintenant que nous connaissons, où se trouve le mal,

Nous pouvons maintenant l'attaquer avec les moyens dont nous disposons.

C'est ainsi que la deuxième partie sera consacrée à l'étude de ces moyens.

.../...

DEUXIEME PARTIE :

VERS UN SYSTEME D'INDEMNISATION PLUS JUSTE

Nous arrivons au centre de notre problème.

Il nous faudra ici voir comment on peut parvenir à un système d'indemnisation plus juste et mieux adapté aux réalités africaines ; et ceci, nous n'y parviendrons qu'en faisant référence à ce qu'on a déjà dit au niveau de l'évaluation du système actuel.

En fait nous avons montré les forces et les faiblesses d'un tel système.

Maintenant que nous savons où se situe le mal, il ne sera pas en principe, compliqué de le combattre. Il faudra seulement avoir à l'esprit les intérêts en jeu : il y a les intérêts des victimes bien sûr, mais aussi ceux de l'assureur.

Nous pensons qu'il est scandaleux de croire que ce sont des intérêts divergents.

Comme nous l'avons déjà démontré au niveau de la présentation de la branche automobile, le système actuel, peut mener jusqu'à l'insolvabilité de l'assureur.

Or si celui-ci devient insolvable, les victimes vont se retrouver sans indemnité et c'est justement ce qu'on veut éviter.

Vous comprendrez donc, qu'il est nécessaire de parvenir à une solution d'équilibre et nous allons ainsi proposer certains moyens qui peuvent aider à atteindre cet objectif.

Ils vont se regrouper en aménagements du système actuel et en quelques solutions complémentaires.

.../...

CHAPITRE 1 : AMENAGEMENTS DU SYSTEME

Comme nous avons déjà eu à le démontrer dans le chapitre 2 de la première partie, le système actuel, bien que présentant des avantages pour les victimes, n'en comporte pas moins des inconvénients à l'égard de celles-ci.

Mais on a aussi relevé des inconvénients au niveau de l'assureur lui-même et de la société en général.

Ceci étant, nous allons voir les moyens qui vont permettre de remédier à ces inconvénients.

A - Accélération des procédures de règlement

Nous avons vu que l'inconvénient majeur du système à l'égard des victimes provenait des longs délais de règlement des dossiers.

C'est donc à ce niveau qu'on devra inciter les assureurs à faire diligence pour permettre aux victimes de percevoir leur dû.

En fait, il s'agit ici non seulement des frais réels de soins ou autres engagés par la victime ou ses ayants droit, mais de l'indemnité elle-même.

Même si, en raison des renseignements détenus par l'assureur, il n'est pas possible de régler tout de suite le dossier, une autre solution peut être envisagée.

Nous allons donc voir les deux variantes de cet aménagement.

1) Réduction des délais de règlement

La loi Badinter n° 85.677 du 05 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation est un bel exemple.

En fait cette loi impose un certain nombre de délais tout au long de la procédure.

C'est ainsi par exemple que l'assureur doit faire son offre d'indemnité dans un délai fixé par la loi. (cf. art 12 L. n° 85-677).

.../...

En ce qui concerne la collecte des renseignements nécessaires à l'appréciation de l'offre d'indemnité à faire à la victime ou à ses ayants droit, l'assureur dispose d'un délai de quinze jours pour demander des précisions complémentaires sur des renseignements fournis par les victimes. (1)

Imposer ces délais à l'assureur c'est le contraindre à ne pas faire trainer le dossier et à amener les victimes à collaborer au règlement de leur dossier.

2) Versement de provisions

X Réduire les délais de règlement n'arrange pas toutes les victimes car il y en a qui ne sont pas en mesure de subvenir d'abord à leurs soins, mais d'autres ne pourront plus survivre : et ceci est le cas qu'on a déjà évoqué et qui concerne le travailleur journalier hospitalisé des suites de l'accident.

A ce niveau donc, le meilleur service qu'on peut rendre à de telles victimes, c'est de leur verser une certaine somme d'argent leur permettant de subsister en attendant le règlement définitif de leur affaire.

Cette provision devant être appréciée en fonction de plusieurs critères tels le montant éventuel de l'indemnité totale.

Conclusion : Comme on vient de le voir, ces deux solutions ne s'excluent pas, mais sont parfaitement cumulatives ; puisque l'objectif à atteindre c'est d'éviter de mettre les victimes dans des situations alarmantes.

