



Centre Africain d'Etudes Supérieures en Gestion

CESAG EXECUTIVE EDUCATION

(CEE)

**MBA en Administration et Gestion
des Entreprises**

(MBA-AG)

**Promotion 14
(2015-2016)**

Mémoire de fin d'études

THEME

La gestion et le règlement des préjudices corporels
consécutifs aux accidents de la route : cas de la
division des accidents de circulation de l'Agence
Judiciaire de l'Etat (Sénégal)

Présenté par

Kadia NIANG

Dirigé par

Docteur CHABI Bertin

Chef de département

CESAG exécutive éducation

Avril 2017

DEDICACE

A toute ma famille ;

A tous et à toutes mes amis ;

A mes deux adorables parents pour leurs prières, leurs conseils et leurs encouragements ;

CESAG - BIBLIOTHEQUE

REMERCIEMENTS

Mes remerciements vont à l'endroit de :

- Monsieur Bertin CHABI, mon encadreur, enseignant associé au CESAG, expert financier pour son engagement, sa disponibilité et sa patience ;
- Monsieur Cheikhou Ibrahima Diaby GASSAMA, pour ses grandes qualités humaines et professionnelles, son dévouement et sa contribution dans la réalisation de cette étude ;
- Monsieur Moussa THIAM, responsable de la Division Accident de la Circulation de l'Agence Judiciaire de l'Etat pour sa disponibilité, son professionnalisme et son efficacité ;
- tout le personnel de l'AJE ;
- l'ensemble du corps administratif et professoral du CESAG plus particulièrement le département du CESAG Exécutive ;
- mes camarades de promotion pour les moments agréables passés ensemble ;

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

AD : Administration

ANPAVH : Association de Personnes Accidentées Vivant avec un Handicap

AJE : Agence Judiciaire de l'Etat

BAF : Bureau Administratif et Financier

NSP : Brigade Nationale des Sapeurs-Pompiers

CIMA : Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances

COF : Contrôle des Opérations Financières

CF : Contrôle Financier

CESAG : Centre Africain d'Etudes Supérieures en Gestion

CICA : Conférence Internationale du Contrôle des Assurances en Afrique

DAC : Division des Accidents de la Circulation

GHE : Global Health Estimates

ITT : Incapacité Temporaire de Travail

IPP : Incapacité Permanente Partielle

MEFP : Ministère de l'Economie des Finances et du Plan

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

PE : Préjudice Esthétique

PVC : Procès-Verbal de constat

PIB : Produit Intérieur Brut

RC : Responsabilité Civile

SLEC : Service de Législation des Etudes et Contentieux

SMIG : Salaire Minimum Interprofessionnel Garantie

LISTE DES TABLAUX ET FIGURES

➤ **Les tableaux**

Tableau 1 : Matrice de Haddon

Tableau 2 : barème d'indemnisation de la souffrance physique

Tableau 3 : barème d'indemnisation du préjudice moral

Tableau 4 : Répartition Matériel Informatique de l'AJE

➤ **Les figures**

Figure 1 : Répartition de la mortalité routière totale selon le niveau de revenus des pays en milliers

Figure 2 : Présentation référentiel de travail de la DAC

Figure 3 : Représentation délai de traitement des dossiers corporels

Figure 4 : Outils de gestion indiqués par le personnel de l'AJE

Figure 5 : Réponses personnel de l'AJE

SOMMAIRE

DEDICACE.....	II
REMERCIEMENTS.....	III
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS.....	IV
LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES.....	V
INTRODUCTION GENERALE.....	1
1. Problématique.....	4
2. Objectifs de la recherche.....	5
3. Intérêt de l'étude.....	6
PREMIERE PARTIE : CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE DE L'ETUDE.....	7
CHAPITRE 1 : REVUE DE LA LITTERATURE.....	8
Section 1 : Définition des concepts et cadre législatif des accidents.....	8
Section 2 : Les accidents de la route.....	13
CHAPITRE 2 : PRESENTATION DE L'AJE ET METHODOLOGIE DE L'ETUDE.....	20
Section 1 : Historique de l'AJE.....	20
Section 2 : Méthodologie de l'étude.....	23
DEUXIEME PARTIE : PRATIQUE DE LA GESTION ET DE REGLEMENT DES PREJUDICES CORPORELS A L'AJE.....	25
CHAPITRE 3 : LA GESTION ET LE REGLEMENT DES PREJUDICES CORPORELS A L'AJE.....	24
Section 1 : Description de la procédure de gestion.....	25
Section 2 : Description de la procédure de règlement.....	30
CHAPITRE 4 : ANALYSES DES RESULTATS ET RECOMMANDATIONS.....	33

Section 1 : Présentation et analyses des résultats.....	33
Section 2 : Recommandations.....	42
CONCLUSION.....	43
ANNEXES.....	45
BIBLIOGRAPHIE.....	49
TABLE DES MATIERES.....	52

CESAG - BIBLIOTHEQUE

CESAG - BIBLIOTHEQUE

INTRODUCTION GENERALE

L'insécurité routière constitue un important problème de santé publique avec environ 1,26 millions de mort par an. Neuf décès sur dix consécutifs à un accident de la route surviennent dans les pays en voie de développement et c'est au niveau de la région Afrique et la Méditerranée orientale que les taux de mortalité sont les plus élevés selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Si le transport routier a fortement contribué au développement de zones enclavées, il n'en demeure pas moins que les accidents de la route représentent aujourd'hui un grave problème de santé publique, au niveau mondial, régional et national.

Ils constituent la neuvième cause de mortalité, tous âges confondus en 2011, avec une mortalité estimée à 1,261 millions de décès annuels (soit 18 décès pour 100.000 habitants). Ce chiffre représente 2,8% de la mortalité totale et est en augmentation (il était de 1,017 millions en l'an 2000) selon les statistiques de l'OMS. Vingt à cinquante autres millions de personnes survivent avec des accidents qui provoquent, partout dans le monde des traumatismes handicapants. Ces accidents routiers représentent un coût important pour les pays pauvres dont le produit intérieur brut (PIB) est estimé entre 1 à 3%, mais ils sont également souvent fortement liés à l'activité économique à laquelle le trafic routier contribue.

Au Sénégal, en moyenne, les accidents de la circulation causent 350 morts par an. Cette estimation, avait été faite en 2013 par le directeur des Transports terrestres : El H. Ndiaye Seck Wade, traduit l'ampleur de l'insécurité sur nos routes. Et il n'avait assurément pas tout faux, lorsqu'il indiquait : «Si l'on n'y prend pas garde, d'ici quelques années, la route fera plus de victimes que le Sida au Sénégal».

De l'avis du colonel Mamadou Cissé, de la Brigade Nationale des Sapeurs-Pompiers (BNSP), les soldats du feu « ont effectués 9203 sorties de secours. Parmi ces sorties sont notés 15250 blessés et 365 morts » et, si l'on en croit l'Association Nationale des Personnes Accidentées Vivant avec un Handicap (ANPAVH) entre 2002 et 2013 (soit 11 ans), 41926 cas d'accidents de la route ont été enregistrés, coûtant la vie à 2400 personnes.

Les routes sénégalaises sont loin de constituer des gages de sécurité pour les usagers. Une constance certifiée en 2014 par une inquiétante recrudescence des accidents de la circulation relevée à l'échelle nationale, avec son corolaire de morts.

La région de Dakar enregistre le plus grand nombre d'accident avec 5653 dont 8225 victimes et 126 morts. Les régions de Thiès et de Diourbel arrivent en second palier avec 3644

accidents ayant causé 115 décès, puis 1119 autres accidents survenus dans les régions de Kaolack, Fatick et Kaffrine ayant causé 61 décès. Les régions de Kolda, Sédhiou et Ziguinchor enregistrent 585 accidents avec une trentaine de morts. Et enfin les régions de Saint-Louis, Louga, Matam et Tamba totalisent avec un nombre de 2108 accidents dont 78 décès. Tels sont dans leurs énormités les chiffres qui ont été avancés en 2014, par le journal l'Observateur dans sa livraison du 13 Avril, comme représentant le nombre de victime d'accident de la circulation routière causé en une année au Sénégal.

L'accident étant par définition un évènement imprévisible, irrésistible et soudain qui cause à des personnes des dommages matériels et corporels, il est parfois difficile de l'éviter, nonobstant toutes les précautions prises par le conducteur du véhicule. La cause de l'accident pouvant être extérieure à ce dernier, et comme chacun le sait, en vertu des dispositions des articles « 13182 et 13183 » du code civil, celui qui cause un dommage à autrui, soit par son propre fait, soit par le fait d'une personne dont il répond ou d'une chose dont il a sous sa garde doit le réparer.

Quoiqu'il en soit, une fois que le sinistre survient, inévitablement les victimes doivent être indemnisées, ce qui est tout à fait normal parce que dans la plupart des cas, l'accident crée un déséquilibre financier dans le patrimoine des accidentés et ce n'est qu'à bon droit que ce déficit doit être comblé. La personne responsable de l'accident peut se trouver insolvable et donc incapable de faire face aux dommages matériels et corporels causés aux tiers. Pour éviter ce genre de situation, dans la plupart des pays du monde, le législateur a institué une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicule terrestre à moteur.

Au Sénégal, l'assurance responsabilité civile automobile a été rendue obligatoire par la loi n°7433 du 18.07.74 relayée par le code CIMA (Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances) dans son livre. Depuis le 15 Février 1995, date d'entrée en vigueur du code Cima. Cette obligation permet à l'assureur, de prendre en charge les dommages causés aux tiers et mettant en cause la responsabilité de l'assuré qui peut être le propriétaire, le conducteur ou toute autre personne ayant la garde ou la conduite du véhicule.

L'Article 200 du Code de la (CIMA) exclut l'Etat de cette obligation d'assurance car étant considéré comme son propre assureur. En d'autres termes, l'importante surface financière de l'Etat lui permet de faire face aux dommages qu'il peut causer aux tiers. En effet, en son rôle de protecteur, de défenseur de l'intérêt général, l'Etat s'est toujours octroyé un certain nombre

d'attributs parmi lesquels le caractère immuable de sa solvabilité. On estime donc ici que l'Etat, à la différence des autres personnes physiques ou morales, est à même de faire face aux conséquences pécuniaires pouvant résulter de l'utilisation de ses véhicules terrestres à moteur. D'où l'auto-assurance de l'Etat en matière de responsabilité civile automobile.

1. Problématique

Malgré cette obligation de non assurance des véhicules de l'Etat, il existe à l'Agence Judiciaire de l'Etat (AJE), une Division des Accidents de la Circulation (DAC) qui s'occupe de tout ce qui est contentieux né des accidents de la route et de tout sinistre matériel ou corporel causé par ou contre les préposés de l'Etat dans l'exercice de leur fonction.

Cette division a enregistré entre le 1^{er} Janvier 2015 et le 31 Décembre 2015, 280 dossiers d'accidents (matériels et corporels confondus) dont 30 victimes blessées et 8 décès sans compter le nombre d'accident non déclarés.

La principale cause de ces accidents est le facteur humain comme l'a souligné en mai 2016, le Ministre Sénégalais des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement Monsieur Mansour Elimane Kane. Lors de la Semaine Nationale de la Prévention Routière, il souligne dans Senenews.com que « 92% des accidents enregistrés au Sénégal sont dus aux comportements humains et non à l'état des routes et des véhicules ensuite, le mauvais état de la route, la vétusté du parc automobile (véhicules ayant une moyenne d'âge de plus de 15ans). Les statistiques ont montré que le pourcentage des accidents mettant en cause l'état technique du véhicule est de 2%, 5% procèdent de l'état du véhicule et 43% concernent le conflit entre la voiture et le piéton ».

