



REPUBLIQUE DU SENEGAL



.....
UN PEUPLE – UN BUT – UNE FOI
.....

MINISTERE DE LA JUSTICE



CENTRE DE FORMATION JUDICIAIRE
.....

SECTION GREFFE / PROMOTION 2008
.....

MEMOIRE DE FIN DE FORMATION

SUR LE THEME :

***Les accidents de la circulation :
Responsabilité et Réparation***

Présenté par :

Abdoulaye MBOUP
Elève Greffier

Sous la direction de :

Papa Assane TOURE, Juge au
Tribunal Régional Hors Classe de DAKAR

Dédicaces:

JE DÉDIE CE TRAVAIL

Je dédie ce travail à ma génialissime famille :

- ✓ *A mon attentionné et généreux Père pour nous avoir éduqué dans la droiture*
- ✓ *A ma chère et tendre Maman pour tous les sacrifices consentis pour la réussite de ses enfants.*
- ✓ *A mes regrettés grand-pères... Que Dieu les accueille au paradis éternel. AMINE*
- ✓ *A mes chéries et grand-mères paternelle et maternelle. Que dieu vous prête longue vie. Amine !*
- ✓ *A ma gentille tante*
- ✓ *A tonton El hadj Makhsoudia Mboup pour son soutien de toujours et ses conseils*
- ✓ *A mes frères et sœurs*
- ✓ *A mes amis Mass mboup, Pouye, Doudou, vieux, Alioune badara DIA, thiongane, Banda*
- ✓ *A tous mes collègues du centre de formation judiciaire promotion 2008*

Remerciements :

Louange à DIEU, le miséricordieux de m'avoir prêté vie et force pour faire ce travail, au Prophète MOUHAMED

(PSL), mes parents, ainsi tous les guides religieux du pays.

MES SINCERES REMERCIEMENTS A :

M. Papa Assane TOURE, juge au Tribunal Régional Hors Classe de Dakar pour son soutien indéfectible à l'élaboration de ce mémoire ;

M. Mamadou DIAKHATE, Directeur du Centre de formation Judiciaire pour le dévouement dont il a fait preuve durant toute de formation au Centre de Formation Judiciaire ;

Madame Aissatou DIALLO BA, Directrice adjointe au Centre de Formation Judiciaire pour les cours et conseils qu'elle nous dispense et sa disponibilité

Maître Héléne DIOP, coordonnatrice de la section Greffe pour sa sociabilité

M. Diouf pour sa sagesse et sa courtoisie

Tout le personnel du centre de formation judiciaire pour leur collaboration exemplaire ;

Tous les formateurs qui n'ont ménagé aucun effort pour faire de nous des Greffiers modèles ;

Aux Greffiers du Tribunal Régional et du Tribunal Départemental Hors Classe de Dakar pour leur soutien matériel leur conseils;

A tous les Magistrats, Greffiers, secrétaires de greffes et parquets du Tribunal Régional et Départemental de Ziguinchor pour leur chaleureuse hospitalité dont ils ont fait montre durant tout notre stage dans cette ville ;

A tout le personnel de l'Ecole National d'Administration (ENA)

Mention spéciale à tous les camarades de promotion et auditeurs de justice avec qui j'ai passé de grands moments de communion familiale à Ziguinchor notamment Nass, Makhou, Wade, Pape, Nfamara, Diémé, Ada, Birame, Kha, Amiral, Aliamane, Diao, Thérèse, Djahi, et

SOMMAIRE :

Première partie : La responsabilité en matière d'accident de la circulation

Chapitre 1 : les conditions de la responsabilité

Section 1 : l'accident de la circulation

Paragraphe 1: La survenance d'un accident de la circulation

Paragraphe 2: l'existence d'un dommage

Section 2: L'implication d'un véhicule terrestre à moteur et l'existence de victime

Paragraphe 1: L'implication du véhicule terrestre à moteur

Paragraphe 2: l'existence d'une victime

Chapitre 2: Les moyens de défense de la responsabilité

Section 1 : Les moyens d'exonération classiques

Paragraphe 1: L'inopposabilité de la force majeure et du fait d'un tiers

Paragraphe 2: La faute de la victime, cause de limitation ou d'exclusion de la responsabilité

Section 2 : La prescription de la responsabilité des sinistres automobile

Paragraphe 1: la notion de prescription

Paragraphe 1: Les délais de prescription

Deuxième partie : L'indemnisation des victimes d'accident de la circulation

Chapitre 1: Les procédures d'indemnisation des victimes d'accident de la circulation

Section 1: La transaction obligatoire

Paragraphe 1: L'offre d'indemnité

Paragraphe 2: Le paiement de l'indemnité

Section 2: La procédure judiciaire

Paragraphe 1: Le caractère subsidiaire de la procédure judiciaire

Paragraphe 2: La juridiction compétente

Chapitre 2: les modalités de réparation

Section 1: La réparation des préjudices

Paragraphe 1: L'indemnisation des préjudices subis par la victime directe

Paragraphe 2 : L'indemnisation des préjudices subis par la victime par ricochet

Section 2 : les modes alternatifs de réparation

Paragraphe1: Le fond de garantie de l'automobile

Paragraphe 2 : La réparation effectuée par l'Etat et les tiers payeurs

Introduction :

Depuis la création des états modernes où le droit de punir est fondé sur la fiction arbitrale qui entraîne la responsabilité des auteurs de forfait, la notion de responsabilité n'a cessé d'être débattue : elle connaît cependant aujourd'hui un regain d'actualité dans une société où suite au déclin de l'état providence, les individus sont engagés à se sentir de plus en plus acteurs et dès lors responsables de leur destin. Le droit civil n'échappe pas à cette évolution.

La responsabilité civile est un concept juridique apparu depuis fort longtemps .En effet la responsabilité délictuelle, ou, également appelé responsabilité extra contractuelle ou quasi délictuelle, est, avec la responsabilité contractuelle, une des parties de cette responsabilité civile. La différence entre délit et quasi-délit ne comporte pas une importance pratique car leur régime juridique reste identique. Cette différence vient du fait générateur de la responsabilité.

Dans le délit, il existe un fait, une action positive appelée faute. Tandis que dans le quasi-délit, il n'existe qu'une abstention : négligence et imprudence.

En outre le délit civil qui n'entraîne qu'une responsabilité civile, donc une réparation en dommages – intérêts doit être distingué avec le délit pénal qui trouve son fondement dans une infraction à la loi, notamment dans le code pénal, et qui est sanctionné par une peine.

Toutefois ces deux délits peuvent faire bon ménage : ainsi lorsqu'une personne commet une infraction qui cause un dommage à autrui (coups et blessure par exemple), elle engage à la fois sa responsabilité pénale et sa responsabilité civile.

Dans cette hypothèse, la victime peut demander réparation de son dommage (responsabilité civile) au juge pénal qui statue sur la responsabilité pénale de l'auteur de l'infraction ou au juge civil. Un adage juridique rappelle que « le criminel tient le civil en l'état », ce qui signifie que le juge civil doit surseoir à statuer tant que le juge pénal ne s'est pas prononcé définitivement.

Sous réserve de ces précisions, la responsabilité civile est, de façon générale, engagée soit en raison de l'inexécution d'un contrat, soit en raison d'un acte volontaire ou non, entraînant pour la personne qui est fautive ou qui est légalement fautive, l'obligation de réparer le

dommage qui a été subi par une ou plusieurs autres¹. Mais la responsabilité de l'inexécution du contrat ne faisant pas partie de notre étude, on peut retenir en d'autres termes que C'est l'obligation de réparation mise à la charge d'une personne pour le dommage subi par autrui. Sans aucune manifestation de volonté, une personne se retrouve engagée vis à vis d'une autre par le seul fait de la loi. C'est ce qu'on appelle une obligation légale.

Cependant il existe trois régimes de responsabilité :

- La responsabilité du fait personnel qui est une responsabilité dans laquelle le fait générateur est le fait personnel de l'auteur du dommage.
- La responsabilité du fait d'autrui qui est une responsabilité non pas de son fait personnel mais celui des personnes dont on doit répondre, notamment les parents du fait de leurs enfants, celle des maîtres et artisans du fait des qui leur ont été confiées en vue de leur formation professionnelle pendant le temps où ils sont sous leur surveillance.
- La responsabilité du fait des choses en vertu de laquelle toute personne est responsable du dommage causé par le fait de l'animal ou de la chose dont elle a la maîtrise

Toutefois en ce concerne cette dernière responsabilité principalement et plus particulièrement celle du fait des véhicules terrestres à moteur (ce qui fait l'objet de notre étude), elle a été prise en considération depuis fort longtemps, mais sous un autre régime. Au 18^e siècle, les choses n'étaient pas particulièrement dangereuses : le développement du machinisme dans un premier temps et celui de la circulation en particulier automobile ensuite, allaient poser différemment la question de la responsabilité du fait des choses ;

C'est ainsi que la jurisprudence a dû pallier la carence du code civil français en se fondant sur l'alinéa 1^{er} de l'article 1384 dont il est permis de penser qu'il était dans l'esprit des rédacteurs du code une liaison entre la responsabilité personnelle d'une part, et d'autre part la responsabilité du fait des choses.