B - Privilégier le règlement amiable

Ceci est une solution qui arrange non seulement l'assureur mais aussi la victime.

Elle est à l'avantage de l'assureur parce qu'elle lui permet de déboursier beaucoup moins que dans le cadre du règlement judiciaire.

Note : (1) Cf. article 5, Décret n° 86-15 du 06 janvier 1986 pris pour l'application de la loi n° 85.677 du 05 juillet 1985.

Mais à la victime, cette solution permet d'abord de gagner du temps : on a vu que le règlement judiciaire pouvait durer jusqu'à deux ans ; d'autre part elle lui rapporte plus.

En effet avec la procédure judiciaire, la victime se fera assisté d'un avocat.

Or l'avocat va fixer ses honoraires en pourcentage à appliquer au montant de l'indemnité fixée par le juge.

Et dans la pratique on constate que la victime se retrouve avec nettement moins que le montant qui avait été demandé au début ; c'est donc l'avocat qui gagne dans cette procédure.

En raison de ce qui a précédé, la victime a donc intérêt à recourir à la procédure amiable.

Mais puisque le système d'indemnisation doit établir un équilibre entre les parties, il faut aussi que l'on cherche des moyens permettant de soulager la trésorerie de l'assureur. C'est ainsi qu'il faudra effectuer certains correctifs dans ce sens.

C - Prise en compte des moyens d'exonération

Dans ce paragraphe, on va essentiellement parler de la faute de la victime.

Nous avons déjà vu que cette faute de la victime exonère, totalement ou partiellement l'auteur du dommage.

Mais ce qu'on constate dans la pratique - et ici on fait référence toujours au règlement judiciaire,

C'est que les juges tiennent très peu compte de la faute de la victime pour exonérer partiellement l'auteur.

Est-ce à dire qu'ils sont en train de s'aligner sur la jurisprudence DESMARES (1) ?

En fait cet arrêt a posé ce qu'on a appelé la

Note : (1) Cf. 2e ch. civ 21 juillet 1982, Argus document n° 2316, Argus du 13 Août 1982.

règle du "tout ou rien" (1) selon laquelle la faute de la victime ne peut exonérer l'auteur que totalement ; cela veut dire que pour en tenir compte, il faut qu'elle soit imprévisible et irrésistible, donc que cette faute soit constitutive de force majeure.

Cet arrêt a fait beaucoup de bruit en France dans le milieu des assureurs, mais ceci n'a servi à rien car quelques années après, a été voté une loi codifiant cette règle : la loi Badinter (2).

Cette loi ne retient maintenant que la faute exclusive de la victime comme moyen d'exonération de l'auteur ; cela signifie donc qu'en France, la simple faute de la victime ayant simplement concouru à la réalisation du dommage, n'a aucune incidence sur le montant de son indemnité et en amont sur la responsabilité de l'auteur.

En toute bonne logique, vu déjà la situation catastrophique dans laquelle la branche se trouve, nous ne pouvons pas, dans nos pays, nous lancer dans cette voie.

Or ce qu'on constate aujourd'hui, c'est comme si on allait dans le sens de l'arrêt Desmares.

Nous prendrons ici quelques exemples :

1er cas : Un automobiliste qui ayant aperçu un piéton s'engager dangereusement sur la route freine, et son véhicule s'arrête ; le piéton, affolé, vient heurter le flanc de la voiture ;

2e cas : Un automobiliste renverse un piéton dans un virage.

Il est très courant que le juge condamne totalement le conducteur en disant qu'il n'a pas été prudent, c'est à cause de cette tendance et en raison des considérations sur le déficit de la branche, qu'on insiste pour que les juges soient moins sévères avec les assureurs, qui n'ont pas les moyens de supporter l'application d'une telle règle.

Note : (1) art. de Mr Gilbert Croquez, l'Argus du 06-07-84 P. 1572 et suivantes
(2) Argus du 19-07-85, document n° 2619.

S'il est vrai qu'un automobiliste doit être prudent à l'approche d'un virage, il est presque imprévisible pour lui qu'un individu traverse la chaussée à ce niveau là, il y a donc lieu ici, à retenir ne serait-ce qu'un concours à la réalisation du dommage.