La DAC rencontre le plus souvent des difficultés liées à la fréquence des accidents. La plupart de ces accidents sont causés par les convois de la gendarmerie, de la police ou encore, par les véhicules acquis en réforme et qui ne sont pas mutés. Les bénéficiaires de ces véhicules, pour éviter de souscrire une assurance chez des particuliers continuent toujours de rouler avec les plaques d'immatriculation de l'Administration et lorsqu'un accident se produit, l'AJE est directement mis en cause car étant civilement responsable du véhicule ayant causé l'accident. Ces accidents lorsqu'ils surviennent constituent un véritable manque à gagner pour l'AJE puisque n'étant pas dans la possibilité d'être subrogé dans ses droits et actions par l'auteur de l'accident qui se trouve le plus souvent insolvable.

L'autre difficulté réside dans le retard de la réception des procès-verbaux d'accidents. Il est constaté dans la pratique, que ces derniers accusent un retard énorme avant d'être disponible mais en plus, leur rédaction comporte parfois des ambiguïtés qui ne permettent pas d'identifier unanimement le ou les responsables de l'accident. Ainsi, il n'est pas exclu de voir l'AJE et les compagnies d'assurances mettre des mois, voire des années pour discuter du niveau de responsabilité des différents protagonistes pendant que les victimes abandonnées à leur propre sort, attendent l'issue de ces interminables échanges épistolaires.

Et enfin, vient la difficulté majeure qui réside dans la lenteur des procédures de paiement des dossiers. En effet, les victimes ou leurs ayants droits sont particulièrement vulnérables à ces lenteurs dues au contrôle effectué, dans certaines agences du Ministère comme, le Contrôle des Opérations Financières (COF), le Contrôle Financier (CF), la Direction du Budget avant l'établissement du mandat par le trésor pour règlement définitif des dossiers.

C'est fort de toutes ces raisons évoquées que l'étude que nous allons mener s'articulera autour de la question suivante : « quel est le mode de gestion et de règlement des préjudices corporels mis en place par la DAC de l'AJE ? ».

De façon plus spécifique, nous aborderons un certains nombres de questions auxquelles nous tenterons de donner la meilleure réponse il s'agit :

- quelles sont les difficultés liées à la procédure de gestion et de règlement des préjudices corporels à la DAC de l'AJE ?
- quelles améliorations pourrions-nous apporter à la procédure face aux faiblesses observées?

2. Objectifs de la recherche

Ils comprennent, un objectif général et deux objectifs spécifiques.

Objectif général : évaluer le mode de gestion et de règlement des préjudices corporels.

Objectif spécifique 1 : décrire le processus de gestion et de règlement.

Objectif spécifique 2 : analyser la procédure de gestion et de règlement puis faire des recommandations.

3. Intérêt de l'étude

- Pour l'étudiant

Une occasion de mettre en application les connaissances et les compétences acquises tout au long de la formation professionnelle que nous avons subie au CESAG.

- Pour le CESAG

Une occasion d'enrichir la documentation de la bibliothèque et d'augmenter sa base de données pour mieux affiner les études ultérieures.

- Pour le monde académique et scientifique

Ce travail de recherche permettra aux dirigeants de l'AJE et aux agents de la DAC de percevoir les défaillances qui existent dans leur système de gestion et de règlement des sinistres. Il permettra aussi aux futurs gestionnaires de la DAC, d'avoir une bonne maîtrise de la procédure d'indemnisation.

Notre étude s'articule autour de deux grandes parties :

- Dans la première partie, nous allons d'abord parler de la revue de littérature ensuite procéder à la présentation de l'AJE (son historique, sa mission, son système organisationnel et son mode de fonctionnement) et enfin nous exposerons de notre méthodologie dans la dernière partie du cadre théorique.
- Dans la deuxième partie : nous procéderons à la description de la pratique et par rapport aux résultats obtenus lors des enquêtes, nous formulerons des recommandations en vue de l'amélioration de la procédure existante de gestion.

PARTIE I :
CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE DE
L'ETUDE

CHAPITRE 1 : REVUE DE LA LITTERATURE

Cette partie sera subdivisée en deux grands chapitres, dans le premier chapitre nous ferons une revue de la littérature sur les accidents de la route ensuite nous terminerons par la présentation de l'AJE dans le second chapitre de cette partie.

SECTION 1 : DEFINITION DES CONCEPTS ET CADRE LEGISLATIF DES ACCIDENTS

1.1. Définition des Concepts

Il s'agit dans cette partie, de définir les concepts clés qui composent notre thème de recherche.

– Gestion

La gestion désigne l'action de gérer quelque chose. Le terme est utilisé dans de nombreux domaines comme celui de l'entreprise, de l'administration, de l'immobilier, etc. Elle se caractérise dans ces situations par le fait de confier à autrui, ou à soi-même, des affaires à gérer (www.journaldunet.com).

– Règlement

C'est est une procédure de dédommagement d'une personne à la suite d'un préjudice. Cette dernière peut être de différentes sortes, corporel, moral et /ou patrimonial. Le règlement peut se faire suite à une décision de justice, à l'intervention d'une compagnie d'assurance, d'un fond de garantie, ou encore, d'un organisme social (www.dictionnaire-juridique.com).

– Préjudice

Le préjudice relève du droit, il exprime l'atteinte aux droits subjectifs patrimoniaux ou extrapatrimoniaux qui appellent une réparation dès lors qu'un tiers en est responsable. Le préjudice marque le passage du fait (le dommage) au droit (la réparation) (<http://droitsocial.over-blog.com>).

– **Préjudice corporel**

Le préjudice corporel désigne l'atteinte portée à la santé ou à l'intégrité physique ou mentale d'une personne. Exemple : une maladie (cancer par exemple), une blessure, une infirmité... (www.jurisques.com).

– **Accident**

C'est un événement, généralement non souhaité, aléatoire et fortuit, qui apparaît ponctuellement dans l'espace et dans le temps, à la suite d'une ou plusieurs causes, et qui entraîne des dommages vis-à-vis des personnes, des biens ou de l'environnement (<https://fr.wikipedia.org/wiki/Accident>).

– **Route**

C'est une grande voie de communication carrossable. Une direction que l'on suit pour se rendre d'une direction à une autre (www.jurisques.com).

1.2. Le cadre Législatif des accidents de la route

Le cadre législatif de l'indemnisation des accidents est régi par la loi n°85-677 du 05 juillet 1985, dite (loi Badinter) qui permet à la victime d'un accident de la circulation dans lequel un véhicule terrestre à moteur est impliqué d'obtenir une réparation améliorée de ses préjudices, notamment en faisant intervenir l'assureur automobile.

La loi a consacré le régime de protection qui avait été développé par la jurisprudence. Au vu du constat du nombre important des victimes d'accidents de la circulation et des conditions insatisfaisantes de leur indemnisation, tenant à la longueur des procès pour déterminer les responsabilités et à la prise en compte des simples fautes d'imprudence ou d'inattention que ces victimes avaient pu commettre. Le gouvernement français avait fait voter la loi tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation.

1.3. Les conditions nécessaires d'application de la loi Badinter

Les conditions d'application de la loi sont destinées à faire fonctionner l'assurance. Elles sont entendues largement au profit des victimes puisqu'il s'agit d'un droit dérogatoire au droit

commun, détaché de toute responsabilité. Ainsi, quatre conditions sont nécessaires à l'application de la loi Badinter : il doit s'agir :

➤ **d'un accident de la circulation**

Il s'agit d'un événement soudain et fortuit, c'est-à-dire imprévisible et indépendant de la volonté des parties. La jurisprudence le rappelle régulièrement, en excluant les dommages qui résultent d'infraction pénale intentionnelle. Paradoxalement, cette solution est favorable aux victimes. En effet, si les violences volontaires étaient qualifiées d'accident, leur indemnisation serait incertaine et ce pour deux raisons.

En premier lieu, les assureurs de l'auteur du dommage volontaire refuseraient d'indemniser dans la mesure où le risque résultant d'une faute intentionnelle est toujours inassurable, conformément à l'article L113-1 du code des assurances.

En second lieu, la victime ne pourrait pas se retourner contre le Fond de Garantie des Victimes d'Infraction car depuis la loi du 6 juillet 1990, ce dernier est compétent pour des infractions mais pas en cas d'accident de la circulation. L'évènement garanti par la loi Badinter est donc un accident, et celui-ci doit intervenir sur une voie ouverte à la circulation. Les tribunaux ont une interprétation extensive de la notion de circulation.

➤ **La notion de circulation**

La loi est applicable que le véhicule soit en mouvement ou immobile. De même, aucune distinction n'est faite selon que le véhicule est dans un lieu public ou privé. Pour illustration, il a récemment été jugé que constitue un fait de la circulation tout usage du véhicule à l'intérieur d'une propriété privée. Par ailleurs, depuis la loi du 27 janvier 1993, lorsqu'un préposé est victime d'un accident de la circulation, qui constitue en même temps un accident du travail, celui-ci bénéficie de l'application de la loi Badinter. Cependant, la loi Badinter ne s'applique pas pour un accident survenu dans les dépendances de l'entreprise, ces dernières ne constituant pas une voie ouverte à la circulation.

Enfin, il a été jugé que la loi s'applique également à l'incendie provoqué par une étincelle échappée du moteur d'un tracteur effectuant un travail agricole dans un champ, même s'il n'est pas établi qu'il était en mouvement. Récemment, la jurisprudence a confirmé l'application de la loi Badinter en cas d'incendie d'un véhicule dans un parking suite à la

propagation de l'incendie d'un véhicule stationné à proximité. Cette solution est particulièrement favorable aux victimes qui n'ont pas à rapporter les conditions de la responsabilité de l'article 1384 alinéa 2 du code civil.

Néanmoins, la jurisprudence exige deux conditions pour considérer qu'il s'agit d'un accident de la circulation.

D'une part, il doit s'agir d'un fait de circulation ce qui entraîne l'exclusion de plusieurs types d'évènements.

En premier lieu, il convient d'exclure les accidents causés par des véhicules-outils, instruments du travail, dès lors que ces accidents sont dus à un élément étranger à la fonction de placement.

➤ **L'implication d'un véhicule terrestre à moteur**

Si l'on se reporte aux définitions légales quant à la notion de véhicule terrestre à moteur, on peut en déduire qu'il s'agit de tout engin doté d'un moteur, et destiné au transport tel que le véhicule automobile, le cyclomoteur, la motocyclette, l'engin agricole et de chantier. Pour que la loi Badinter s'applique, le fonctionnement du moteur est indifférent. Par ailleurs, le fait que le véhicule terrestre à moteur soit soumis à une obligation d'assurance peut être considéré comme un critère de qualification par la Jurisprudence. La jurisprudence étend également le domaine de la loi aux accessoires du véhicule terrestre à moteur. Sont donc exclus les moyens de transport non terrestres : maritimes, fluviaux ou aériens. Est également exclu tout véhicule dépourvu d'un moteur, tel qu'un vélo, une trottinette.

L'article L110-1 du code de la route exclut expressément les chemins de fer et tramways uniquement lorsqu'ils circulent sur des voies propres.

➤ **La notion d'implication**

Dès l'adoption de la loi, les juges ont eu une conception extensive de la notion d'implication. Rapidement, la Cour de cassation a distingué l'implication dans l'accident de la causalité du dommage qui est retenue dans le cadre de l'article 1384 alinéa 1 du Code civil. En effet, il a été admis qu'un véhicule qui n'aurait joué aucun rôle causal dans la production du dommage puisse cependant être impliqué dans un accident.