C'est pour dire que le droit des accidents de la circulation n'était qu'une construction jurisprudentielle.

L'évolution de la doctrine et de la jurisprudence allait dans le sens d'une meilleure prise en charge des victimes.

¹ Dictionnaire du droit privé de Serge Braudo, conseiller honoraire à la cour d'appel de Versailles

Une loi fut promulguée le 05 juillet 1985 sous l'impulsion de Monsieur Badinter, Garde des sceaux français d'alors. Cette loi tend à « l'amélioration des victimes d'accidents de la circulation et à l'amélioration des procédures d'indemnisation ». Cette loi décidait aussi une collectivisation du risque.

S'inspirant dans une très large mesure du code civil français, le code de l'obligation civile et commerciale (C.O.C.C) sénégalais dégage avec force la responsabilité pour toute personne qui aurait causé un dommage et en ces termes « Celui qui, par sa faute cause un dommage à autrui est tenu de le réparer » art 118 du C.O.C.C²

Cette disposition constitue le droit commun de la responsabilité qui est fondé sur l'idée de faute qui aurait été commise par la victime. Outre cette responsabilité de droit commun, le C.O.C.C regroupe les règles contenues dans le cadre des régimes particuliers notamment la responsabilité du fait des choses et des animaux et celle du fait d'autrui. Ces deux sources de responsabilité ont en outre un point commun avec celle de droit commun : ils ne s'appliquent pas aux dommages survenus entre contractants du chef de l'inexécution ou de la mauvaise exécution de leurs engagements.

C'est ensuite un texte qui améliore la situation des victimes d'accident de la circulation, amélioration par rapport au droit commun de la responsabilité de l'art.137 du COCC. En effet, désormais de telles victimes ont droit à une indemnisation quasi automatique, indemnisation qui ne peut être paralysée par les causes d'atténuation ou d'exonération classiques tels que la force majeure, le fait d'un tiers ou la faute de la victime. C'est l'assurance qui va supporter l'indemnisation parce que tous les véhicules doivent être obligatoirement assurés. Et l'assurance qui doit indemniser ne peut pas invoquer aucun moyen de défense, même pas la faute de la victime sauf si cette victime a intentionnellement recherché son dommage. Donc seule la faute intentionnelle de la victime est de nature à empêcher l'indemnisation que devait payer l'assurance.

Il faut donc convenir que par rapport au droit commun il y a là, sur ce point, une profonde amélioration. Cette amélioration se manifeste même lorsque le conducteur du véhicule n'était pas habilité, soit parce qu'il n'avait pas son permis de conduire, ou encore parce qu'il s'agissait d'une conduite à l'insu de son propriétaire. Dans toutes ces hypothèses, l'assurance est tenue à payer. Et s'il arrivait par extraordinaire que le véhicule ne soit pas assuré ou que

² Loi n°63-62 du 10 juillet 1963 relative aux règles générales du droit des obligations

L'on ne puisse identifier le conducteur qui a pris la fuite, même dans ce cas la victime va être indemnisée par un organisme que l'on appelle le Fond de Garantie de l'automobile.

Il s'y ajoute que le régime mis en place rompt avec la lenteur de la procédure judiciaire parce que la compagnie d'assurance appelée à payer est tenue de faire d'indemnisation dans d'un(1) an, et s'il ya urgence avant que les parties ne s'entendent sur cette offre, une provision peut être allouée à la victime. Le juge ne peut être saisi qu'au-delà du délai d'un (1) an lorsque les parties ne se sont pas entendues sur l'offre qui a été faite. Il ya donc une certaine célérité dans la procédure extrajudiciaire d'indemnisation.

Manifestement ces dispositions du code Cima améliorent la situation des victimes dès l'instant que leur dommage a été causé par un véhicule terrestre à moteur.

En droit français, dès l'instant qu'un véhicule a été impliqué dans la réalisation du dommage, la victime a droit à réparation.

Il faut cependant relativiser parce que le code Cima comporte un inconvénient ; c'est que l'indemnisation qu'il attribue est une indemnisation forfaitaire. C'est ce qu'on appelle le système de la barémisation qui constitue un recul par rapport au droit commun de la responsabilité où il existe le principe de la réparation intégrale du dommage. Mais ce recul ne remet en cause tous les avantages véhiculés quant aux dispositions du code Cima relatives au sort de la victime.

Rompant avec la logique traditionnelle du droit de la responsabilité, le code Cima met en place, dans le domaine des accidents de circulation, un système de réparation.

C'est pourquoi nous allons examiner d'abord la responsabilité en matière d'accident de la circulation (**Première Partie**) avant d'étudier l'indemnisation des victimes qui en découle (**Deuxième Partie**)

Première Partie : La responsabilité en matière d'accident de la circulation

Pour que la responsabilité soit retenue en cas de sinistre automobile il faut la cumulation de certaines conditions (**Chapitre 1**). Toutefois le présumé responsable peut invoquer un certain nombre de moyens pour se tirer d'affaire (**Chapitre 2**).

Chapitre 1 : Les conditions de la responsabilité en matière d'accident de la circulation

Pour que la responsabilité soit retenue, il faut qu'il ait un accident de la circulation (section 1) dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur ayant entraîné une victime (section 2)

Section 1 : L'accident de la circulation

Pour qu'on parle d'accident de la circulation, il faut sa survenance effective (paragraphe1) et ayant comme conséquence un dommage causé à autrui (paragraphe2)

Paragraphe 1: La survenance d'un accident de la circulation

Afin de mieux appréhender les conséquences juridiques attachées aux accidents de la circulation, il convient d'élucider cette notion (A). avant de voir une autre variété d'accident notamment la collision (B)

A) La notion d'accident de la circulation :

L'accident du latin *accidens*, qui arrive fortuitement, désigne un évènement imprévu.

L'aléa caractérise donc l'accident. Selon le code Cima, tout accident (y compris l'incendie ou l'explosion survenant dans les lieux où la présence de véhicule est prévue) causé par un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques et semi remorques (automobile, deux roues, autocar, tracteur...) qu'il soit ou non en mouvement, est assimilé à un accident de la circulation (art. 203 du code Cima)

En ce concerne la circulation, la jurisprudence notamment française à une conception large de la notion. Peu importe que le véhicule soit en stationnement ou en mouvement. De même, la notion de circulation ne doit pas être à la seule circulation routière. Ainsi, est considéré comme en circulation le véhicule en stationnement. C'est notamment le cas lorsqu'un véhicule mal garé se retrouve impliqué dans un accident de la circulation en obligeant le piéton à le contourner et ainsi se situé en pleine chaussée. Dans ce cas le conducteur est le fautif du seul fait qu'il n'ait pas agit en bon père de famille.

On parle d'accident de la circulation indistinctement qu'il s'agisse de moto, d'automobile ou encore de tracteur, l'important consiste dans la possibilité pour ces engins de se déplacer sur le sol et d'avoir un moteur.

L'accident de la circulation doit être involontaire. Tout fait intentionnel est donc exclu de la notion d'accident de la circulation :

Les accidents de la circulation restent, malgré la prévention et la sécurité mises en œuvre, des situations complexes, douloureuses et aux conséquences fâcheuses. De nombreux interlocuteurs apparaissent (policiers, gendarmes, assureurs, procureurs), donnant chacun des directives. Et il devient difficile de s'y retrouver

La notion d'accident de la circulation englobe également les chocs, les heurts entre les véhicules sous une forme beaucoup plus violente notamment la collision.

B) La collision

La collision est un accident de la circulation impliquant deux ou plusieurs véhicules et dont le choc est frontal. C'est soit le choc de deux corps en mouvement, ou la rencontre d'un corps avec un obstacle (arbre, poteau etc.). Les conséquences qui en découlent sont souvent très malheureuses tant corporelles. C'est pourquoi la collision est qualifiée d'accident complexe.

Les accidents complexes reprennent les conditions d'accès de l'accident simple et de divisent en deux catégories : les carambolages et les chocs successifs atteignant une victime. Dans le premier cas il s'agit d'un accident auquel participe plusieurs véhicules. Ainsi une victime résultant de deux chocs successifs ne peut pas cumuler la qualité de piéton et de conducteur ; la notion d'accident complexe est une création prétorienne. La jurisprudence a progressivement introduit la notion d'accident complexe unique pour appréhender les chocs successifs :

Cependant certains auteurs n'ont pas hésité à rapprocher l'implication avec la théorie de l'équivalence des conditions développée par Von Kries selon laquelle toutes les conditions d'un dommage doivent être considérées comme équivalentes. Elles sont toutes réputées être de cause de ce dommage. Si l'on supprime une des conditions ayant entraîné le dommage, celui-ci disparaît. Cette assimilation se fait d'autant plus facilement que l'implication ne nécessite qu'un lien quelconque entre le véhicule et l'accident ; la

causalité est faite pour trouver un responsable, alors que l'implication recherche un vecteur d'indemnisation ;

L'intérêt de l'étude de la collision se présente sous divers angles :

- Si la cause de la collision est inconnue, il ya indemnisation réciproque de chacun des conducteurs
- Si aucune faute ne peut être établie à l'encontre du conducteur victime, celui –ci a droit à la réparation de son préjudice.
- Si le conducteur commis une faute, la réparation de son préjudice sera diminuée proportionnellement à l'importance de sa faute.