D - Limitation au niveau des préjudices indemnissables

A ce niveau la limitation sera double ; d'abord au niveau des préjudices à indemniser et après au niveau des montants.

1) Limitation des préjudices indemnissables

Les victimes étant nombreuses et leurs cas distincts, il est donc important que les dossiers soient réglés en tenant compte du cas particulier de chaque individu ; ceci est valable surtout en ce qui concerne les préjudices non économiques.

Mais on peut d'ores et déjà s'interroger sur l'opportunité de la prise en compte de certaines rubriques, on veut se demander *ici*, s'il n'y a pas double emploi entre deux ou plusieurs rubriques.

C'est ainsi par exemple qu'on peut se demander s'il est logique de réparer le préjudice d'agrément en même temps qu'une incapacité permanente ?

Nous pensons, à y voir de plus près que la réparation de l'invalidité fonctionnelle (la réparation de la perte d'une main) englobe la réparation de tout ce à quoi cette main pouvait servir.

Le préjudice d'agrément étant celui qui résulte de la pratique de certains loisirs, nous pensons que si c'est la main qui permettait de se livrer à tel ou tel loisir, en réparant la perte de cette main, on a réparé en même temps les conséquences que la perte de cette main peut entraîner.

.../...

Mais ceci ne doit pas être assimilé par exemple aux conséquences sur l'activité professionnelle.

En fait, cette activité est source de revenus pour la victime, il est donc normal, si l'incapacité doit avoir une incidence sur cette activité professionnelle, qu'on en tienne compte.

X Il y a cependant une rubrique qui est exempte de toutes ces appréciations, c'est celle des Frais réels engagés par la victime pour faire face aux suites de l'accident.

Exemple : Frais de soins

Frais de transport etc...

Il y a aussi les pertes de revenus pendant la période où la victime est restée inactive.

explication? Avant de terminer, nous devons signaler, qu'il faut exclure toute possibilité d'indemnisation pour les victimes indirectes si la victime directe est en vie.

2) Limitation quant au montant

Ici l'exemple du Maroc mérite d'être évoqué.

Une loi (1) a été votée dans ce pays fixant les modalités de fixation des indemnités dues à la victime ou à ses ayants droit.

Nous pensons que c'est un bon exemple à suivre. Cette loi précise qu'on va faire référence à un capital de référence auquel on doit appliquer le taux du préjudice pour déterminer l'indemnité due.

Ce capital tient compte de plusieurs critères tels l'âge de la victime au moment de l'accident et de son salaire ou de ses gains professionnels.

Mais la loi prévoit le cas d'une victime qui ne dispose pas, au moment de l'accident, de gain ou de salaire; on la rattache à une des catégories déterminées dans le tableau.

Ce qu'il faut peut être retenir, c'est que ce capital est donc plafonné et s'applique à n'importe quelle victime.

Note : (1) loi n° 1-84-177 du 02 octobre 1984 dans l'assureur Africain n° 4 de mai 1985.

Ceci va permettre une indemnisation équitable des victimes.

Une autre disposition limitant le montant, est l'article 12 qui dispose : "lorsque le montant global des indemnités attribuées aux ayants droit... dépasse le capital de référence, il est procédé à une réduction proportionnelle des indemnités revenant à chacun".

Il y a un détail important à relever au niveau de l'indemnisation de la victime ; il est précisé dans l'article 11 "... le conjoint ----> 25 % (en cas de pluralité de veuves, ce taux est ramené à 20 % pour chacune d'elles, sans, toutefois, que le montant global des indemnités allouées à l'ensemble des veuves puisse dépasser 40 %)".

Nous avons déjà dit que ceci est un exemple à suivre avec toutes les nuances qui s'imposent ; il faudra donc prendre une loi adaptée au milieu social dans lequel on doit l'appliquer.

Ceci est fait dans la lignée du système proposé par le professeur TUNC qui propose des indemnités plafonnées et une limitation du nombre de bénéficiaires (1).

Il faudra, pour la mise en oeuvre de cette idée, une étude menée par des techniciens : assureurs, médecins, juges etc... afin d'élaborer un barème servant de base à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation.

Conclusion : Nous venons ainsi de passer en revue les aménagements que nous jugeons utiles pour que le système d'indemnisation des accidents de la route soit viable.

Nous estimons en plus de ceci, que ces aménagements pris isolément ne résoudraient pas la question.