Cela est favorable aux victimes puisqu'auparavant, celles-ci se voyaient déboutées de leur action contre l'auteur du dommage si le lien de causalité entre le véhicule et l'accident n'était pas rapporté. A titre illustratif, il convient de citer l'arrêt du 20 mars 1999 par lequel la deuxième chambre civile de la Cour de Cassation casse la décision de la Cour d'appel qui déclare « seul responsable d'un accident le conducteur d'un cyclomoteur en considérant que la cause unique de l'accident avait été la maladresse et le défaut de maîtrise de ce conducteur qui, après avoir perdu le contrôle du cyclomoteur, était venu percuter une automobile qui circulait en sens inverse parfaitement à sa droite, et à une allure très raisonnable alors que l'automobile était impliquée dans l'accident ».

Par ailleurs, l'implication du véhicule dépend des circonstances de l'accident. A l'instar de l'article 1384 al 1er du code civil, la jurisprudence a recouru au critère du contact matériel du véhicule dans l'accident. Lorsque le véhicule est intervenu matériellement, l'implication est présumée et la victime doit simplement prouver qu'elle a été heurtée par le véhicule. Cette présomption d'implication a d'abord été retenue pour les véhicules en mouvement. Par la suite, elle a été étendue aux véhicules immobiles.

En revanche, en l'absence de choc du véhicule, la présomption d'implication disparaît au profit de la preuve par la victime du rôle causal du véhicule dans l'accident. En effet, dans cette circonstance, le véhicule doit avoir joué un rôle perturbateur pour retenir son implication. L'implication est par exemple exclue lorsque le véhicule est à l'arrêt sur la voie médiane et que l'auteur de l'accident est simplement passé devant ce véhicule. Plus récemment, la haute juridiction a retenu l'implication d'un véhicule en panne, « stationné sur la bande d'arrêt d'urgence d'une autoroute et ayant nécessité la présence de la victime qui tentait de le dépanner ». La victime avait été heurtée par un poids lourd qui n'avait pu être identifié. Cette jurisprudence marque incontestablement la volonté de trouver un responsable quoi qu'il arrive.

Ainsi, la loi du 5 juillet 1985 poursuit deux objectifs : d'une part, améliorer la situation des victimes en leur permettant de trouver facilement une indemnisation, d'autre part, accélérer leur indemnisation en évitant la voie contentieuse, par la mise en place d'une procédure transactionnelle réglementée.

SECTION 2 : LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Le problème des accidents routiers est, comme nous l'avons mentionné en introduction, un problème de santé publique majeur impliquant les principaux acteurs internationaux comme les Nations-Unies (résolutions de l'Assemblée générale des Nations-Unies, 2004, 2008, 2010), l'OMS (résolutions de l'Assemblée mondiale de la santé de 1966, 1974, 2004 et du Conseil exécutif de l'OMS 1969, 1976) et la Banque Mondiale.

Tous les jours, des millions de personnes sont tuées sur nos routes. Parmi, nos parents, amis en voyage, allant au service ou se déplaçant pour satisfaire un besoin, certains ne rentreront jamais. Ils laisseront des familles tristes et des communautés brisées. Les accidents de la circulation et ses effets pervers sont devenus sans nul doute une problématique d'insécurité routière dans le monde entier.

La sécurité entendue comme "l'état de tranquillité d'esprit de celui qui pense qu'aucun danger n'est à craindre" (dictionnaire universel, 2000, 1100) se définit également comme « une situation dans laquelle l'individu n'est exposé à aucun risque d'agression physique, d'accident, de vol, de détérioration » (Larousse, 1994, 926). Elle constitue de nos jours une préoccupation pour toutes les nations et cela explique la création des organisations, de sécurité sociale, de sécurité publique de sécurité routière etc...

Plusieurs travaux de recherches menées à partir des années 1960, ont permis d'approcher de façon pragmatique et scientifique le problème de l'insécurité sur les routes et de trouver des solutions en vue de réduire les accidents de la circulation.

Ainsi, nous pouvons classer ces travaux en trois catégories : ceux ayant abordés l'impact mondial des accidents, ceux portant sur les facteurs de risque d'accident et enfin ceux approchant les aspects préventifs des accidents de la circulation.

2.1. Impact Mondial des Accidents de la Circulation

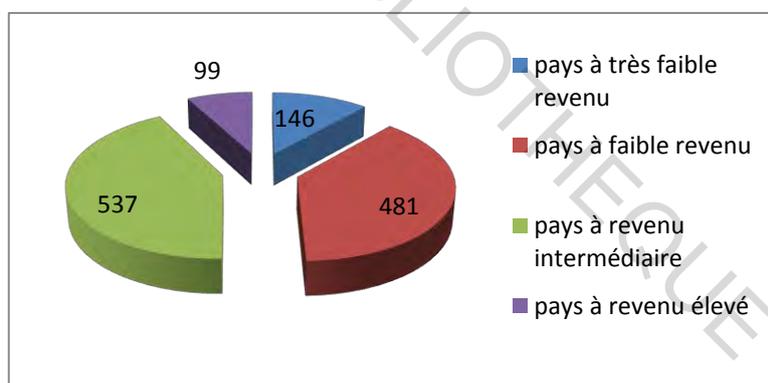
Bien avant l'invention de l'automobile, il y avait déjà des accidents de la circulation dans lesquels étaient impliqués des diligences, des charrettes, des animaux et des piétons. Le nombre de ces accidents a augmenté de manière exponentielle avec l'apparition des automobiles, autobus, camions et autres véhicules à moteur et leur généralisation.

Le premier blessé dans un accident de la circulation impliquant un véhicule à moteur a été officiellement enregistré le 30 mai 1896 : il s'agissait d'un cycliste de la ville de New-York ; un piéton londonien a été le premier à être tué dans un tel accident le 17 août de la même année.

Les accidents de la circulation ont été responsables de 2,1 % de l'ensemble des décès enregistrés dans le monde, ce qui les classe au onzième rang parmi les principales causes de décès à l'échelle mondiale. En plus des tués, on estime qu'entre 20 millions et 50 millions de personnes sont blessées chaque année dans des accidents de la circulation.

Les taux de décès par accident de la circulation varient énormément d'une région à l'autre et d'un pays à l'autre au sein d'une même région. D'une manière générale, les pourcentages de tués sont plus élevés dans les pays à revenu faible ou intermédiaire que dans les pays à haut revenu. Au total, 90 % des tués sur la route en 2002 vivaient dans des pays à faible et moyen revenu.

Figure 1: Répartition de la mortalité routière totale selon le niveau de revenu des pays – En milliers.



Source: *Global Health Estimates (GHE), 2013*

2.2. Les Facteurs de Risques d'Accidents

Plusieurs études ont abordé l'existence de ses facteurs. Nous les présentons en quatre groupes : l'exposition au risque d'accident, la probabilité de survenance d'un accident, la probabilité d'être blessé en cas d'accident et enfin l'issue du traumatisme subi.

➤ **L'exposition au risque d'accident**

Dans la circulation routière, les risques apparaissent avec la nécessité de se déplacer, par exemple pour se rendre au travail, aller à l'école ou pour s'adonner à des loisirs.

Pour Tingvall C (1995:27), il est impossible du point de vue pratique, d'éliminer tous les risques, mais il est possible de réduire l'exposition au risque de graves traumatismes et d'en diminuer la gravité et les conséquences. Les études de tels facteurs sont liées à l'augmentation du nombre des véhicules.

Selon Smeed R (1949:45), il existe une corrélation entre l'augmentation du nombre des véhicules automobiles et celle des accidents de la circulation. Certains travaux ont montré que les facteurs démographiques influencent beaucoup sur le nombre de victime de la route.

Selon Hakamies « & al. ». (2003:68), l'évolution démographique que connaîtra les pays dans les 30 prochaines années fera que les personnes âgées de plus de 65 ans, en raison de leur fragilité physique risquent fort d'être exposées aux accidents de la circulation. Certains auteurs ont montré que les pratiques d'aménagement du territoire et les décisions concernant les limitations de vitesse ainsi que la conception et le tracé des routes, ont des incidences considérables sur la santé publique.

En effet Khayesi M (1998:105) et Tiwari G. (2000:95) ont montré que le risque d'être blessé dans les accidents de la route sera donc plus grand pour les occupants de voitures et encore plus pour les usagers de la route vulnérables comme les piétons, les cyclistes et les utilisateurs de deux - roues motorisées. De plus dans beaucoup de pays à faible revenu, la mixité du trafic routier où se côtoient piétons, vélos, pousse-pousse, cyclomoteurs, vélomoteurs et autres motocyclettes, fourgonnettes, camions et autobus influent sur les facteurs d'exposition.

➤ **La probabilité de survenance d'accident**

Certains travaux ont montré que ces facteurs sont liés à la vitesse insuffisante et excessive, à la consommation d'alcool, la prise de médicaments ou de drogues, à l'usage récréatif. En effet, des enquêtes de Odero (1995) menées dans les pays à faible revenu sur les conducteurs, il ressort que 33% et 69% des conducteurs tués au volant et près de 8 % et 29 % de conducteurs impliqués dans un accident non mortel avaient consommé de l'alcool.

Peden « & al. ». (1996:58) conclurent qu'en Afrique du sud, l'alcool joue un rôle important dans 29% des cas où les conducteurs sont blessés et dans plus de 47% des cas où les conducteurs meurent des suites d'une collision. D'autres facteurs comme la fatigue, la jeunesse au volant, les zones urbaines et résidentielles, les défauts de conduite, de frein et d'entretien sont aussi des facteurs de risque influant sur les accidents.

Quant aux travaux de Promising (2001:101) et Kandela (1993:88), ils ont mis l'accent sur les défauts de conception, de tracé et d'entretien des routes sans oublier le comportement dangereux des usagers de la route, le manque de visibilité dus aux facteurs environnementaux et l'usage du portable au volant.

➤ **La probabilité d'être blessé en cas d'accident**

Mohan (2002:66) a montré dans son étude que dans les pays à revenu faible, la majorité des victimes des accidents de la route se trouvent à l'extérieur des véhicules, car ce sont des piétons, des cyclistes ou des passagers d'autobus ou camions qui en sont victimes. Il montre qu'à ce jour, rien n'oblige à protéger les usagers de la route vulnérables en concevant l'avant des voitures et autobus de manière à ce qu'ils absorbent des chocs.

Les travaux de Hajar « & al. ». (2003:96) ont montré que le port du casque réduit de 20% à 45% le nombre de traumatismes crâniens graves mortels chez les motocyclistes et est la meilleure approche pour qu'ils ne se blessent pas.

Kulanthayan « & al. ». (2000:88) conclurent qu'en cas de collision, les utilisateurs de deux roues motorisées qui ne portent pas de casque risquent trois fois plus d'être victimes de traumatismes crâniens que ceux qui en portent un.

Quant aux conducteurs et passagers des véhicules, l'ampleur de ces traumatismes crâniens réside selon Mackay M (1997:122) dans le défaut de port de la ceinture de sécurité et à la non utilisation de sièges pour enfants dans les véhicules automobiles. Les collisions entre les véhicules qui quittent la route et les objets qui se trouvent en bord de route, comme les arbres, les poteaux et les panneaux de signalisation, constituent un problème d'insécurité routière majeur dans le monde.