De même la procédure relative à l'offre d'indemnité diffère également lorsque sont impliqués plusieurs véhicules dans l'accident.

En cas d'accident provoqué par plusieurs véhicules la procédure d'offre incombe :

- vis à vis des personnes transportées, à l'assureur de responsabilité du véhicule dans lequel les victimes ont pris place ;
- à l'égard des tiers circulants, par l'assureur du véhicule qui a heurté la victime. Si ce véhicule n'est pas identifié, l'offre est présentée par l'assureur du véhicule dont le numéro de la plaque d'immatriculation est le plus faible.
- A tout moment l'assureur, qui estime que la responsabilité de son assuré est prépondérante, peut revendiquer la gestion du dossier.

En tout état de cause tout véhicule terrestre à moteur qui est intervenu, à quelque titre que ce soit dans la survenance d'un accident, doit être tenu pour responsable entièrement ou partiellement de l'existence du dommage qui en résulte.

Paragraphe 2 : L'existence d'un dommage

Pour être réparable le dommage doit être direct (A), mais aussi certain, autrement dit réel et non équivoque (B).

A) Le caractère actuel du dommage

Ce principe signifie que le dommage doit être la conséquence directe du fait générateur de responsabilité. Autrement dit n'eût été ce fait, le préjudice ne se serait jamais produit. En outre le dommage doit être licite, c'est-à-dire que l'intérêt lésé doit être légitime. Il en est ainsi du voleur du véhicule d'autrui qui réclame réparation au responsable à la suite d'un accident de la circulation.

La condition de la licéité a pendant longtemps été opposée à une victime particulière, la concubine notamment par les juridictions françaises, victime par ricochet de la mort accidentelle de son compagne. Cependant aujourd'hui cette réparation y est admise.

Contrairement au Sénégal, le concubinage n'est pas légitimé, c'est pourquoi le concubin n'est en droit de réclamer aucune part à la mort de son compagne.

Sous réserve de ses précisions, on peut affirmer que le préjudice réparable doit découler du fait générateur de responsabilité. Le problème est de savoir jusqu'où peut-on remonter dans la cause du sinistre. Ainsi deux théories se dégagent de cette problématique :

- **La théorie de la causalité adéquate** : on ne retient comme cause du dommage, parmi tous les éléments qui ont concouru à sa réalisation, celui qui l'a rendu plus probable.
- **La théorie de l'équivalence des conditions** : tout événement ayant concouru de près ou de loin à la réalisation du dommage en est réputé être la cause ;

Toutefois la tendance est l'application de l'équivalence des conditions qui répond au mieux à l'équité dans la responsabilité. Mais outre le fait que le dommage doit être direct, il doit également être réel et non équivoque

B) Le caractère réel et non équivoque du dommage

Le dommage doit également être réel, certain. D'où la nécessité qu'existe une véritable lésion subie par la victime, à laquelle doit pouvoir démontrer qu'elle a éprouvé une perte ou une dégradation matérielle ou corporelle à laquelle est impliqué un véhicule terrestre à moteur par rapport à son état antérieur. L'existence d'un dommage certain signifie surtout qu'il ne peut y avoir responsabilité que si on a la certitude que le dommage s'est déjà réalisé, ou il est entrain de l'être.

Le dommage certain s'oppose ainsi au dommage hypothétique basé sur de simples suppositions. La victime doit rapporter la preuve de la matérialité et l'effectivité du dommage, l'exposition à un accident de la circulation ne constitue pas un dommage, encore moins un dommage. Il ne peut donc être indemnisé.

Cependant le dommage futur peut, dans certaines conditions, être réparé. En effet bien qu'étant futur, le préjudice peut être indemnisé par l'allocation de dommages- intérêts à la victime si ce dernier est le prolongement certain et direct de l'état actuel.

En outre la perte de chance est aussi un dommage réparable. C'est la disparition par le fait du défendeur d'une éventualité favorable qui devait se produire dans un avenir proche et qui n'a pas pu être tenté. Il en est ainsi du candidat au baccalauréat qui, en traversant la chaussée, se fait renverser par un véhicule³. Il aura droit à des dommages intérêt du fait qu'il pouvait prétendre à l'admission au baccalauréat, n'eut été l'accident dont il est victime. Cependant comme il demeure une incertitude dans la perte de chance qui est difficile à évaluer, les juges du fond n'accordent pas la totalité du gain mais seulement une fraction, qu'il évalue par rapport aux chances perdues. Toutefois la responsabilité est automatiquement retenue parce qu'un véhicule terrestre à moteur y est impliqué causant ainsi une victime, sous réserve de certaines causes qui peuvent limiter ou exclure la responsabilité.

Section 2 : L'implication d'un véhicule terrestre à moteur et l'existence d'une victime

La code Cima s'applique lorsqu'un véhicule terrestre à moteur est impliqué (paragraphe 1) dans un accident de la circulation causant un préjudice à une ou plusieurs personnes appelées victimes (paragraphe 2)

Paragraphe 1 : L'implication d'un véhicule terrestre à moteur

Il convient de cerner la notion de véhicule terrestre à moteur (A) dont l'implication dans un accident de la circulation est synonyme de responsabilité automatique, en principe (B).

A- La notion de véhicule terrestre à moteur

³ D'ailleurs l'article 263 du code Cima restreint la perte d'une chance et la ramène au préjudice subi uniquement par les élèves et étudiants. Alors que traditionnellement pouvant s'entendre de la perte d'une chance la perte des possibilités d'entreprendre un projet déterminé à une date certaine.

Le véhicule terrestre à moteur peut se définir comme un « engin à traction mécanique doté d'un moyen de propulsion propre, permettant de transporter des personnes ou des choses évoluant sur le sol ». Les automobilistes, les camions, les cars, les autobus, les motocyclettes sont donc des véhicules terrestres à moteur. Y sont assimilés les tracteurs, les balayeuses, les charriots élévateurs, les tondeuses autoportées. Le code de la route a, sur ce point, opéré une décomposition de la notion en définissant de façon restreinte le véhicule automobile⁴. L'adjectif terrestre exclut une application aux aéronefs, même circulant sur sol.

La référence au moteur n'implique pas que celui-ci ait été en marche au moment de l'accident.

Toutefois l'art.203 du code exclut du champ de véhicule terrestre à moteur les chemins de fer et tramways qui circulent sur des voies qui leur soient propres, c'est-à-dire qui ne sont empruntées par d'autres usagers. Ainsi dans le cas d'un accident de la circulation survenu en France entre un véhicule et un tram circulant sur des rails sur une chaussée ordinaire ouvert à la circulation des autres véhicules terrestres à moteur, le tram est assimilé à un véhicule terrestre à moteur, et c'était la loi Badinter de 1985, pendant du code Cima, qui avait été appliquée⁵

Les remorques et semi remorques également sont assimilés à des véhicules terrestres à moteur. Le code de la route désigne la remorque comme étant tout véhicule destiné à être attelé à un véhicule automobile ou à un cycle.

Par conséquent, un véhicule terrestre à moteur doit avoir une fonction de déplacement et de transport, et surtout ne doit pas avoir une autre fonction exclusive au moment du dommage.⁶

Cependant pour que la responsabilité du gardien du véhicule terrestre à moteur soit retenue sans que l'on ne puisse s'attarder sur la commission ou non d'une faute, il faut que la voiture soit impliquée dans la réalisation de ce sinistre.

⁴ La loi 2002-30 du 24 décembre 2002 du code de route définit le véhicule automobile comme étant « tout véhicule à deux roues pourvu d'un moteur dont la cylindrée supérieure à 50 cm³ ne dépasse pas à 125 cm³.

⁵ Civ.2 du 26- 05- 1987

⁶ C'est l'hypothèse d'engin mécanique occupé à une fonction spécifique (engins agricoles ou de chantiers, notamment) sans fonction de déplacement créant un dommage ne pourra être soumis à la loi du 05 juillet 1985. Ce principe a été énoncé par la cour de cassation française, dans un arrêt du 08 janvier 1992 de la deuxième chambre civile.

NB : Il faut préciser que la loi Badinter de 1985 est le pendant du code Cima

B- L'implication, fondement de la responsabilité automatique

L'implication du véhicule est une notion créée dès la mise en œuvre du code Cima en 1995. Elle pré existait toutefois dans le domaine juridique mondial, car elle avait été introduite par la convention de la Haye du 04 Mia 1971 sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière.