C'est pourquoi nous avons estimé qu'il était indispensable de penser à des solutions complémentaires qui vont constituer l'objet de notre prochain chapitre.

Note : (1) : Cf Précis des accidents automobile ; Jean Bédour et ses collaborateurs pages 941 et suivantes.

Chapitre 2 LES SOLUTIONS COMPLEMENTAIRES

Le terme "complémentaire" est pris ici dans son vrai sens à savoir ce qui vient combler une lacune.

Nous estimons en effet que le système d'indemnisation aussi rigoureux soit-il, ne pourra être opérationnel que pendant un certain temps.

En fait nous avons déjà insisté sur les déviations possibles.

Nous prendrons ici pour exemple l'interprétation qui a été faite de l'article 1384 du code civil ; le juge étant parvenu à faire dire à la loi ce qu'elle n'envisageait pas au départ ; et on a vu où cela nous amené aujourd'hui.

Ainsi, pour parer à des éventualités de ce genre, il faut trouver des moyens de défense d'autant plus qu'il y en a qui sont parfois indispensables.

Nous Venons en maintenant à l'étude de quelques uns de ces moyens

A - L'indexation du tarif

Nous avons déjà indiqué, dans la section préliminaire que le tarif en vigueur dans nos Etats membres de la CICA était une des causes du déficit de la branche automobile.

Et là, nous avons fait allusion au fait que ce tarif était devenu statique et ce en raison de considérations sociales, semble-t-il !

Nous n'avons rien contre cette tendance sociale, mais il ne faut pas que cela soit fait au détriment d'autres entités.

En fait l'assureur, c'est un gestionnaire de la mutualité des assurés et qu'il est donc tenu de prendre sur lui les conséquences dommageables des faits de ces assurés ; il y a donc un transfert de risque, de l'assuré sur l'assureur.

.../...

X Il était normal que ce transfert soit rémunéré. On n'a pas laissé aux assureurs la liberté de fixer leur tarif ; les pouvoirs publics ont estimé qu'il leur fallait confectionner un tarif que tous les assureurs devaient appliquer. Ceci fut fait par des techniciens.

Mais là où il y a problème, c'est que ce tarif imposé est, à partir d'un certain moment, devenu insuffisant.

En fait les paramètres suivant lesquels il a été établi n'étaient et ne sont plus les mêmes.

Les pouvoirs publics devraient donc procéder à une révision de ce tarif ; mais il n'en a rien été et ceci a entraîné des conséquences très importantes au niveau des résultats des compagnies d'assurance (1).

Cela pour montrer le rôle important que joue un tarif suffisant dans le développement de l'assurance.

En fait aujourd'hui, il n'est pas rare sur nos marchés de voir des compagnies qui, par tous les moyens, ^{aut} tentent de faire de l'assurance et tout ceci à cause du déficit que l'insuffisance du tarif est en train d'engendrer sur le marché.

Il faut peut être rappeler les origines de cette insuffisance du tarif.

Elle provient comme nous l'avons déjà indiqué, de l'accroissement de la fréquence des accidents et surtout du coût des sinistres.

La flambée des coûts des sinistres étant due surtout au changement de mentalités des individus, dicté par les facilités offertes par le système actuel d'indemnisation (2).

Puisque la prime, et donc le tarif est fonction essentiellement de ces deux paramètres que sont la fréquence et le coût moyen des sinistres, nous pensons qu'il est opportun que le tarif soit indexé sur ces paramètres.

Nous voyons donc le rôle que le tarif joue s'il est suffisant, mais il y a d'autres moyens pas directement liés à l'opération d'assurance.

Note : (1) : cf section préliminaire : conséquences du déficit.

(2) : cf. inconvénients du système actuel d'indemnisation.

B - Prévention routière

Nous venons de dire dans le point précédent que les paramètres de confection du tarif évoluaient et que donc le tarif devait être révisé en tenant compte de ceci.

Mais pour éviter de changer le tarif à tout moment, on peut chercher à freiner l'évolution des paramètres qui conditionne celle du tarif.

Le premier élément sur lequel on doit agir, et qui constitue la source de tout, c'est la fréquence des sinistres.

En fait, s'il n'y avait pas d'accident, il n'y aurait jamais eu paiement de la part de l'assureur, qui devait se retrouver avec les "poches pleines".