➤ **Les suites des traumatismes après les accidents**

Les travaux d'Ellinwoo « & al. ».(1985:104) et Judd LL.S (1985 :100) montrent qu'il est possible dans une large mesure d'empêcher que les victimes de la route meurent avant leur arrivée à l'hôpital. En effet, certains facteurs tels que le délai de réaction après un accident, la présence de feu provoquée par la collision, la fuite de matières dangereuses, la présence de l'alcool et la drogue, les difficultés à extraire les personnes des véhicules, l'absence de soins pré-hospitaliers et de salle des urgences des hôpitaux appropriés, augmentent dangereusement l'ampleur des traumatismes après les accidents.

Par ailleurs Mock «& al. ».(1998 :105) ont montré que dans les pays à faible revenu et à revenu moyen, l'immense majorité des décès se produit avant l'hospitalisation. Ces travaux soutiennent que la probabilité de mourir est inversement proportionnelle au niveau socio-économique de la victime. Mais la mortalité dépend aussi des soins dispensés après l'accident.

Ainsi selon Mock « & al. ».(2000 :150), parmi les blessés graves administrés dans les hôpitaux, seuls 60 % dans les zones urbaines et 38% dans les zones rurales reçoivent des soins hospitaliers et sur les 11 hôpitaux investis, il y a un manque essentiel de matériel et d'équipement, d'où le problème important des soins inadéquats après les accidents. L'existence de tels soins et leur qualité influencent sensiblement les suites d'un accident de la circulation, à savoir les décès ou les incapacités qui en résultent éventuellement.

2.3. Les aspects préventifs des accidents de la circulation

Historiquement, les accidents de circulation étaient considérés comme des événements dus au hasard qui « n'arrivaient qu'aux autres » et une conséquence inévitable du trafic routier.

Selon Loimer « & al. ».(1996:105), le terme « accident » donne l'impression de quelque chose d'inévitable et d'imprévisible, un événement sur lequel on n'a aucune emprise. Mais aujourd'hui un tel événement peut faire l'objet d'une analyse rationnelle et d'une action corrective qui engagent le problème de la sécurité routière. En effet, les traumatismes causés par les accidents de la circulation représentent un problème de santé publique majeur, et la meilleure prévention des accidents de la circulation est vue sous l'angle de la santé publique. Du point de vue sociologique, la sécurité routière a été abordée de manière systémique et complémentaire.

Au plan social, plusieurs travaux ont montré que les accidents de la circulation touchent d'avantage les membres des familles les plus pauvres et les plus vulnérables de la société. Ainsi selon ces études les pauvres représentent la majorité des victimes d'accidents et ne reçoivent pas de soutien durable en cas de séquelles à long terme et ont un accès limité aux soins d'urgence Nantulya (2003:28) ; Laflamme« & al. ». (2000 :98), d'où selon ces auteurs, l'égalité de protection de tous les usagers de la route devait être un principe cardinal pour éviter que les personnes les plus pauvres et les usagers de la route vulnérables soient plus représentés parmi les blessés et tués.

Du point de vue systémique, les travaux de Haddon (1998:88) visant une prévention efficace des traumatismes dus aux accidents de la route, ont mis au point l'interaction de trois facteurs "la matrice de Haddon" permettant d'expliquer un accident : L'homme, le véhicule et l'environnement. Ainsi neuf cellules imaginées par Haddon, modélisent l'accident comme un système organisé en trois phases : avant, pendant et après le choc. Système dynamique, chacune des cellules offre des possibilités d'interaction pour réduire les traumatismes causés par un accident de la circulation.

Tableau 1: Matrice de Haddon

	Phase	Humain	Véhicule et équipement	Environnement
Avant l'accident	Prévention des accidents	Informations Attitudes Diminution des difficultés Application de la loi	Aptitude à rouler Eclairage Freins Maniement Gestion de la vitesse	Aménagement routier Limite de vitesse Aménagement piétons
Accident	Prévention des traumatismes en cas d'accident	Utilisation de moyens de contention Diminution des facultés	Ceintures Autres dispositifs de sécurité Conception de protection en cas d'accident	Accotements résistants
Après l'accident	Maintien en vie	Notions de secourisme Accès à des médecins	Faculté d'accès Risque de feu	Equipement de secours congestion

Source : Trinca G. et al, (1998)

Cette approche qui a permis de réaliser des progrès importants dans la compréhension des facteurs comportementaux, des facteurs liés à la route et aux véhicules, a influencé le nombre et la gravité des traumatismes subis dans les accidents de la circulation.

Elle cherche alors à mettre en évidence et à corriger les principales sources d'erreur ou les défauts de conception des véhicules causant des accidents graves ou mortels et en conséquence des traumatismes survenus au cours des accidents de circulation.

Ces travaux justifient l'élaboration des politiques de sécurité routière dans tous les pays. Ceux conduits à cet effet par Trinca «& al. ». (1998:75) ont montré la responsabilité partagée de différents ministères au sein d'une équipe gouvernementale pour cerner et réussir une politique de sécurité routière. Ainsi quoique les responsabilités gouvernementales en matière de sécurité routière incombent au ministère des transports, autres ministères comme ceux de la police, de la justice, de la santé, de la planification et de l'éducation, s'occupent de certains aspects clés de cette sécurité.

Mais selon le rapport de l'union économique monétaire ouest africain (U.E.M.O.A ,2000), les accidents sont multi - factoriels et nécessitent une approche globale. Il s'agit d'une prise en considération simultanée de l'ensemble des composantes de la sécurité routière, dans leur complexité et dans leur diversité, source d'une volonté politique et d'une meilleure mobilisation des acteurs concernés. Une telle approche est intrinsèquement liée à la démarche de concertation ; chacun des acteurs mobilisés ne pouvant se sentir seul mis à contribution ou au contraire, dans son domaine (éducation nationale, santé, etc....) négligé. Elle suscite en réalité un véritable effet d'entraînement, une certaine émulation et constitue un facteur indéniable de succès de la politique ainsi définie.

Ces différentes études ont permis de cerner la problématique de l'insécurité routière au plan mondial et régional. Elles ont eu le mérite d'aborder le problème des accidents de la circulation à travers trois aspects majeurs : l'impact socio-économique, les facteurs essentiels de risque et surtout les mesures importantes pour la prévention des traumatismes et les décès qui en résultent.

CHAPITRE 2 : PRESENTATION DE L'AJE ET METHODOLOGIE DE L'ETUDE

L'AJE est une structure administrative du Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan régie par les décrets n° 70-1216 du 07 novembre 1970 et n°2008- 642 du 16 juin 2008 portant organisation dudit Ministère dans sa section 8 (articles : 117 à 119).

SECTION 1 : HISTORIQUE, MISSIONS, SYSTEME ORGANISATIONNEL ET FONCTIONNEMENT DE L'AJE

Cette section présente l'historique de l'entité et s'intéresse aux missions de l'Agent judiciaire de l'Etat, à son système organisationnel et son fonctionnement.

1.1. Historique de l'AJE

Sous l'autorité du Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan, il résulte du décret n° 70-1216 du 07 Novembre 1970 et de l'arrêté n° 1608 du 18 février 1974. Mais, ce n'est pas seulement en 1970 que l'Etat sénégalais s'est préoccupé du règlement de ses affaires contentieuses.

En effet, antérieurement à l'accession de notre pays à la souveraineté internationale, il existait un Service de Législation, des Etudes et Contentieux (SLEC), rattaché à Saint Louis, au bureau du Gouverneur du Territoire. Ce service était chargé du contentieux relatif aux accidents de la circulation, aux différends du travail, aux recours pour excès de pouvoir et aux détournements de deniers publics.

Parallèlement à ce service, il existait à Dakar un service du contentieux placé sous l'autorité du délégué du gouvernement du Sénégal.

En 1958, ce fut la fusion de ces deux services et la création d'un service contentieux installé dans la nouvelle capitale, Dakar, et rattachée au Secrétariat général du Conseil du Gouvernement jusqu'à l'éclatement de la Fédération du Mali.

En 1963, le service du contentieux est placé sous la tutelle du Secrétariat général de la Présidence de la République.

En 1970, en raison de l'incidence du contentieux de l'Etat sur les finances publiques, le service du contentieux est rattaché au Ministère des Finances et des Affaires économiques, sous l'appellation d'Agence Judiciaire de l'Etat, le trésorier général ayant la qualité d'agent judiciaire de l'Etat. La réforme du Ministère des Finances et des Affaires économiques en 1973 a abouti à l'érection de l'AJE en une direction relativement autonome avec des structures propres.

1.2. Missions de l'Agent Judiciaire de l'Etat

Les attributions dévolues à l'Agent Judiciaire de l'Etat par le décret du 7 Novembre 1970 sont les suivantes :

- L'agent judiciaire de l'Etat est chargé du règlement de toutes les affaires contentieuses où l'Etat est partie de la représentation de l'Etat dans les instances judiciaires ;
- L'Agent judiciaire de l'Etat représente l'Etat dans toutes les actions tendant à déclarer l'Etat créancier ou débiteur pour toute cause étrangère à l'impôt et au domaine, à la douane, ainsi qu'en toute matière dont la compétence est dévolue par un texte spécial à une autre administration ;
- L'agent judiciaire de l'Etat détient le monopole de la représentation et de la défense de l'état devant les juridictions, ce qu'il est communément convenu d'appeler « le mandat légal » de l'agent judiciaire ;
- Il est seul habilité à recevoir en sa personne ou en ses bureaux les citations et assignations ainsi que les requêtes introductives d'instance, servies ou notifiées à l'Etat ;
- L'Agent Judiciaire de l'Etat représente l'Etat devant les juridictions, dans les instances touchant au contentieux du recouvrement des créances et de la protection des intérêts pécuniaires et non pécuniaires de l'Etat, à l'exception des litiges relevant de l'impôt et des domaines ;
- de la saisine des parquets compétents pour les infractions commises au préjudice de l'Etat notamment en matière de détournements de deniers publics, vol et escroquerie ;
- de l'exercice des poursuites, pour le recouvrement des créances de l'Etat, étrangères aux impôts et aux domaines. Dans ce cas, elle peut émettre des titres de perception ayant force exécutoire ;

- du suivi du déroulement des procès, de l'orientation de la défense et de la décision de l'opportunité de l'exercice des voies de recours ;
- Il exerce en outre une fonction de conseil, d'expertise et d'assistance dans les matières relevant du droit auprès des structures du Ministère de l'Economie, des Finances et du Plan ou à la demande des autres administrations de l'Etat, des Etablissements publics, des agences et autres organismes publics assimilés ;
- Il peut aussi agir aux cotés des représentants légaux des entreprises du secteur parapublic ou au besoin les suppléer, pour leur représentation en justice ;
- Les pouvoirs confiés à l'Agent judiciaire de l'Etat sont, en cas d'empêchement, exercé par des agents de l'Etat de la hiérarchie A qui lui sont adjoints sur décision du Ministre de l'Economie, des Finances et du Plan.

1.3. Système Organisationnel de l'AJE

L'organisation interne de l'AJE est fixée par arrêté du Ministre chargé des finances et est placé sous l'autorité de l'Agent Judiciaire de l'Etat. L'AJE est compétente pour le règlement de toutes les affaires contentieuses où l'Etat est partie dans les instances judiciaires ou arbitrales nationales et internationales.

1.4. Fonctionnement de l'AJE

L'Agence judiciaire de l'Etat comprend :

- Le Bureau de la Documentation et des Archives ;
- La Division des Accidents de la Circulation ;
- La Division du Contentieux ;
- La Division du Conseil et des Affaires Juridiques ;
- Le Bureau Administratif et Financier ;
- Le Bureau des Poursuites et du Recouvrement ;

SECTION 2 : METHODOLOGIE DE L'ETUDE

Dans cette partie, il s'agit de présenter les différentes méthodes utilisées pour l'obtention d'informations en rapport avec le thème développé. Il revient donc ici à présenter les outils, techniques de collecte et d'analyse des données que nous devons utiliser pour répondre à la question principale de recherche et aux hypothèses formulées.