La plupart des auteurs s'accordent à définir l'implication comme le lien de rattachement du véhicule à l'accident, bien que tous ne soient pas d'accord sur l'intensité nécessaire de ce lien. La notion d'implication est en effet beaucoup plus large et plus souple que celle du lien de causalité, car la législation dans ce sens n'a pas pour vocation de déterminer une responsabilité, mais de garantir le dommage causé à la victime.

L'implication doit être entendue largement comme tout véhicule circulant sur le sol doté d'une force motrice et apte au transport de personnes et de choses. En d'autres termes c'est le fait qu'un véhicule terrestre à moteur soit intervenu à quelque titre que ce soit dans la production de l'accident indépendamment de son rôle « causal ». Le véhicule est donc impliqué dès lors qu'il a joué un rôle dans le dommage. Entrent donc dans cette catégorie les véhicules terrestres à moteur sus-indiqués.

Toutefois l'art.200 du code utilise le participe passé « **causé** » qui peut renvoyer, à bien des égards, à la notion de causalité. Ce qui nous plonge à nouveau aux conditions de responsabilité de droit commun et trahirait même l'esprit des signataires du traité.

En effet, dans le code Cima, il existe des dispositions qui montrent que les rédacteurs ont opté pour la responsabilité automatique sans le dire dans une disposition expresse. Ils marquent bien cette évasion du cadre de la responsabilité classique et affirment très clairement leur vision du risque automobile en ne traitant, à propos de sa réparation, les causes d'exonération que pour les supprimer ou les réduire, et en instaurant l'indemnisation « barémisée » et plafonnée ; cela constitue l'affirmation du droit à indemnisation. L'art. 226 et 228 affirment clairement et respectivement la suppression de la cause étrangère⁷ et de la faute de la victime⁸. Le législateur instaure donc une

⁷ Art. 226 « La victime, y compris les conducteurs ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur ou le gardien d'un véhicule mentionné à l'art.225 »

⁸ Art. 228 alinéa 1^{er} « Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestre à moteur, sont indemnisées des dommages résultant des atteinte à leur propre personne qu'elles ont subis, sans que puisse leur être opposée leur propre faute à l'exception du cas où elles ont volontairement recherché les dommages subis (...) »

indemnisation automatique en faisant disparaître du code la causalité et les causes exonératoires, à l'exception de la faute de la victime. Ce choix est fait pour protéger la victime.

Paragraphe 2 : L'existence d'une victime

On distingue deux catégories de victimes dans les sinistres automobiles : les victimes non conductrices (A) et victimes conductrices et personnes transportées (B).

A -- Les victimes non conductrices

La victime non conductrice est celui qui n'a aucune maîtrise de la chose causant le dommage notamment le véhicule terrestre à moteur au sens de l'art. 137 du COCC. Autrement dit ce sont des personnes qui, au moment de l'accident, ne conduisaient pas de véhicules, et n'avait aucun pouvoir effectif sur un quelconque véhicule.

La victime, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées des dommages portant atteinte à leur personne, sans que puisse leur être opposée leur propre faute à l'exception du cas où elles ont recherché les dommages subis (art.228). Ainsi les victimes non conductrices comprennent les piétons, les cyclistes, et les personnes transportées.

On entend par piéton la personne qui se déplace à pied, soit sur le trottoir, soit en traversant la chaussée.

Quant à la personne transportée, c'est celle qui se trouve dans le véhicule au moment de l'accident, et qui était liée au conducteur soit par un contrat de transport, soit à titre gratuit (exemple de l'auto-stop). Dans tous les cas, peu importe que la personne transportée ait été transportée suivant les deux cas précédents, la victime pourra agir en réparation contre le conducteur sur le fondement du code Cima.

Il faut dire que les victimes non conductrices sont protégées. Lorsque ces victimes ont subi des dommages corporels, elles doivent être indemnisées sans qu'on puisse leur opposer la force majeure ou le fait d'un tiers : elles sont indemnisées dans tous les cas sauf si elles ont recherché volontairement le dommage.

La faute commise par la victime a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages aux biens qu'elle a subis... »

Concernant le dommage matériel, la victime ne pourra prétendre à une réparation

Toutefois les rédacteurs du code semble être, à juste titre, beaucoup plus intransigeants concernant la victime conductrice ; car sera dernier peut avoir, à bien des égards, un rôle actif, et même quelquefois punissable, dans la survenance du sinistre.

B- Les victimes conductrices

La victime conductrice est celle qui avait la maîtrise du véhicule au moment de l'accident à la suite duquel il a subi un préjudice. Selon l'art. 137 du C.O.C.C « **Toute personne est responsable du dommage causé par le fait de l'animal ou de la chose dont elle a la maîtrise** ». Le législateur sénégalais utilise la notion de maîtrise qui est différente de la conception française de droit pénale qui use la notion de gardien aux termes de l'art ; 1384. La jurisprudence affirme que le gardien du véhicule est celui qui, au moment de l'accident avait le pouvoir d'usage, de contrôle et de direction du véhicule⁹. Ainsi définie la notion de garde est une notion matérielle, même si elle est présumée appartenir au propriétaire du véhicule. C'est donc à ce dernier qu'il incombe de prouver qu'au moment où le dommage a été causé, ce pouvoir ne lui appartenait plus. C'est le problème de l'éclatement ou du transfert de la garde.

Sous réserves de ces précisions, il faut relever que la notion de garde est purement objective, autrement dit les enfants en bas âge et les déments peuvent être gardiens et ainsi voir leur responsabilité engager. Pourtant pendant longtemps, aussi bien au Sénégal qu'en France la responsabilité des infans et déments n'était pas admise. Mais si les réformes concernant cette notion d'imputabilité se sont faites en plusieurs étapes en France, le législateur sénégalais a opéré a un raccourci qui abouti a la même solution. En effet il a inséré dans l'art. 121 du COCC un 3^e alinéa en vertu duquel « **Tout acte est de nature à engager ou à atténuer la responsabilité de son auteur** ». C'est d'ailleurs ce qui fait dire au Doyen Abdel Kader Boye « **Qu'il ya eu bouleversement complet du droit commun de la responsabilité civile au Sénégal** »¹⁰

Lorsque les circonstances d'une collision entre deux ou plusieurs ne permettent pas d'établir les responsabilités encourues, chacun des conducteurs ne reçoit de la part du ou des autres conducteurs que la moitié de l'indemnisation qu'il a subi.

⁹ TRHCD n°519 du 15/02/2011 Société Alliance Sénégal Assurances contre la CNART Assurances

¹⁰ Abdel Kader Boye : l'article 121 du COCC ou le bouleversement de du droit commun de sénégalais de responsabilité civile, Revue sénégalais de droit, n°32

Une simple faute de la part du conducteur peut supprimer ou diminuer son droit à indemnisation. La prise en charge de ses dommages corporels peut donc être intégrale, partielle ou nulle (Art.227 du code Cima)

Lorsque le conducteur d'un véhicule terrestre à moteur n'en est pas le propriétaire, la faute de ce conducteur peut être opposée au propriétaire.

En définitive le responsable d'un sinistre automobile est tenu de réparer les dommages qu'il a fait subir à autrui suivant les barèmes établis par le code Cima en fonction de la gravité du préjudice de la victime. Si la réparation est un droit pour la victime, l'invocation d'un certain nombre de moyens de se défendre en est un autre pour le présumé responsable pour se tirer d'affaire.

Chapitre 2 : Les moyens de défense de la responsabilité :

Le présumé responsable d'un accident de la circulation, et par ricochet son assureur, tenteront naturellement de se défendre contre les allégations de la victime qui pourraient les accabler. Pour ce faire un certain nombre de moyens exonérateurs classiques (**section 1**) ainsi que la prescription de la responsabilité (**section 2**) peuvent être invoqués.