Mais puisque la réalité est autre, nous pensons qu'on peut essayer de réduire les accidents et les cantonner dans des limites raisonnables.

Et ici, l'un des moyens dont on dispose est la prévention routière.

Cette prévention devant se faire au moins à deux niveaux : d'une part au niveau des automobilistes et à celui des autres usagers d'autre part.

1) Au niveau des automobilistes

Par automobiliste, on entend conducteur.

C'est une personne qui est apte à utiliser un véhicule automobile pour avoir obtenu, après test un certificat appelé: Permis de Conduire.

Au niveau de ce test il s'agit de voir si cet individu connaît les dispositions du code de la route à savoir, en gros, vérifier s'il sait utiliser la "route".

Il y a dans ce test un côté pratique et un côté théorique.

Au sortir de ce test, le conducteur, une fois qu'il emprunte la route, va essayer de mettre en pratique ce qu'il a déjà appris.

.../...

Ceci va consister à observer les prescriptions contenues dans les panneaux de signalisation par exemple.

Mais pour ce faire, il faut que ces panneaux existent et aux endroits où il faut.

A ce niveau donc, la prévention va consister à poser des panneaux à des endroits bien précis pour signaler tel ou tel danger.

Si donc ces panneaux sont bien placés, les conducteurs et usagers les verront et pourront respecter les prescriptions qu'ils contiennent.

Mais la prévention à ce niveau ne suffit pas, il faut bien autre chose.

2) Au niveau des autres usagers

Nous pensons essentiellement aux piétons, cyclistes; en général, à ceux qui utilisent la route sans nécessité d'avoir un certificat d'aptitude au préalable.

A ce niveau, la prévention va consister en une information de ces individus.

Ceci peut se faire de plusieurs manières.

On peut procéder à l'introduction des manuels et de films à commenter par des moniteurs au niveau des écoles, mais aussi par des émissions radio - télévisées ou par des projections publiques de films suivis de commentaires.

Nous pensons en effet, que le grand nombre d'accidents est dû surtout au manque d'information des usagers de la route. L'exemple du piéton qui traverse la chaussée dans un virage en dehors des agglomérations, c'est-à-dire quand la vitesse n'est pas limitée, donne une illustration de cette ignorance des règles élémentaires de circulation routière, donc l'absence d'information.

Si on arrive à leur inculquer ces règles, nous pensons que la sinistralité en automobile va largement baisser.

Etudions maintenant, la troisième solution.

.../...

C - L'institution d'un fonds de garantie

La législation de tous les membres de la CICA prévoit la création d'un fonds de garantie ; mais jusque là il n'y a que le Cameroun qui l'a effectivement institué.

Cette disposition est toujours motivée par le souci de socialisation du risque automobile.

En fait le fonds doit, en principe, prendre en charge :

- les sinistres corporels dont l'auteur est inconnu, n'est pas assuré ou se révèle partiellement ou totalement insolvable.

- les sinistres matériels dont l'auteur identifié n'est pas assuré, ou se révèle totalement ou partiellement insolvable. etc...

C'est donc un bon relais de l'assureur dans l'indemnisation des accidents de la route.

Mais en dehors de ces attributions traditionnelles, on pourrait confier au fonds de garantie - au cas où il serait institué - la charge de s'occuper des FRAIS DE SOINS ; cette prise en charge devant intervenir dès que l'accident est porté à sa connaissance, et la ou les victimes connues.

Nous avons pensé à ça pour pallier, l'inconvénient et les difficultés que représente le préfinancement des Frais de soins pour certaines victimes.

Conclusion : Nous venons ainsi de faire le tour de la question en essayant d'exposer les moyens dont peuvent disposer les assureurs pour faire face aux problèmes liés au système d'indemnisation actuel.

Même si ^{certaines de} ces moyens ne sont pas possibles à mettre en oeuvre tout de suite, parce que rencontrant certaines résistances, les assureurs pourront agir sur d'autres, toujours en collaboration avec les pouvoirs publics, et là nous pensons essentiellement à la prévention routière car il y va de son intérêt et de celui de la mutualité, car si les accidents diminuent, sa charge de sinistres va baisser et corrélativement elle pourra réaliser des bénéfices.

.../...

CONCLUSION GENERALE

Nous venons à travers cette étude de proposer quelques moyens qui sont de nature à apporter une contribution à la solution du problème qui se pose avec beaucoup d'acuité aux assureurs.