2.1. l'entretien

En vue de rendre notre analyse exhaustive et de mieux conforter les résultats nous avons obtenus des entretiens notamment, avec les agents de la DAC et les autres agents de l'AJE.

2.2. L'analyse documentaire

A cet égard, des ouvrages, revues et articles ayant trait avec le thème ont été consultés. Elle s'est particulièrement déroulée auprès du Centre de Perfectionnement des Assurances de Dakar et des archives de l'AJE.

Par ailleurs, nous avons aussi procédé à une recherche bibliographique qui repose sur la documentation via internet, qui est devenu aujourd'hui un outil de recherche d'information incontournable.

2.3. Guide d'entretien

Pour avoir une compréhension claire sur le mode de gestion et de règlement des préjudices corporels, en vue de la collecte des données, nous avons conçu un guide d'entretien pour l'ensemble du personnel de l'AJE.

2.4. Traitement des données

La collecte des données nécessaires à notre étude nous a permis de faire une analyse détaillée de la procédure de gestion mais aussi du mode de règlement des dossiers. Cette analyse a débouché sur la mise en exergue des forces et des faiblesses et à la formulation de recommandations, dans une perspective d'amélioration de la pratique de gestion et de règlement des dossiers d'accidents corporels.

PARTIE II :
PRATIQUE DE LA GESTION ET DU REGLEMENT
DES PREJUDICES CORPORELS A L'AJE

CHAPITRE 3 : LA GESTION ET LE REGLEMENT DES PREJUDICES CORPORELS A L'AJE

Dans ce chapitre, nous procéderons à la description de la pratique qui consiste, à retracer toutes les opérations intervenant à la gestion jusqu'au règlement des dossiers lorsqu'un accident corporel se produit.

SECTION 1 : DESCRIPTION DE LA PROCEDURE DE GESTION

L'AJE, bien que n'étant pas une compagnie d'assurance directe emprunte néanmoins la même procédure d'indemnisation des victimes relevant de son domaine d'intervention que celle-ci. Les procédures d'indemnisation prévues dans le code CIMA sont les mêmes que celles de l'AJE, où la seule différence notable découle dans le délai de règlement des dossiers.

1.1. Le mode de déclaration des accidents corporels

Les déclarations d'accidents corporels peuvent être faites par plusieurs manières. Elles peuvent être transmises via courrier à l'AJE ou directement déposées au bureau du courrier.

Les victimes d'accidents corporels ou leurs ayants droit peuvent aussi adresser leur demande d'indemnité à l'Agent judiciaire de l'Etat .Il est possible que la victime se trouve à l'hôpital dans ce cas alors, elle envoie son représentant muni de la fiche de déclaration de sinistre remis par le représentant du Fond de Garantie Automobile (FGA) qui se trouve à l'hôpital où la victime séjourne.

Après cette formalité, elle dépose cette fiche à l'AJE, avec sa demande adressée à l'Agent Judiciaire. Si la victime se trouve en dehors de la région de Dakar, elle adresse sa demande à l'AJE, habituellement par lettre recommandée avec accusé de réception.

1.2. Les composantes du dossier d'accident corporel pour les victimes blessées

Il s'agit des documents suivants :

- ✓ Le Procès-Verbal de Constat (PVC)
- ✓ Le Certificat Médical de Constatation des Blessures
- ✓ Le Certificat Médical de Guérison

1.3. L'ouverture et l'enregistrement des dossiers

L'ouverture et l'enregistrement des dossiers d'accidents corporels s'opèrent en deux étapes :

- d'abord sur un support physique ;
- ensuite, dans le registre des accidents avec un numéro d'enregistrement pour chaque dossier ouvert.

1.4. La phase d'expertise médicale

Si le dossier d'accident est complet, le chef de la division accident procède à une nomination d'expert en remettant à la victime ou à son représentant la lettre de désignation d'expertise signé par l'AJE et conserve une copie de celle-ci dans ses archives.

Il envoie à l'expert désigné un dossier composé d'une photocopie du procès-verbal d'accident, les originaux du certificat de guérison, de constatation et une copie de la lettre signé par l'AJE et précisant les termes de la mission.

1.4.1. Missions de l'expert

L'expert commis par l'AJE aura pour mission principalement :

- d'identifier la victime ;
- d'examiner (les certificats médicaux de constatations et de guérison) ;
- décrire les différents chefs de préjudices et de les quantifier ;
- de déterminer les séquelles définitives imputables à l'accident.

1.4.2. Le rapport d'expertise médicale

A la suite de son examen médical, le médecin expert adresse le rapport d'expertise médicale par courrier à l'AJE. Le délai de transmission de ce rapport est de 20 jours après l'expertise. L'offre d'indemnité est faite sur la base de la conclusion de l'expert médical.

1.4.3. Règlement des honoraires de l'expert

Les honoraires d'expert sont payés par chèque à l'expert désigné, un mois après la réception du rapport d'expertise médicale, à travers la caisse d'avance qui prend en charge les dépenses dont les montants sont inférieurs à 1.000.000 Frs CFA.

1.5. Les préjudices indemnisables de la victime blessée

Il s'agit notamment:

1.5.1. Le remboursement des frais médicaux

Les frais de traitement sont remboursés à la victime sur présentation des pièces justificatives (ordonnances, analyses radios etc.). Toutefois, leur coût ne saurait excéder deux fois le salaire minimum interprofessionnelle garanti (SMIG) annuel du pays dans lequel s'est produit l'accident.

1.5.2. L'Incapacité Temporaire de Travail (ITT)

La durée de l'ITT est fixée par expertise médicale. En cas de perte de revenu, l'évaluation du préjudice est basée :

- ✓ pour les personnes salariées sur le revenu net (salaires, avantages ou primes de nature statutaire) perçue au cours des trois derniers mois précédant l'accident ;
- ✓ pour les personnes non-salariées, disposant de revenus sur les déclarations fiscales des deux dernières années précédant l'accident. C'est un cas qui arrive très rarement ;
- ✓ pour les personnes majeures ne pouvant pas justifier de revenus, sur le SMIG annuel (cas le plus fréquent). L'indemnité mensuelle versée au titre de l'I.T.T ne peut dépasser (3) fois le SMIG annuel pour les personnes non salariées ne pouvant justifier de revenus ;

1.5.3. L'Incapacité Permanente Partielle (IPP)

Le taux de l'IPP est fixé par expertise médicale en tenant compte de la réduction des capacités physiques de la victime. Ce taux varie de 0 à 100 par référence au barème médical adapté par le code de la CIMA. Elle est calculée à travers une échelle de valeur de point (voir annexe 2).

1.5.4. La souffrance physique et le préjudice esthétique

La souffrance physique et le préjudice esthétique sont indemnisés séparément. Ils sont qualifiés par expertise médicale et indemnisés selon un barème exprimé en pourcentage du SMIG annuel selon le tableau ci-dessous :

Tableau 2 : Barème d'indemnisation de la souffrance physique et du P.E

n°	Types	Taux
1	très léger	5%
2	Léger	10%
3	modéré	20%
4	moyen	40%
5	assez important	60%
6	important	100%
7	très important	150%
8	exceptionnel	300%

Source : code CIMA

1.5.5. Le préjudice moral

Il n'est indemnisé que s'il est lié à l'attribution d'un taux d'incapacité permanente d'au moins 80 %. Ce taux est aussi fixé par expertise médicale.

1.6. La Composition du dossier d'accident corporel par les ayants droits de la victime décédée

Les ayants droits ne peuvent obtenir une indemnisation que lors que la victime directe est décédée. Ce sont des personnes désignées par le juge sur l'acte de jugement d'hérédité. Il s'agit surtout du conjoint, des ascendants, des collatéraux, des descendants de la victime directe décédée. Cependant, pour mieux les identifier et procéder à leur indemnisation la DAC doit réclamer les pièces suivantes :

- ✓ Les Bulletins de Salaire de la victime décédée
- ✓ Le Certificat de Genre de Mort
- ✓ Le certificat de décès de la victime
- ✓ Le jugement d'hérédité

1.7. Les préjudices indemnisables des ayants droit de la victime décédée

Les préjudices indemnisables sont : les frais funéraires, le préjudice moral mais aussi et éventuellement le préjudice économique.

1.7.1. Les frais funéraires

Les frais funéraires correspondent aux frais exposés par les ayants droit lors du décès de la victime. Ils sont remboursés sur présentation des pièces justificatives et dans la limite du SMIG annuel.

1.7.2. Le préjudice moral des ayants droit du décédé

C'est la douleur causée par le décès de la victime compte tenu des liens que l'on avait avec elle. En effet, le préjudice moral répare l'atteinte aux sentiments d'affection.

Tableau 3 : barème d'indemnisation du préjudice moral

Ayants droit de la victime décédée	Taux Indemnisable
Conjoint	150%
Enfants mineurs	75%
Enfants majeurs	50%
Ascendants (premier degré)	50%
Frères et Sœurs	25%

Source : code CIMA

1.7.3. Le préjudice économique des ayants droit du décédé

Le préjudice économique constitue une perte de revenu subie par les personnes qui vivaient des ressources de la victime décédée, c'est-à-dire celles envers lesquelles la victime avait une obligation alimentaire légale notamment le conjoint, les enfants à charge en particulier, mais aussi les ascendants au 1^{er} degré depuis la modification du code du 24 avril 1999. Il s'y ajoute les tiers lésés à la charge de la victime (article 229) assimilés aux enfants à charge pour l'indemnisation de leur préjudice.

Ainsi, l'indemnité due à chaque ayant droit est égale au produit d'un pourcentage des revenus annuels, dûment prouvés, du décédé par la valeur du prix d'un franc de rente correspondant à son âge, selon le barème de capitalisation fixé par les tables de conversion indexées au Code CIMA (voir annexe2).

SECTION 2 : DESCRIPTION DE LA PROCEDURE DE REGLEMENT

La procédure de règlement des dossiers d'accidents corporels s'effectue en cinq étapes que sont :

- la rédaction du rapport décision ;
- la signature de l'acte de désistement ;
- le circuit visa ;
- l'apurement ;
- l'archivage.

2.1. La rédaction du rapport décision

Le règlement des dossiers d'accidents corporels des victimes blessées ou décédées est matérialisé par un document appelé acte de désistement. Dans ce document, sont décrits les circonstances de l'accident, y figure, le nom et le prénom de la victime directe ou ses ayants droits, le montant de l'offre d'indemnité. Ce document est signé par l'AJE après vérification et contrôle du montant fixé par le régleur sinistre.

2.2. La signature de l'acte de désistement

Elle correspond à l'étape où la victime directe ou ses ayants droits prennent acte du montant de l'offre d'indemnité. En cas d'acceptation de celui-ci, ils signent le document et déclarent renoncés à toute action ultérieure contre l'Etat du Sénégal. En cas de désaccord aussi, l'intéressé peut assigner l'Etat devant les tribunaux et le dossier entre alors dans une phase contentieuse. Ainsi :

- Si le montant de l'offre d'indemnité est supérieur à 1.000.000 frs CFA, le virement bancaire s'impose. Dans ce cas de figure, il est demandé à la victime ou à ses ayants droits de procéder à l'ouverture d'un compte de dépôt.
- Si le montant de l'offre d'indemnité est inférieur à 1.000.000 Frs CFA, le paiement s'effectue par le biais de la caisse d'avance mise à la disposition du comptable. Cependant, le gestionnaire de la caisse signe et émet un chèque qu'il joindra au dossier et envoie celui-ci au (COF), le chèque retourne ensuite au BAF qui l'envoie au trésor. Ensuite l'agent contrôleur du trésor procède à la vérification de la conformité

des pièces justificatives, puis si tout est en adéquation alors, le payeur oppose son cachet sur le chèque pour paiement.