Section 1 : Les moyens d'exonération classiques :

Le code Cima a institué un régime de responsabilité spéciale caractérisé par l'inopposabilité de la force majeure et du fait d'un tiers (**paragr.1**), contrairement à la faute de la victime présentant un caractère inexcusable ou volontaire (**paragr.2**)

Paragraphe 1 : L'inopposabilité de la force majeure et du fait d'un tiers

Il ya lieu de voir la notion de cause étrangère présentant le caractère de force majeure (**A**), avant d'examiner celle du fait d'un tiers (**B**)

A- La cause étrangère présentant le caractère de force majeure

La force majeure peut être entendue comme « la circonstance exceptionnelle, étrangère à la personne de celui qui l'éprouve, qui a eu pour résultat de l'empêcher d'exécuter les prestations qu'il devait à son créancier (ou sa victime) ». ¹¹Autrement dit c'est un événement exceptionnel auquel on ne peut faire face. La force majeure permet une exonération de la responsabilité, c'est-à-dire qu'on écarte la responsabilité qui aurait

¹¹ Dictionnaire de droit privé de Serge Braudo, conseiller honoraire à la cour d'appel de Versailles

normalement dû être retenue au vu de la règle de droit applicable, en invoquant les circonstances exceptionnelles qui entourent l'évènement. Ce dernier doit être imprévisible, irrésistible et extérieur pour constituer un cas de force majeure :

L'imprévisibilité : L'imprévisibilité repose essentiellement sur une appréciation du comportement de l'individu avant la réalisation de l'évènement, par référence à une personne diligente et prudente, et en tenant compte des circonstances de lieu, de temps et de saison. Elle s'apprécie du jour du fait dommageable en matière délictuelle. Cependant le caractère imprévisible de la force majeure est remis en cause par la doctrine. Ainsi Paul – Henri ANTONMATTEI affirme qu'« il ne s'agit pas de savoir si l'évènement est prévisible, mais s'il est évitable. Ainsi un ouragan est prévisible mais inévitable, il ne semble pas juste pourtant d'écarter la force majeure »¹²

L'extériorité : L'évènement doit être extérieur à la personne mise en cause ou du véhicule dont elle a la maîtrise. Elle n'est pour rien dans sa survenance, qui résulte donc d'une cause étrangère et indépendante à sa volonté. Toutefois un automobiliste provoquant un accident suite à une crise d'épilepsie ne peut, sur ce motif, se prévaloir de la force majeure.

L'irrésistibilité : Elle indique que l'évènement est insurmontable. L'individu mis en cause doit être dans l'impossibilité d'agir autrement pendant l'évènement, par référence à un individu moyen placé dans la même situation. Qu'il s'agisse de catastrophe naturelle (séisme, tempête) ou d'évènements politiques majeurs (guerre, révolution).

L'appréciation de ces trois éléments se fait, non pas alternativement, mais cumulativement.

Toutefois si la cause étrangère est un moyen d'exonération certaine en droit civil, il en est autrement lorsqu'un véhicule terrestre à moteur est impliqué dans la réalisation du dommage.

Selon l'article 226 du code Cima «**les victimes, y compris les conducteurs ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur ou le gardien d'un véhicule mentionné à l'article 225** ». Les conducteurs sont compris dans la liste parce qu'ils sont assujettis à l'assurance obligatoire et créent le risque en conduisant le véhicule. Donc lorsqu'un véhicule terrestre à moteur est impliqué dans un accident de la circulation, le

¹² Antonmattei, Paul – Henri, contribution à l'étude de la force majeure, éd. L.G.D.J., coll. « Bibliothèque e droit privé », 1992

responsable ne peut opposer la force majeure à la victime pour échapper à l'indemnisation. Il en est de même du fait d'un tiers.

A- Le fait d'un tiers :

Le fait du tiers comme cause étrangère exonératoire se réfère à des faits et circonstances qui ont concouru à la survenance du dommage mais qui sont étrangères au comportement de celui dont on recherche la responsabilité. Ainsi le fait du tiers n'entraîne l'exonération du responsable que s'il est la cause exclusive du dommage et non s'il coexiste avec la faute ou la faute de celui dont on recherche la responsabilité. Pour entraîner cette conséquence le fait doit, il faut que le fait du tiers réponde aux caractéristiques de la force majeure :

L'événement doit être **imprévisible**. Il en est ainsi lorsqu'il présente un caractère surprenant. Une erreur ou une négligence manifeste de prévision ne peut être retenue comme une imprévision.

Il doit être également **extérieur** c'est-à-dire qu'il ne doit en être pour rien à la survenance du dommage. Autrement la réalisation de celui-ci ne doit pas résulter de sa volonté.

Il doit enfin être **irrésistible**. Le sinistre doit être pour le tiers insurmontable afin d'éviter à la victime le préjudice qu'il a subi.

Si le fait du tiers ne comporte aucune caractéristique de force majeure, cela ouvre droit à une action récursoire contre ce tiers lorsque l'assureur a indemnisé la victime. Encore faudrait se demander sur qui repose la charge de la preuve.

Ainsi conformément aux dispositions de droit commun, il appartient à celui qui se prétend libéré de prouver le fait qui l'exonère. La charge de la preuve d'une cause exonératoire incombe donc en principe au défendeur (Art. 09 al 2 du C.O.C.C).

Toutefois lorsqu'un véhicule terrestre à moteur est impliqué dans la réalisation du sinistre, le code Cima a introduit une nouveauté par rapport au droit commun car le responsable ne peut se tirer d'affaire en invoquant le fait d'un tiers. Le siège de cette règle se trouve dans l'Art. 226 du code Cima qui dispose que : **«les victimes, y compris les conducteurs ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur ou le gardien d'un véhicule mentionné à l'article 225 »**. Le principe ainsi posé ne comporte aucune équivoque ; les causes étrangères présentant les caractères de force majeure et du fait d'un tiers ne sont plus exonératoires pour les accidents de la circulation impliquant un véhicule

terrestre à moteur. Cette solution est dictée par la nécessité de conforter la responsabilité automatique du mise en cause et de faciliter l'indemnisation des victimes, sous réserve pour ces dernières de ne commettre de fautes qui les en déchoient.

Paragraphe 2 : La faute de la victime, cause de limitation ou d'exclusion de responsabilité

L'indemnisation est ainsi limitée ou exclue lorsque le dommage est la conséquence de la faute inexcusable de la victime **(A)** ou lorsque cette dernière a volontairement recherché le dommage **(B)**.

A- La faute inexcusable de la faute

La faute inexcusable est une faute volontaire d'une exceptionnelle gravité exposant sans raison valable son auteur à un danger dont il aurait dû avoir conscience. Cette faute doit avoir été la seule la seule cause de l'accident. Ce qui implique une absence de faute du défendeur. D'après l'alinéa 3 de l'art.228 du code Cima « **La faute commise par la victime a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages aux biens qu'elle a subis...** ».

Il en est ainsi lorsqu' « une personne traverse la route en lisant son journal »¹³. De même, lorsqu'un piéton traverse une autoroute à 6 voies dans l'obscurité alors qu'une passerelle aérienne dressée à cet effet est toute proche. La sanction de ce comportement est faite suivant une appréciation in abstracto de l'acte fautif. Le juge recherche si la victime s'était tenue en bon père de famille, c'est-à-dire en une personne diligente et avisée, lors de la survenance du dommage pour apprécier si sa faute a un caractère inexcusable ou non.

La faute inexcusable n'est toutefois pas opposable aux tiers victimes.

Il faut préciser qu'en France, il existe des victimes indemnisées quelles que soit leur faute inexcusable ; il s'agit de victimes surprotégées que sont :

- l'enfant de moins de 16 ans
- le vieillard de plus de 70ans
- l'invalidé d'au moins 80

NB : Ces personnes peuvent être cependant condamnées à réparer les préjudices qu'elles ont causés par application de la responsabilité de droit commun.

¹³ Isaac Yankhoba Ndiaye, agrégé en droit privé et professeur à la faculté de droit de l'université cheikh Anta Diop de Dakar, cours de droit d'obligation.

Le code Cima est resté muet sur cette question et n'a mentionné aucun régime dérogatoire en faveur de telle ou de telle catégorie de personne, sauf le privilège réservé à la victime non conductrice en cas lorsque cette dernière a volontairement recherché le dommage.

A- La victime recherchant volontairement le dommage

Cela concerne la situation dans laquelle la victime a volontairement recherché le dommage qu'elle a subi. Il en est ainsi en cas de suicide ou de tentative de suicide.

D'après l'article 228 alinéa 1^{er} « **Les véhicules, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisés des dommages résultant des atteintes à leur propre personne qu'elles ont subies, sans que puisse leur être opposée leur propre faute à l'exception du cas où elles ont volontairement recherché les dommages subis.**

Les fournitures et appareils délivrés sur prescription médicale donne lieu à indemnisation selon les mêmes règles... »

Ce choix du législateur de ne pas admettre la faute de la victime comme une cause d'exonération totale ou partielle est guidée par deux considérations :

- La victime ne doit pas recevoir une indemnité amoindrie
- Les compagnies d'assurance ne doivent pas avoir le loisir de rechercher un partage de responsabilité en justice. Ce qui aurait pour conséquence de faire durer la procédure d'indemnisation de la victime.

Cependant, il ressort de l'article 228 alinéa 1^{er} que les victimes visées sont les piétons, cyclistes ou passagers : lesquels ne peuvent faire valoir que des préjudices corporels et non matériel.

De plus, ces préjudices ne doivent pas résulter de leur faute intentionnelle (recherche volontaire du dommage). Reste que sur ce dernier point la preuve du caractère volontaire du dommage subi est difficile à rapporter.

Les conducteurs, subissent toujours les conséquences de leur faute, contrairement aux autres personnes parce qu'ils détiennent le véhicule objet du risque.

La faute volontaire de la victime joue donc un rôle exonérateur et a pour effet de réduire ou d'exclure l'indemnisation du préjudice matériel subi par la victime. L'art.228 pose toutefois une dérogation à cette règle quand le dommage concerne la fourniture d'appareils délivrés sur prescription médicale : la faute de la victime est alors sans influence sur son indemnisation.