En fait, ces derniers ont estimé qu'il fallait revoir le système actuel d'indemnisation qui ne leur paraît pas adapté aux réalités africaines.

Nous estimons qu'il ne s'agissait pas de dire que le système n'est pas adapté aux réalités africaines mais plutôt, qu'il est trop lourd pour l'assureur.

En fait, on constate que le système permet une indemnisation intégrale au profit des victimes, alors que l'assureur n'est pas payé pour ceci ; le tarif étant devenu insuffisant.

Il faut, à notre avis, voir l'idée qu'il y a derrière ce cri d'alarme des assureurs automobile à bout de souffle.

Ils veulent faire voir qu'ils sont en difficulté financière à cause du déficit de la branche automobile.

A partir de ce moment nous pensons que le problème à poser devait être tout simplement le suivant :

" les moyens d'enrayer le déficit de la branche automobile" ou quelque chose du genre. S'il était posé ainsi, le problème aurait plus de chance de trouver rapidement de solution.

Au nom de la socialisation du risque automobile, il serait difficile de faire codifier des mesures tendant à restreindre les droits des victimes. Pour exemple, prenons le cas du projet du professeur TUNC sur la sécurité routière, ce projet qui date de 1966, n'est pas le premier du genre. Il est à l'état de projet jusqu'à présent alors que la loi Badinter a été adoptée réduisant la liberté de manoeuvre de l'auteur du dommage et de son assureur.

.../...

Nous pensons donc que s'il faut chercher à résoudre le problème du déficit de la branche automobile il faut chercher un éventail de solutions possibles, parce que, comme nous l'avons vu dans la section préliminaire, le déficit avait plusieurs causes dont le système d'indemnisation non adapté ; mais non adapté parce que le tarif ne suivait pas et c'est seulement à cause de ce tarif statique que le système est devenu trop lourd.

Nous estimons donc qu'il faut absolument se battre pour que le tarif soit relevé, de même pour que d'autres solutions complémentaires soient mises en oeuvre car en fait tout là dedans se tient : si un maillon est grillé tout le système va s'en ressentir.

C'est pourquoi nous pensons, en même temps que Mr Paul TSALA et Mme CHASSAGNE (1), qu'il faut que toutes les personnes concernées s'asseyent autour d'une table pour voir concrètement les solutions à apporter au grave problème que constitue le déficit de la branche automobile ; il s'agira essentiellement des pouvoirs publics, des magistrats, des médecins et des assureurs./-

Note : (1) : lors du colloque organisé par la FANAF à Yamoussokro du 21 au 26 Avril 1986.

B I B L I O G R A P H I E

OUVRAGES

Jean BEDOUR et ses collaborateurs "Précis Des Accidents
d'Automobile"

Jean Pierre TOSI " Le Droit des Obligations au Sénégal"

Claude J. BERR	!	
Hubert GROUTEL	!----->	"Circulation : Indemnisation des victimes"
Claudine JOUBERT-SUPIOT	!	

ARTICLES

"Du bon usage de l'arrêt DESMARES" Gilbert
CROQUEZ dans l'Argus du 06-07-1984
P. 1572 à 1574.

"Adoption de quatre résolutions relatives aux
assurances dans les pays en développement"
Résolutions de la commission des invisibles de
la CNUCED ; l'Argus du 01-04-1983 P 737 à 738.

" l'Indemnisation des victimes fautives" par
Henry Margeat dans l'Argus du 12-01-1979
P. 87 et suivantes.

"Le préjudice corporel en question" Interview de
Henry Margeat dans l'Argus du 07-05-1976
P. 962 à 964.

"Les problèmes de la sécurité routière au niveau
de l'assurance" Rapport du Conseil Economique
et Social par Henry Buisson dans l'Argus du
07-05-1976 P. 965 à 968.

"Indemnisation des victimes de la circulation"
dans l'Argus du 14-10-1983 P 2228 et 2230.

"Accidents de la circulation : la loi du 05-
07-1985 P 2020 et suivantes, par Gilbert
CROQUEZ dans l'Argus du 06-09-85.

TEXTES DE LOI

Décret n° 86-15 du 06 janvier 1986 pris pour
l'application de la loi n° 85-677 de 05 juillet
1985.

dans l'Argus du 24-01-1986 P. 197.