Ainsi, l'intéressé est appelé pour récupérer son chèque transmis à l'AJE par le trésor. Et en fin d'année tous les dossiers corporels réglés par le BAF sont retournés à la DAC pour apurement définitif dans le registre des accidents.

2.3. Le circuit visa

Le circuit visa est effectué par le coursier du bureau courrier et est matérialisé par l'établissement d'une fiche de circulation au recto de chaque dossier déjà traité. Il correspond à l'étape où le dossier sort de l'AJE et arrive dans les services de contrôle du MEFP. C'est à travers cette fiche que sont portées toutes les signatures effectuées par les contrôleurs. Une fois que le circuit est effectif, le dossier est retourné à l'AJE avec un rapport numéroté et tiré en huit (8) exemplaires.

En cas de rejet aussi, le service ayant prononcé celui-ci doit, spécifier le motif dans le document et l'agent ayant traité le dossier doit satisfaire le motif du rejet et retransmettre le dossier au responsable du BAF pour le règlement.

2.4. L'Apurement des dossiers

En fin d'année, le régleur sinistre procède à l'apurement de tous les dossiers. Cette opération consiste à répertorier tous les dossiers déjà traités dans le registre et mentionner avec le stylo rouge sur chaque dossier ouvert le montant de l'offre d'indemnité payé à la victime ou ses ayants droits, la date et le mode de règlement effectuée par le comptable.

2.5. L'Archivage

L'archivage concerne, tous les dossiers des affaires réglées et/ou classées. Ainsi, tous les dossiers apurés dans le registre sont sortis de la DAC et remis à l'archiviste. Ce dernier, établit une fiche pour chaque type de dossier. Ceci visant à lui faciliter le classement pour les dossiers corporels. Il procède à leur enregistrement de la manière suivante :

- numéro du dossier ;
- date de l'accident ;
- noms et prénom de la victime ;
- nom et prénom du mandataire s'il en existe ;

- mode et montant de la transaction ;
- observations.

CESAG - BIBLIOTHEQUE

CHAPITRE 4 : ANALYSES DES RESULTATS ET RECOMMANDATIONS

A la suite de la description de la pratique, nous nous emploierons dans cette partie, à faire une analyse sur la pratique de gestion et de règlement des préjudices corporels à la DAC.

SECTION 1 : PRESENTATION ET ANALYSES DES RESULTATS

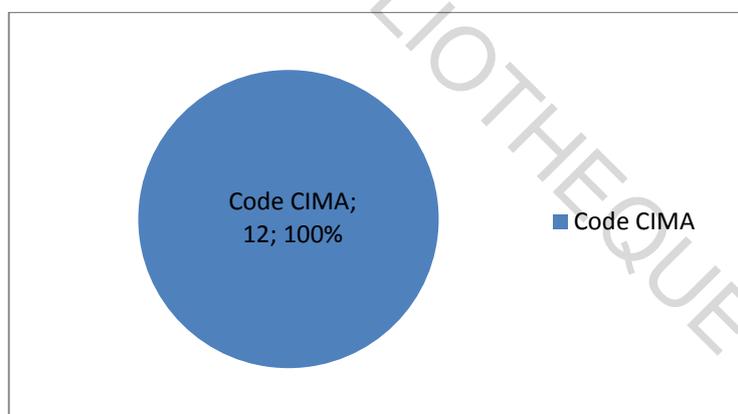
1.1. PRESENTATION DES RESULTATS

Cette partie de notre étude sera consacrée à la présentation des résultats obtenus lors de nos différents entretiens et tests avec le personnel de l'AJE.

1.1.2 Référentiel de travail de la DAC

Nous avons commencé nos enquêtes en interpellant d'abord, les douze agents de la DAC sur leur référentiel de base de travail dans l'exercice de leur tâche quotidienne de travail. Ainsi, le graphique ci-dessous indique le résultat obtenu lors de cet entretien.

Graphique 2: Présentation référentiel de travail



Source : données de l'enquête, (Janvier 2016)

Comme on peut le constater, l'analyse de ce diagramme montre que sur 12 agents interrogés soit un pourcentage total de 100% sur l'ensemble des agents de la DAC, tous ont répondu avoir comme référentiel de travail le code CIMA dans le cadre de leur activité concernant la gestion et le règlement des préjudices corporels.

En effet, ils soulignent que le code CIMA demeure incontestablement, sur le plan juridique l'instrument réglementaire sur les questions liées aux procédures d'indemnisations

corporelles. Et reste jusqu'à présent le principal référentiel de travail des agents de la DAC de L'AJE en matière d'indemnisation corporel. Il demeure aussi un outil de gestion régional adopté par quinze (15) pays membres de l'espace CIMA dont le Sénégal. Depuis son adoption, il fait l'objet très souvent de certaines modifications sur quelques articles du livre II qui traite des assurances obligatoires en vue de son amélioration.

Pour conclure, nous pouvons retenir que, tout mode de gestion pour être crédible, doit reposer sur un référentiel de travail bien défini accepté et adopté sur le plan régional ou international.

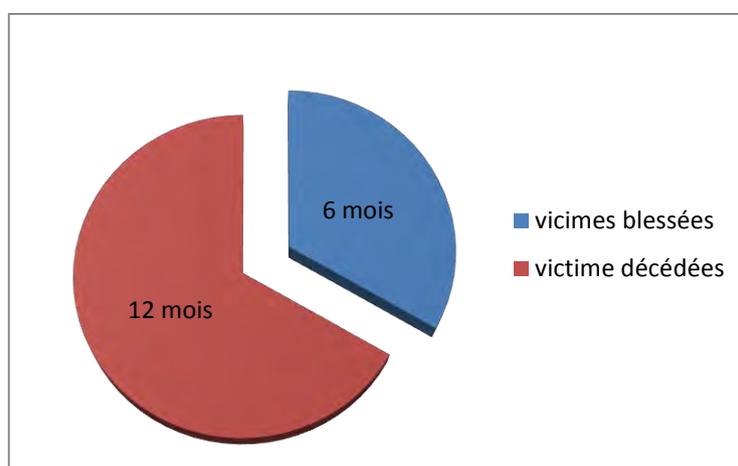
Le code CIMA comprend cinq livres que sont :

- le contrat ;
- les assurances obligatoires;
- les entreprises,
- les règles applicables aux organismes d'assurance
- organismes particuliers d'assurance

1.1.3. Délai d'exécution des dossiers corporels

Dans le but de comprendre et d'avoir une idée sur le délai de règlement des dossiers d'accidents corporels, il est ressorti des entretiens effectués avec le personnel de la DAC les informations suivantes sur le délai d'exécution des dossiers de sinistre. En effet, celui-ci se traduit suivant le diagramme ci-dessous.

Graphique 3 : Représentation délai de traitement des dossiers corporels



Source : *données de l'enquête, (Janvier 2016)*

Il ressort des entretiens effectués avec le personnel de la DAC que la gestion des dossiers d'accidents corporels est répartie en deux grandes catégories que sont :

- La gestion des dossiers d'accidents corporels des victimes blessées
- La gestion des dossiers d'accidents corporels des victimes décédées

Ils nous informent que le délai imparti au traitement des dossiers d'accident des victimes blessées est de six mois et celui des victimes décédées est de 12 mois. En effet , ils nous informent que le suivi du dossier par le requérant n'est pas organisé de sorte que celui-ci n'a pas d'interlocuteur pendant que son dossier est en traitement. Or le traitement peut mettre plusieurs mois et peut nécessiter des compléments de pièces dont la victime n'est pas informée.

Aussi, l'obtention du jugement d'hérédité qui permet de déterminer les ayants droit de la victime décédée et l'établissement de la procuration notariée constituent des difficultés majeures pour les héritiers.

L'expertise médico-légale effectuée sur les victimes blésées prend beaucoup de temps puisque qu'entre la date de guérison de la victime blessée et l'expertise il existe un écart de deux mois.

Ils nous informent que l'indisponibilité d'un logiciel de travail à l'AJE adéquat impact beaucoup sur leur activité. En effet, ils nous rappellent qu'à l'AJE tout le travail s'effectue manuellement allant de l'ouverture des dossiers jusqu'à la clôture. Alors que le calcul des offres d'indemnité par les régleurs sinistres demande beaucoup de concentration.

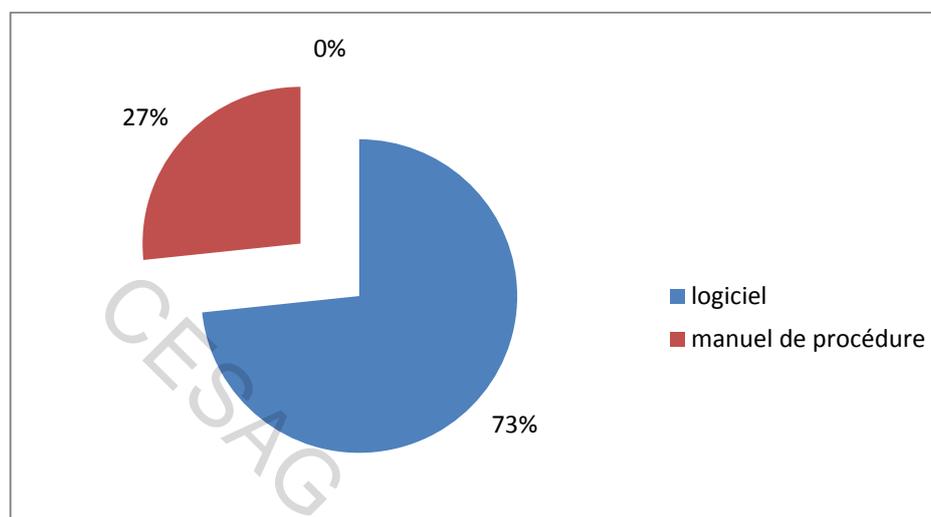
Cependant, cet aspect manifestement nous induit à la question de savoir s'il existe un logiciel de gestion spécifique à l'AJE.

1.1.4. Outils de gestion à l'AJE

Afin de nous intéresser sur les alternatives pour parer aux faiblesses observées, nous nous sommes intéressés à quelques outils de gestion qui seraient à même de faciliter et d'améliorer la qualité du travail.

Ainsi nous avons interpellé cette fois-ci l'ensemble des agents de l'AJE sur leur désir d'obtention d'outils de gestion dans leur tâche quotidienne de travail. Leurs réponses sont indiquées sur le diagramme ci-dessous.

Graphique 4: Outils de gestion indiqués par le personnel de l'AJE



Source : données de l'enquête, (Janvier 2016)

L'avis obtenu auprès des différents agents concernés montre que 73% d'entre eux sont favorables pour la mise en place d'un logiciel spécifique d'automatisation des procédures de gestion à l'AJE contre 27% qui pensent que le manuel de procédure suffirait comme un référentiel à usage commun s'il est appliqué et régulièrement mis à jour.

En effet, si le plus grand nombre d'agent désirent la mise en place du logiciel de gestion c'est parce qu'il constitue un gain de temps, il permet aussi l'optimisation des processus de gestion, une homogénéité des informations, le partage du même système d'information facilitant la communication interne au sein de l'entreprise mais aussi et surtout, le partage de données entre les différents agents à travers l'intranet.