Cependant lorsque le présumé responsable ne peut invoquer valablement l'existence de causes étrangères ou la faute volontaire ou inexcusable de la victime pour se tirer d'affaire, il pourra néanmoins profiter du laxisme de la victime qui tarde à mener la procédure tendant à son indemnisation devant la juridiction compétente car l'action en réparation n'est pas admise indéfiniment. Ce qui entraîne la forclusion qu'on appelle en droit processuelle la prescription.

Section 2 : La prescription de la responsabilité des sinistres automobiles

Comme tout droit, celui à réparation qui naît du fait générateur qu'est l'accident se perd s'il n'est pas revendiqué dans un certain laps de temps ; il devient caduc, d'où la nécessité de d'examiner la notion de prescription (paragraphe 1) ainsi que les délais dont elle est enfermée (paragraphe 2)

Paragraphe 1: La notion de prescription

Pour savoir ce que recoupe cette notion, il ya lieu d'étudier son fondement(A), de même que ses caractères(B)

A- Le fondement de la prescription.

La prescription peut être défini comme l'écoulement d'un temps, d'un délai au-delà duquel l'action en justice ne plus être mise en œuvre ou la décision, être exécutée. Ce délai joue aussi bien à l'égard de l'assureur que de l'assuré. Il apparaît de ce procédé que le titulaire d'un droit, tout comme la personne contre laquelle ce droit s'exerce sont les deux des sujets de droit, aussi paradoxalement que cela puisse paraître, ils bénéficient tous d'un minimum de protection. La victime ou ses ayants droits ont le droit d'obtenir réparation auprès de la compagnie d'assurance qui garantit le véhicule en cause. Mais ce droit à réparation qui n'est que virtuel et ne fait d'eux que des titulaires d'un droit, doit, pour exister effectivement, être exercé. C'est d'ailleurs ce qu'exprime clairement l'article 51 du traité Cima quand il précise que : « **dans les assurances de responsabilité, l'assureur n'est tenu que si à la suite du fait**

Contrairement à la prescription extinctive, la prescription acquisitive a pour conséquence de rendre un possesseur titulaire d'un droit. Autrement dit lorsque la victime n'intente aucune action tendant à la réparation du dommage qu'il a subi, il perd ce droit, au profit du débiteur qui se décharge ainsi de son obligation de payer. Il acquiert ainsi le droit de ne pas s'acquitter de ce qu'il doit à son créancier, la victime. La prescription acquisitive ainsi que la prescription extinctive sont des formes de prescription lorsqu'il s'est passé un certain temps sans que l'action ne soit intentée. C'est pourquoi les victimes d'accident de la circulation doivent introduire leur action en réparation dans les délais légaux.

Paragraphe 2 : Les délais de prescription

Les délais de prescription varient suivant que l'accident a entraîné des dégâts matériels (A) ou causant des pertes en vie humaine

A- Les délais de prescription en cas de dégâts matériels

On parle de dégâts matériels en matière d'accident de la circulation lorsqu'à la suite du sinistre on note une atteinte aux biens d'une personne. Le préjudice matériel ouvre droit à indemnisation. C'est pourquoi l'action doit être introduite dans formes et délais requis sous peine d'être anéantie pour l'avenir par la prescription.

C'est ainsi que l'art.28 du code Cima prévoit qu'en cas de sinistre, la victime d'une action en réparation contre son assureur. «Cette action peut être mise en œuvre dans un délai de deux ans, conformément à l'article 28 du traité». C'est donc une prescription biennale qui est appliquée aux préjudices matériels résultant d'accidents de la circulation.

Toutefois ce délai ne court :

-En cas de réticence, d'omission, déclaration fautive ou inexistante sur le risque couru, que du jour où l'assureur en a eu connaissance, si la victime prouve que l'assureur l'a ignoré jusque-là.

Quand l'action de l'assuré contre l'assureur a pour cause le recours d'un tiers, les délais de prescription ne court que du jour où ce tiers a exercé une action en justice contre l'assuré ou a été indemnisé par ce dernier.

En outre, il faut rappeler que les délais de prescription courent à compter du fait générateur, c'est-à-dire lors de la survenance de l'accident occasionnant un préjudice matériel. Mais la durée sera tout autre lorsque le contrat d'assurance avait porté sur la vie de l'assuré.

B- Les délais de prescription en cas de perte de vie humaine

L'accident de la circulation peut, au vue de la gravité du sinistre, occasionner des pertes en vie humaine.

Pour protéger les victimes des routes, le code Cima a rendu obligatoire l'assurance des véhicules terrestres à moteur ainsi que les remorques qui leur sont attelées. Le propriétaire du véhicule prouve sa souscription à une assurance par d'abord une carte grise. C'est un document qui sert à présumer que l'obligation d'assurance est bien respectée. Elle est accompagnée du certificat d'assurance. La carte grise précise également tous les pays dont elle est valable.

Ensuite un relevé d'information qui est un document remis par l'assurance sur demande de l'assuré.

Le principal but de l'assurance est d'apporter un soutien financier face aux pertes subies par un assuré ou une tierce personne. Ce contrat d'assurance ne prend donc effet que lorsque survienne un sinistre dont est victime un assuré. Dans ce cas l'indemnisation est faite en tenant compte de la déclaration de l'assuré, du constat amiable complet, du rapport de l'expert mais aussi des clauses du contrat.

Ainsi lorsque les termes du contrat d'assurance portent sur la vie de l'assuré, notamment en cas de décès du souscripteur lors d'un accident de la route, les ayants droit de ce dernier doivent introduire leur action en réparation dans les cinq(05) ans qui suivent la réalisation du fait dommageable Art. 28 al. 4. C'est donc la prescription quinquennale qui est appliquée à toute assurance sur la vie. Les délais de prescription courent à compter du fait générateur.

Cependant lorsque l'action a été introduite dans les formes et délais requis, la victime peut prétendre à l'indemnisation résultant de l'accident de la circulation.

Deuxième Partie : L'indemnisation des victimes d'accident de la circulation

L'indemnisation des accidents de la circulation est particulière. Elle ne suit pas le régime de la réparation intégrale. Il convient de reconnaître qu'avec l'avènement de ce nouveau système d'indemnisation instauré par le code Cima, les choses ont bien changées plus ou moins en faveur des victimes. Elle obéit, pour sa mise en œuvre, à un ensemble de modalités et de procédures distinctes de celles de droit commun.

C'est pourquoi nous allons dans un premier temps voir la procédure d'indemnisation des victimes en matière d'accident de la circulation (**Chapitre1**) avant d'examiner les modalités de réparation (**Chapitre 2**).

Chapitre 1 : La procédure d'indemnisation des victimes d'accident de la circulation

Le code Cima a institué une procédure d'indemnisation en deux phases: la phase conciliatoire et la phase contentieuse. La première renvoie à la transaction obligatoire (**section 1**), et la seconde à la procédure judiciaire (**section 2**).

Section 1 : La transaction obligatoire

Cette procédure obligatoire a été préconisée par le code pour parer aux lenteurs jadis notées dans la procédure d'indemnisation et cela passe par une offre d'indemnité (**paragr.1**) qui, lorsqu'elle est acceptée, sera suivie du paiement de cette dernière (**paragr.2**).

Paragraphe 1: L'offre d'indemnité

L'offre d'indemnité est confinée dans des délais stricts (**A**) qui peuvent être suspendus ou prorogés (**B**).

A- les délais de l'offre

C'est en principe à l'assureur qui garantit la responsabilité civile du véhicule terrestre à moteur impliqué dans l'accident de présenter l'offre d'indemnité.

De même l'offre doit avoir une destinataire précis. En effet selon l'article 231 du code Cima « **l'offre doit être faite à la victime qui a subi une atteinte à sa personne et en cas de décès, à ses ayants droit. En outre, l'article 246 dispose que l'offre d'indemnité doit indiquer les créances de chaque tiers payeur¹⁴...** »

C'est dire que l'intérêt des groupes sociaux est tenu en compte, de même que ceux des débiteurs et rentes etc.

En cas de pluralités de véhicules, et s'il ya plusieurs assureurs, l'offre est faite par l'assureur désigné dans la convention d'indemnisation pour le compte d'autrui visée aux articles 267 et suivants.

En effet, selon l'article 231¹⁵ l'obligation pour l'assureur de faire l'offre est enfermée dans des délais stricts et le contenu de cette offre doit aussi être conforme à certaines exigences. Mais cette offre ne peut se faire que lorsque les procès verbaux de constatation de l'accident de la circulation ont été dressés. Pour parer à toute lenteur dans la rédaction de ces derniers par les agents de la police ou de la gendarmerie, le législateur a tenu à encadrer le travail des force de l'ordre dans le temps. C'est ainsi qu'en ce qui concerne les procès verbaux, l'article 230 code Cima dispose qu'ils doivent être transmis aux assureurs par les officiers ou agents de la police judiciaire dans les 3 mois à compter de l'accident.

Le délai imparti à l'assureur pour faire une offre est de douze mois maximum. Ce qui veut dire qu'une transaction peut être faite même avant les douze mois.

Toutefois lorsque ce délai n'est pas respecté, la victime ne peut recourir au référé provision .Sauf si son état médical n'est pas consolidé. C'est en ce moment seulement qu'elle peut obtenir la **provision sur indemnité** qui peut être proposée par l'assureur après avoir recueilli l'avis d'un expert.

¹⁴ Ce terme désigne les organismes sociaux, les collectivités publiques ou les personnes privées qui ont versé des prestations à la victime d'un accident corporel et qui disposent d'une action récursoire contre le responsable, en vue d'obtenir la restitution de leurs débours sur la part d'indemnité qui répare l'atteinte à l'intégrité physique.

¹⁵ « *Indépendamment de la réclamation que peut faire la victime, l'assureur qui d'un accident de la circulation garantit la responsabilité civile d'un véhicule terrestre à moteur est tenu de présenter dans un délai maximum de douze mois à compter de l'accident une offre d'indemnisation, à la victime qui a subi une atteinte à sa personne. En cas de décès de la victime, l'offre est faite à ses ayants droit...* »

La sanction prévue à cette effet est pécuniaire, le montant de l'indemnité produit intérêt de plein droit au double du taux légal à partir de la date à laquelle l'assureur doit faire l'offre jusqu'au jour où l'offre est devenue définitive (Art. 233) Le taux majoré constitue à la fois une pénalité pour l'assureur et un bénéfice net pour la victime. Ou bien l'indemnité est versée à temps, ou bien le préjudice est compensé au delà du montant.

Les intérêts légaux courent de plein droit (article 236) sans que le juge ait à les prononcer ni que le demandeur ait à les demander. Dès lors, aucune mise en demeure n'est exigée de la part de la victime. Les techniques mises en œuvre font en sorte que l'inertie de l'assureur ne nuise pas à la victime mais lui profite.

En somme le code Cima a institué un nouveau système apportant une célérité à la procédure d'indemnisation.

Mais souvent, les assureurs se retranchent derrière les suspensions et prorogations de délais prévus par le code.

B- Les tempéraments aux délais : la suspension et prorogation de délais

L'émission d'une offre par l'assureur implique qu'il dispose des informations nécessaires à la constitution de celle-ci et qu'elles lui parviennent dans les délais compatibles avec ceux auxquels il est lui même assujetti. Mais quoique justifiées, ces suspensions et prorogations portent un coup d'arrêt à l'accélération de la procédure dans la mesure où elles sont trop souvent invoquées.

En effet, la suspension des délais peut intervenir dans trois hypothèses :

- En cas de retard dans la déclaration de l'accident à l'assureur (art 247)
- En cas de retard dans la communication des documents justificatifs (article 249).
- En cas de retard dans la communication des documents justificatifs (article 249).

La pratique indique que les délais sont très souvent suspendus.

Outre la suspension de délais, l'article 252 prévoit des prorogations de délais dans quatre hypothèses :

- En cas de refus d'examen médical ou constatation du choix du médecin
- S'il y a divergence sur conclusion de l'examen médical
- La victime réside à l'étranger

➤ Si la victime décède plus d'un mois après le jour de l'accident

Cet échange d'informations permet à la victime ou à ses ayants droit de connaître leurs droits et les obligations de l'assureur et de donner à l'assureur, les moyens nécessaires à la présentation de son offre, (c'est-à-dire à l'évaluation du dommage et à la connaissance de l'intervention des tiers payeurs. (Art 240, 241)

Le résultat final, c'est que l'offre est rarement faite dans les délais requis. C'est dire que malgré les bonnes intentions du Législateur, les victimes manquent toujours d'informations, et reçoivent les offres avec beaucoup de retard. D'où la nécessité de vulgariser de la procédure à suivre dans ce sens. Car le droit des assurances reste un domaine assez technique, pas à la portée des non initiés.

Ces délais stricts ont été prévus par le législateur Cima pour accélérer la procédure d'indemnisation. Toutefois aussi rapide que pourra intervenir l'offre de l'assureur, elle n'aura de sens que lorsqu'elle sera suivie du paiement de l'indemnité.

Paragraphe 2 : Le paiement de l'indemnité

Le paiement de l'indemnité ne doit intervenir que lorsque la victime accepte les termes de celle-ci (A). Toutefois cette dernière peut se rétracter ultérieurement si elle estime que ces intérêts sont lésés par la transaction (B)

A- La condition du paiement : L'acceptation

Pour que le paiement puisse s'effectuer, il faut que la victime accepte le contenu de l'offre.

Selon l'article 243, deux types de mentions doivent figurer dans l'offre :

D'une part l'évaluation de chaque chef de préjudice avec les sommes à verser au bénéficiaire.

L'offre d'indemnité doit indiquer l'évaluation de chaque chef de préjudice et les sommes qui reviennent au bénéficiaire. La tâche de l'assureur se trouve facilitée par l'énonciation par les articles 258 à 266¹⁶ des préjudices susceptibles d'être indemnisés et par l'existence de tableaux permettant de déterminer les indemnités à verser.

Et d'autre part les limitations ou exclusions d'indemnisation.

¹⁶ (cf. supra)

En effet, il ressort des dispositions des articles 207, 208 et 209 que les limitations ou exclusions d'indemnisation qui devront être précisées dans l'offre seront tantôt relatives au cas où le sinistre n'a causé que des dégâts matériels (article 205) tantôt aux exclusions (art. 206) des dommages subis par la personne conduisant le véhicule, pendant leur service, pour les salariés ou préposés de l'assuré responsable des dommages ou aux dommages causés par des armes ou engins destinés à exploser... aux dommages atteignant les immeubles, les dommages causés aux marchandises.

Sous réserve de ces précisions, on entend par acceptation la manifestation de volonté par laquelle une personne donne son accord à une offre de contrat qui lui est faite. Vu sur cet angle, l'acceptation doit lier la personne qui la donne en vertu du principe de la force obligatoire¹⁷. Elle doit donc respecter les conditions du contrat dont la capacité.

En effet l'art.234 du code Cima dispose que l'autorisation du juge des tutelles ou du conseil de famille **est exigée lorsque la victime est mineure ou majeure incapable**. La transaction qui n'a pas été autorisée par le juge des tutelles ou le conseil de famille peut être annulée à la demande de tout intéressé ou ministère public à l'exception de l'assureur. de même la victime le législateur a reconnu la faculté de rétractation de la victime lorsque la transaction ne la satisfait pas.

C- La faculté de rétractation reconnue à la victime

La rétractation est un droit de se retirer, unilatéralement, d'un engagement, au mépris du principe de l'irrévocabilité de la promesse ou du contrat en tant que tel.

L'institution de cette faculté a pour but de s'assurer de l'intégrité du consentement. En effet beaucoup de transaction opérées par les sociétés d'assurances aboutissent à des indemnités dérisoires et ne correspondent pas au taux réel d'incapacité. Selon l'art.235 du C. Cima « **La victime peut, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, dénoncer la transaction dans les quinze jours suivant sa conclusion pour des motifs non respect du présent code ...** »

Cette disposition est d'ordre public, ainsi toute clause de la transaction par laquelle la victime abandonne son droit de dénonciation est nulle.

17 « Les conventions légalement formées créent entre les parties un lien irrévocable » Art.96 du cocc

Enfin, le législateur a poussé la sollicitude envers les victimes jusqu'à imposer leur information complète sur ce droit de dénonciation. L'assureur doit reproduire ces dispositions en caractères très apparents dans l'offre de transaction et dans la transaction à peine de nullité relative de celle-ci. Lorsqu'elle est utilisée, la faculté de dénonciation anéantit rétroactivement la transaction et oblige donc soit à engager de nouvelles négociations en vue d'un règlement amiable, soit à porter l'affaire en justice. Toute fois cette action en justice est un palliatif lorsque la victime n'obtient pas satisfaction lors de la phase transactionnelle

En voulant favoriser le règlement amiable, par la voie de la transaction, les rédacteurs du code avaient un objectif tout à fait précis : la célérité de la procédure d'indemnisation.

Mais la mise en œuvre de cet objectif peut présenter des difficultés pouvant aller jusqu'au blocage du processus de règlement.

C'est pourquoi, bien qu'ayant marqué sa préférence pour la transaction, les rédacteurs du code ont aussi prévu la procédure judiciaire.

Section2 : La procédure judiciaire

Les rédacteurs du code Cima ont fait de la célérité de la procédure d'indemnisation un sacerdoce, cause pour laquelle la procédure judiciaire est subsidiaire (**paragr. 1**) ; cependant lorsqu'elle est admise, il ya lieu de se poser la question de la juridiction compétente (**paragr.2**)

Paragraphe 1 : Le caractère subsidiaire de la procédure judiciaire :

Cette subsidiarité se matérialise à travers la détermination des conditions de saisine du tribunal (A) et la réduction du pouvoir d'appréciation du juge (B)

A- la détermination des conditions de saisine du tribunal

La volonté de rendre rapide la procédure d'indemnisation a animé certainement les rédacteurs du code Cima de prévoir une phase transactionnelle obligatoire. Normalement la réparation du préjudice de la victime pourrait s'en arrêter là lorsque les protagonistes trouvent un terrain d'entente.