Nous avons aussi interrogé les différents agents sur la répartition du matériel de travail à l'AJE. Les résultats de cet entretien sont matérialisés à travers le tableau ci-dessous indiqué.

1.1.5. Matériel informatique à l'AJE

Tableau 4 : Répartition matériel informatique

Désignations	Ordinateurs	Imprimantes	scanners	Photocopieuses	Téléphones
Bureau 1	1	1	00	0	1
Bureau 2	1	1	00	1	1
Bureau 3	1	1	00	00	1
Bureau 4	1	1	00	00	1
Bureau 5	00	00	00	00	1
Bureau 6	1	1	00	00	1
Bureau 7	1	1	00	00	1
Bureau 8	1	1	00	00	1
Bureau 9	1	00	1	1	1
Bureau 10	1	1	1	00	1

Source : données de l'enquête, (Janvier 2016)

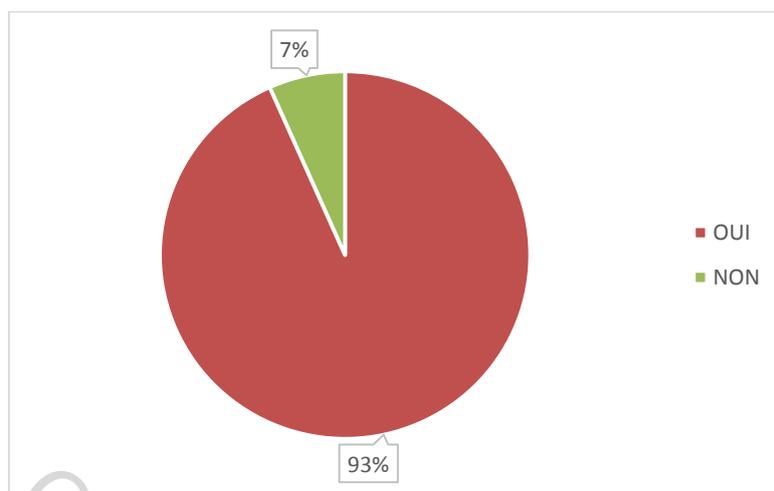
Le tableau ci-dessus, indique la répartition des équipements informatiques au niveau de l'AJE. En effet, il convient de retenir que le téléphone est pourvu dans tous les bureaux. S'agissant des ordinateurs, nous remarquons que seul un bureau n'en dispose pas. Les autres accessoires tels que les scanners, imprimantes et photocopieuses sont répartis de façon aléatoire. L'existence du matériel informatique est une nécessité dans l'accomplissement des tâches quotidiennes des agents.

En effet, une bonne répartition du matériel informatique permettra un traitement rapide des dossiers et, tout manquement y afférent pourrait créer des dysfonctionnements dans le travail.

1.1.6. Centralisation des opérations de contrôle à l'AJE

Et enfin pour clôturer nos entretiens nous avons interrogé le personnel de l'AJE sur la nécessité de centraliser certaines opérations de contrôle du Ministère au sein de la structure. Ainsi leurs réponses sont matérialisées par le graphique ci-dessous.

Graphique 5: Réponses personnel de l'AJE



Source: Données de l'enquête, (Janvier 2016)

Comme nous pouvons le constater sur ce graphique, sur un pourcentage de 100% représentant l'ensemble des agents de l'AJE, 93% d'entre eux sont favorables à la centralisation des opérations de contrôle. En effet, ses agents interrogés souhaitent l'éradication d'un bureau commun de contrôle au sein de l'AJE qui sera composé d'un agent du CF, d'un COF et d'un représentant du Ministre du budget. Ils évoquent que la mise en place de ce bureau éviterai que les dossiers soient perdus lors du circuit de visa mais aussi et surtout la rapidité du traitement des dossiers.

Par contre, 7% des autres agents préfèrent l'ancienne méthode qu'est le circuit des visas.

1.6. ANALYSES DES RESULTATS

1.6.1. Analyse par rapport au mode d'ouverture et de suivi des dossiers

En effet, nous constatons dans la pratique que les dossiers d'accidents sont ouverts, enregistrés et suivi manuellement tous les jours dans le registre. Ce qui ne facilite pas la recherche de certaines informations sur un dossier d'accident.

Par conséquent, seul un système d'annotation de l'agent sur le registre permet de situer le dossier dans la division. S'il est par exemple chez (l'expert, le gestionnaire, le comptable ou encore avec le coursier).

Ensuite, il arrive souvent que certains dossiers soient ouverts pendant longtemps sans finalisation par faute de signature des victimes qui ne suivent pas leurs dossiers. Cette irrégularité est due à l'inexistence d'un système prédéfini de contrôle pour avertir la victime quand est-ce elle doit se présenter à la DAC pour venir signer l'acte de désistement.

Au niveau de l'archivage aussi toutes les recherches sont faites tous les jours de façon manuelle à partir du registre de dépôt des archives. Il n'existe aucune trace qui indique qu'un dossier a été ouvert, traité ou archivé par l'agent. D'après l'archiviste, il n'existe non plus aucun délai de conservation des dossiers archivés. Ceci étant, le local de conservation des archives est souvent saturé. La documentation actuelle de l'AJE étant très vieille, le renouvellement serait très bénéfique.

1.6.2. Analyse par rapport à l'expertise médico-légale

Nous relevons à ce niveau des lenteurs liées à l'examen de la victime, à la transmission du rapport médical de l'expert à l'AJE.

En effet, il faut rappeler que l'AJE travaille uniquement avec un seul médecin expert pour l'ensemble des victimes blessées. Ce qui fait souvent que la victime est renvoyée ultérieurement après la désignation par le médecin examinateur qui est souvent débordé puisque ne travaillant pas uniquement avec 'AJE. Cependant le médecin à tendance à envoyer les rapports médicaux tardivement. Souvent aussi la victime se déplace elle-même pour récupérer son rapport chez le médecin examinateur. Or que le code CIMA stipule dans son article 11 que les « rapports d'expertises médicales doivent être transmises à l'assureur dans les 20 jours qui suivent l'examen médical ».

1.6.3. Analyse par rapport à la constitution des dossiers par les ayants de la victime décédée

En effet, la production du jugement d'hérédité qui permet de déterminer les personnes habilitées à entrer en voie de possession d'une succession constitue une difficulté majeure pour les ayants droit de la victime décédée. Le juge exige souvent la présence de tous héritiers pour l'établissement de ce document or que réunir toutes ces personnes sur un même endroit devient quasi impossible. Puisque souvent il arrive que les bénéficiaires ne soient pas sur le même territoire où l'accident s'est produit pour procéder aux formalités d'obtention du jugement.

Ainsi à défaut de ce document certains dossiers sont ouverts, enregistrés et mis en attente puisque sans le jugement d'hérédité l'offre d'indemnité ne peut pas être faite.

1.6.4. Analyse par rapport au circuit de visas

En effet, tous les dossiers traités par la DAC font d'abord le circuit des visas avant d'être retransmis au (BAF) de l'AJE pour règlement. Cette activité n'est effectuée que par une seule personne pour l'ensemble des dossiers traités.

Ainsi, les dossiers peuvent restés pendant un mois dans un seul service de contrôle avant d'accéder aux autres services pour vérification et ensuite retransmis à l'AJE. Ce qui fait souvent que certains dossiers ou quelques documents soient égarés lors de cette phase de contrôle.

1.6.5. Analyse par rapport au mode de règlement

En effet, l'ouverture du compte de dépôt constitue véritablement une difficulté majeure pour les victimes ou leurs ayants droit.

Le trésor exige l'ouverture d'un compte de dépôt si toute fois le montant de la transaction est supérieur à 100.000 Frs alors que dans la majorité des cas, les victimes blessées ne disposent même de compte à la banque.

Aussi, le processus de virement que le trésor doit effectuer dans les comptes de tiers reste aussi relativement long et peut prendre des mois sans être effectif. En effet, les victimes ou leurs ayants droit peuvent rester pendant longtemps sans recevoir l'avis de virement de la comptabilité.

Certaines victimes ne disposent même de pièce d'identification leur permettant de procéder aux formalités d'ouverture de compte. Ainsi beaucoup de dossiers sont dans la DAC et attendent d'avoir un numéro de compte pour que leur paiement soit effectif.

CESAG - BIBLIOTHEQUE

SECTION 2 : RECOMMANDATIONS

A la lumière de l'analyse effectuée sur la pratique, nous avons jugé utile de formuler quelques recommandations en vue de l'amélioration de la pratique existante de gestion et de règlement des préjudices corporels.

Ainsi nous suggérons aux responsables de l'AJE de :

- Informer les victimes ou leurs ayants droit l'état d'avancement de leurs dossiers accidents en mettant en place un système de contrôle et de suivi des dossiers ;
- Enregistrer les procès-verbaux d'accidents dans le registre ensuite dans le logiciel ;
- Mettre à jour les différentes informations concernant la pratique de règlement des sinistres ;
- Signer d'autres conventions avec d'autres prestataires pour l'expertise médicale ;
- Mettre en place un système d'indemnisation rapide pour les bénéficiaires;
- Formuler des dérogations pour les victimes ne disposant pas de compte courant ;
- Permettre aux victimes ou à leur ayants droits de disposer de leur indemnités en renforçant la caisse d'avance de l'AJE pour le règlement de petites indemnités ;
- Accepter les procurations simples de la police à la place des procurations notariées qui coûtent excessivement chères.
- Augmenter l'effectif du personnel puisqu'on remarque un cumul de fonction par les agents;
- Le temps consacré au circuit des visa doit être réduit ;
- le circuit doit être assuré à chaque fois qu'un dossier est traité par l'agent afin d'éviter leur perte ;
- Enregistrer les dossiers accidents au jour le jour dans le registre ;
- Distribuer les courriers à traiter dans le délai puisqu'il arrive qu'un courrier soit détenu pendant longtemps par le bureau courrier de l'AJE sans être transmis aux agents ;
- Mettre en place un logiciel de gestion qui permettra de suivre les différents modules suivants ;
- La gestion des procédures contentieuses ;
- La gestion des dossiers d'accident de la circulation ;
- La gestion du paiement et l'encaissement des recours ;
- Les réclamations diverses et consultations juridiques ;
- La gestion des archives ;

CESAG - BIBLIOTHEQUE

CONCLUSION GENERALE:

Notre étude consistait à faire une analyse de la gestion et du règlement des préjudices corporels consécutifs aux accidents de la route au sein de l'AJE. Ainsi, dans la première partie de notre étude à travers la revue de littérature nous avons procédé à la définition des concepts clés de notre thème, à l'étude du cadre législatif des accidents et à une littérature approfondie sur les causes et les conséquences des accidents de la route.

Ensuite, dans la deuxième partie, en nous intéressant à la gestion et le règlement des préjudices corporels, notre objectif général était d'évaluer le mode de gestion et de règlement des préjudices corporels à l'agence judiciaire de l'Etat. Après cela, nous avons émis des objectifs spécifiques qui consistaient :

- ✓ décrire le mode de gestion ;
- ✓ analyser la procédure existante de gestion ;

Cependant il ressort de cette analyse des difficultés existantes et expliquent dans bien des cas des lenteurs observées dans le règlement des accidents corporels , au circuit des visas des dossiers déjà traités, à la transmission du rapport d'expertise médical par le médecin examinateur, à la constitution du dossier d'accident par les victimes directes ou leurs ayants droit.

Fort de tous ces constats retenus, des recommandations ont été formulées allant dans ce sens et tendant à l'amélioration de la pratique de gestion et de règlement des préjudices corporels à la DAC.

Ainsi, nous souhaitons que les recommandations issues de cette étude soient prises en compte par les dirigeants de l'AJE.

Aussi, l'AJE devra penser à contribuer sérieusement à la politique de maîtrise ou de réduction du coût des accidents de la route causés par ses préposés en mettant en place des écoles de formation des conducteurs des véhicules de l'Administration ou encore ,délivrer des prix de meilleur conducteur annuel basés sur la prudence en circulation.

ANNEXES

CESAG - BIBLIOTHEQUE

Annexe 1 : barème d'indemnisation du préjudice économique

Clé de répartition jusqu'à quatre enfants à charge

En Pourcentage des revenus	Ascendants avec répartition uniforme entre les ascendants	Conjoint (s) avec répartition uniforme entre les ascendants	Enfant (s) avec répartition uniforme entre les enfants	Enfants orphelins doubles avec répartition uniforme entre les orphelins
% du revenu à capitaliser selon l'âge du bénéficiaire	5	40	30	50

Clé de répartition au-delà de quatre enfants à charge

En Pourcentage des revenus	Ascendants avec répartition uniforme entre les ascendants	Conjoint (s) avec répartition uniforme entre les ascendants	Enfant (s) avec répartition uniforme entre les enfants	Enfants orphelins doubles avec répartition uniforme entre les orphelins
% du revenu à capitaliser selon l'âge du bénéficiaire	5	40	30	50

Annexe 2 : Barème d'indemnisation de l'incapacité Permanente Partielle

Age du blessé

Taux d'IP (en %)	Moins de 15 ans	15 ans à 19 ans	20 ans à 24 ans	25 ans à 29 ans	30 ans à 39 ans	40 ans à 59 ans	60 ans à 69 ans	70 ans et plus
Moins de 5	6	6	6	6	6	6	5	5
De 6 à 10	12	12	12	12	12	12	10	10
De 11 à 15	14	14	14	14	14	12	10	10
De 16 à 20	16	16	14	14	14	12	12	12
De 21 à 30	17	17	16	16	16	14	14	12
De 31 à 40	18	18	17	17	16	14	14	13
De 41 à 50	18	18	18	17	17	16	15	13
De 51 à 70	19	19	19	18	18	17	16	14
De 71 à 90	25	20	20	19	19	18	17	15
De 91 à 100	29	24	24	22	22	20	19	18

Annexes 3 : Guide d'entretien avec le personnel de l'AJE

1. Quel est votre référentiel de travail dans la procédure de règlement des dossiers sinistres ?
2. Le code CIMA connaît-il des modifications au cours des cinq dernières années précédentes ?
3. Travaillez-vous avec un autre référentiel différent du code CIMA ?
4. En combien de temps s'effectue le règlement des dossiers d'accidents pour les victimes blessées ?
5. En combien de temps s'effectue le règlement des dossiers d'accidents pour les victimes décédées ?
6. Existe-t-il un délai fixé pour le règlement des dossiers d'accidents corporels ?
7. Existe-t-il un logiciel spécifique de traitement des dossiers d'accidents corporels à l'AJE ?
8. Quel outil de gestion désirez-vous disposez au sein de l'AJE ?
9. Disposez-vous des outils de travail adéquat à l'AJE ?
10. Le matériel informatique est-il bien réparti à l'AJE ?
11. Etes-vous favorable pour une mise en place d'un bureau de centralisation des opérations de contrôle à l'AJE ?
12. Pensez-vous que la mise en place de ce bureau permettra-t-il l'efficacité du travail ?
13. Quels sont les outils de contrôles de gestion utilisés à l'AJE ?
14. Comment sont gérés les sinistres à l'aje ?
15. Quelle est la procédure d'indemnisation à l'AJE ?
16. Quel est le délai moyen de paiement d'un sinistre ?

BIBLIOGRAPHIE

CESAG - BIBLIOTHEQUE

OUVRAGES

1. BROUSSEAU S. (1986), La loi BADINTER - Guide pratique de l'indemnisation
Edition de l'Argus.
2. C. CORMIER. (2002), Le préjudice en droit administratif, LGDJ, 105 pages.
3. COUILBAULT F, Elias BERG C, LATRASSE M. (1997), Les grands principes de l'assurance, L'Argus, Editions 3ème édition.
4. Dictionnaire Universel (2000). Paris, Hachette Edicef.
5. G.VINEY et B. MARKESINIS. (1986), La réparation du dommage corporel.
6. LE NET MICHEL, 1980, le prix de la vie humaine. Notes et études documentaires, n°4455, La documentation française, 3°édition.
7. LEGEAIS (R). (1986), Circulation routière, l'indemnisation des victimes d'accidents, Editions Sirey.
8. J.L. FAGNART et R. BOGAERT. (1994), Réparation du dommage corporel en droit commun, ed. La ruée, Bruxelles, 85 pages.
9. M. LE ROY. (2002), L'évaluation du préjudice corporel, Litec, 16e ed, Petit Larousse illustré (1981). Paris, librairie Larousse
10. POIROT- MAZERS. (1997), La notion de préjudice en droit administratif français, RDP, 519 pages.
11. Robert, E. et al (1985). Drogues, conduite Automobile et Sécurité routière, Genève, OMS.
12. Rumar, K. (1999). Transport safety visions, targets and strategies: Beyond 2000. European Transport Safety Council, Brussel.
13. Trinca, G et al, (1988). Reducing Traffic injury: the global challenge. Royal Australasian Collège of Surgeons, Melbourne.
14. Y. CHARTIER. (1983), La réparation du préjudice, Paris, Dalloz, 1050 pages.
15. Y. LAMBERT-FAIVRE. (2000), Le droit du dommage corporel, Dalloz, 4e ed, 95 pages.
16. Y. LAMBERT-FAIVRE. (1992), Méthodologie de l'indemnisation du dommage corporel en droit commun, RFDC, 75 pages.

ARTICLES ET PUBLICATIONS

17. BIKANDOU.G(1993), Accidents de la circulation à Brazzaville, Médecine d'Afrique, XI, pp 542 - 544.
18. OCDE. (1973), Rapport du groupe de recherche (S6) sur les effets de l'application des lois et règlements sur le comportement des usagers de la route et sur les accidents, Paris, France.
19. OMS. (1984), Les accidents de la route dans les pays en développement, Rapport technique N° 703, Genève, Suisse.
20. OMS. (1989), L'amélioration de la sécurité routière, Nouvelles approches, Rapport technique N° 781, Genève, Suisse.
21. OMS, BM. (2004), Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, Genève, Suisse.

SITES INTERNETS

1. www.jurisques.com
2. www.cima.org
3. www.fssa.com
4. www.mefp.gouv.sn

CESAG - BIBLIOTHEQUE

TABLE DES MATIERES

DEDICACE.....	II
REMERCIEMENTS.....	III
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS.....	IV
LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES.....	V
SOMMAIRE.....	VI
INTRODUCTION GENERALE.....	1
PREMIERE PARTIE : CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE DE L'ETUDE.....	7
CHAPITRE 1 : REVUE DE LA LITTERATURE.....	8
SECTION 1 : DEFINITION DES CONCEPTS ET CADRE LEGISLATIF DES ACCIDENTS DE LA ROUTE.....	8
1.1. Définition des concepts.....	8
1.2. Le cadre législatif des accidents de la route.....	9
1.3. Les conditions nécessaires d'application de la loi Badinter.....	9
SECTION 2 : LES ACCIDENTS DE LA ROUTE.....	13
2.1. Impact mondial des accidents de la circulation.....	13
2.2. Les facteurs de risques d'accidents.....	14
2.3. Les aspects préventifs des accidents de la circulation.....	17
CHAPITRE 2 : PRESENTATION DE L'AJE ET METHODOLOGIE DE L'ETUDE.....	20
SECTION 1 : HISTORIQUE, MISSIONS, SYSTEME ORGANISATIONNEL ET FONCTIONNEMENT DE L'AJE.....	20
1.1. Historique de l'AJE.....	20
1.2. Missions de l'AJE.....	21
1.3. Système organisationnel de l'AJE.....	22
1.4. Fonctionnement de l'AJE.....	22
SECTION 2 : METHODOLOGIE DE L'ETUDE.....	23
2.1. : L'entretien.....	23

2.2. L'analyse documentaire.....	23
2.3. Guide d'entretien.....	23
2.4. Traitement des données.....	23
DEUXIEME PARTIE : PRATIQUE DE LA GESTION ET DU REGLEMENT DES PREJUDICES CORPORELS A L'AJE.....	24
CHAPITRE 3 : LA GESTION ET LE REGLEMENT DES PREJUDICES CORPORELS A L'AJE.....	25
SECTION 1 : DESCRIPTION DE LA PROCEDURE DE GESTION.....	25
1.1.Le mode de déclaration des accidents corporels.....	25
1.2. Les composantes du dossier d'accident corporel pour les victimes blessées.....	25
1.3. L'ouverture et l'enregistrement des dossiers.....	26
1.4. La phase d'expertise médicale.....	26
1.4.1. Missions de l'expert.....	26
1.4.2. Le rapport d'expertise médical.....	26
1.4.3. Règlement des honoraires de l'expert.....	26
1.5. Les préjudices indemnisables de la victime blessée.....	27
1.5.1. Le remboursement des frais médicaux.....	27
1.5.2. L'incapacité temporaire de travail.....	27
1.5.3. L'incapacité permanente partielle.....	27
1.5.4. La souffrance physique et le préjudice esthétique.....	27
1.5.5. Le préjudice moral.....	28
1.6. La composition du dossier d'accident corporel par les ayants droit de la victime décédée.....	28
1.7. Les préjudices indemnisables des ayants droits de la victime décédée.....	28
1.7.1. Les frais funéraires.....	29
1.7.2. Le préjudice moral des ayants droit de la victime décédée.....	29
1.7.3. Le préjudice économique des ayants droit du décédée.....	29
SECTION 2 : DESCRIPTION DE LA PROCEDURE DE REGLEMENT.....	30
2.1. La rédaction du rapport décision.....	30
2.2. La signature de l'acte de désistement.....	30
2.3. Le circuit de visa.....	31

2.4. L'apurement des dossiers.....	31
2.5. L'archivage.....	31
CHAPITRE 4 : ANALYSE DES RESULTATS ET RECOMMANDATIONS.....	33
SECTION 1 : PRESENTATION ET ANALYSES DES RESULTATS.....	33
1.1. Présentation des résultats.....	33
1.1.2 Référentiel de travail de la DAC.....	33
1.1.3. Délai d'exécution des dossiers corporels.....	33
1.1.4. Outils de gestion à l'AJE.....	35
1.1.5. Matériel informatique à l'AE.....	37
1.1.6. Centralisation des opérations de contrôle à l'AJE.....	37
1.6. Analyse des résultats.....	39
1.6.1. Analyse par rapport au mode d'ouverture et de suivi des dossiers.....	39
1.6.2. Analyse par rapport à l'expertise médico-légale.....	39
1.6.3 Analyse par rapport à la constitution des dossiers par les ayants droit de la victime décédée.....	40
1.6.4. Analyse par rapport au circuit des visas.....	40
1.6.5. Analyse par rapport au mode de règlement des dossiers.....	40
SECTION 2 : RECOMMANDATIONS.....	42
CONCLUSION GENERALE.....	43
ANNEXES.....	45
BIBLIOGRAPHIE.....	49
TABLE DES MATIERES.....	52