Des dispositions de l'art. 239 il ressort que le désaccord ne pourrait surtout porter que sur l'indemnité à allouer. Parce que le code a institué des barèmes et des plafonds, l'évaluation

des préjudices doit se faire par un expert, cette expertise peut être contradictoire. Les intéressés disposent désormais de bases plus sûres pour apprécier leurs droits et leurs obligations. Il ne reste plus que le désaccord pouvant porter sur l'indemnité. C'est pourquoi les rédacteurs du texte imposent au juge saisi en cas de désaccord d'appliquer les règles d'indemnisation contenues dans le code.

Mais l'existence d'un désaccord n'est pas suffisante. Il faut en outre, que ce désaccord persiste jusqu'à l'expiration du délai maximum de douze mois. Cette condition qui est la traduction de la volonté des rédacteurs du code d'éviter les voies judiciaires, favorise l'assureur car le versement de l'indemnité est un acte qu'il a intérêt à accomplir le plus tard possible. D'où la crainte de désaccords systématiques..., la victime ne pouvant saisir les tribunaux qu'au terme du délai de douze mois.

Outre les cas de désaccord entre la victime et son assureur sur l'indemnité, le tribunal peut être saisi d'une demande remettant en cause l'indemnité.

. En effet les articles 233, 234 et 235 donnent compétence au juge pour réduire ou annuler une pénalité, un paiement ou une clause.

En ce qui concerne l'assureur, l'article 231 lui impose de présenter dans un délai maximum de douze mois une offre d'indemnité à la victime. Et s'il s'exécute avec retard l'indemnité produit intérêt de plein droit. L'article 233 mentionne expressément que le montant peut en être réduit ou annulé en raison de circonstances non imputables à l'assureur et notamment lorsqu'il ne dispose pas de l'adresse de la victime. Cette disposition est de nature à ruiner tout le bénéfice que la victime pouvait tirer de cet article. Car la plupart des Etats membres de la CIMA n'ont pas un système d'adresse fiable, les rues n'étant ni numérotées ni nommées. Les compagnies d'assurances invoquent souvent cette circonstance pour obtenir l'annulation pure et simple de la pénalité. Ainsi la Fédération des Sociétés d'Assurance de Droit Africaines (FANAF)¹⁸ doit faire des recommandations aux assureurs de procéder par insertion dans les journaux d'annonces légales. Pour éviter que les dispositions des arts. 231 et 233 ne restent lettre morte toutes les fois que la victime s'abstiendra de les évoquer.

En l'article 237 envisage l'hypothèse selon laquelle, malgré l'évocation par l'assureur d'une exception de garantie légale ou contractuelle, il est tenu de transiger pour le compte de qui il appartiendra. Les rédacteurs du code ont estimé, à juste titre, qu'il fallait permettre à celui

¹⁸ Cette fédération a son siège à Dakar, notamment au boulevard Djily MBAYE , BP 308 Dakar, Sénégal

pour le compte de qui la transaction est intervenue de la contester. Si l'on peut se féliciter du droit ainsi reconnu à ce dernier, il faut néanmoins noter que la portée de cette faculté est assez limitée puisque la contestation n'aura pas pour objet notamment remettre en cause le montant des sommes allouées à la victime ou à ses ayants droit. C'est dire que les attributions du juge sont aussi limitées.

B- La réduction du pouvoir d'appréciation du juge :

Le système mis en place par les rédacteurs du code Cima met en revue toutes la procédure et les modalités d'indemnisation de telle sorte que le juge saisi de l'affaire ne dispose aucune marge de manœuvre pour imposer son dicta. Il se trouve dans une situation de compétence liée car ne pouvant passer outre les dispositions exhaustives, non sans lacunes, du code.

Le retrait au juge de tout pouvoir d'appréciation apparaît dans les articles 233, 235 et 239. Selon l'art. 233 « cette pénalité est réduite, ou annulée... en raison de circonstances non imputables à l'assureur et notamment lorsqu'il ne dispose pas de l'adresse de la victime ». De même, en ce qui concerne le calcul d'indemnité, le code renvoie expressément à l'art. 239 qui dispose: d'abord à l'al. 1 «l'indemnité due par l'assureur est calculée suivant les modalités fixées aux articles 258 et suivants » ensuite au dernier al. : « Le juge fixe l'indemnité suivant les modalités fixées aux articles 258 et suivants ». Enfin, toute clause par laquelle le représentant légal se porte fort de la ratification par le mineur... des actes mentionnés ou encore de la clause de la transaction par laquelle la victime abandonne son droit de dénonciation est annulée (art 235)

L'existence timide du pouvoir d'appréciation du juge dans un cas C'est seulement à l'art. 234 que l'on perçoit la reconnaissance par le code d'un certain pouvoir d'appréciation au juge. « Le paiement qui n'a pas été précédé de l'avis requis ou la transaction qui n'a pas été autorisée peut-être annulée».

Il apparait donc nettement que les rédacteurs du code Cima ont voulu restreindre le pouvoir d'appréciation du juge en lui dictant le sens dans le quel il doit trancher un litige d'indemnisation d'accident de la circulation impliquant un véhicule terrestre à moteur. Toutefois cette réduction du pouvoir prétorien peut relever des inconvénients.

Paragraphe 2 : La juridiction compétente

La compétence de la juridiction est déclinée suivant des critères prévus dans le code (A), dans laquelle le greffier joue un rôle en amont comme en aval de la procédure (B)

A- Les critères de détermination de la juridiction compétente

La détermination du juge compétent consiste à identifier la juridiction qui est habilitée à trancher le litige. Cette question serait simple à résoudre s'il existait une seule juridiction qui aurait à connaître de l'ensemble des litiges qui se produisent sur l'ensemble du territoire national.

La compétence des juridictions en matière civile est réglementée par le décret n°64-572 du 30 juillet 1964 portant code de procédure civile. Cependant une réforme est intervenue en 1984. La loi 84-19 du 22 février 1984 a institué les tribunaux départementaux en remplacement des justices de paix. Leur compétence est fixée par le décret n°84-1194 du 22 octobre 1984.

De même la loi n°84-19 du 2 février 1984 institue les tribunaux régionaux en remplacement des tribunaux de première instance. Leur compétence en matière civile est déterminée par les dispositions des articles 19 à 24 du décret n°84-1194 du 22 octobre 1984¹⁹.

Sous réserve de ses précisions, le contentieux des accidents de la circulation aux fins d'indemnisation de la victime est de la compétence de la chambre civile du tribunal départemental si l'indemnité que doit percevoir la victime ne dépasse pas un (01) million (art. 6 du décret de 1984.

Par contre la compétence du tribunal régional sera retenue lorsque l'indemnisation devrait porter sur un montant excédant un (01) million.

Ainsi selon l'alinéa 2 de l'article 30, relativement aux assurances contre les accidents de toute nature, « **l'assuré peut assigner l'assureur devant le tribunal où s'est produit le fait dommageable** ». Retenir la compétence du tribunal du lieu du fait dommageable s'explique par la facilité des constatations et des expertises faites sur la personne de la victime pour déterminer l'état de son préjudice.

L'expertise médicale désigne la mission donnée par le juge au médecin inscrit sur une liste spécifique établie par les cours d'appel afin d'éclairer sur l'état de la victime pour lui

¹⁹ Jos du 23 octobre 1984.

permettre de procéder à l'indemnisation. L'expert examine les pièces médicales qui lui ont préalablement communiquées et procède à son examen clinique. Ensuite il rédige un rapport qu'il transmet au juge qui est en charge du dossier.

En ce qui concerne les constatations, elles sont assurées par les forces de l'ordre notamment la police ou la gendarmerie. La première phase de leur intervention est l'enquête qui reste secrète jusqu'à la transmission des procès verbaux au procureur de la république. Durant l'enquête, ils décrivent les faits, prennent des photographies, recueillent tous les renseignements nécessaire à l'établissement de la réalité des infractions et circonstances de l'accident. Ils doivent également entendre les témoins. Ainsi des éléments très précis et concret doivent être impérativement relevés à l'occasion ces constatations notamment des traces de pneus, des éclats de verre, le temps qu'il faisait lors de la survenance de l'accident.

C'est en tenant compte de tous ces éléments que les rédacteurs du code C'ima ont du tribunal du lieu où s'est produit l'accident, celui compétent pour connaitre du litige entre l'assuré et son assureur en l'espèce. Le juge soumis à ce conflit devrait trancher avec la greffier.

B- Le rôle in extenso du greffier dans la procédure judiciaire

Le greffier est un officier ministériel placé dans le greffe de la juridiction. Il peut également être détaché dans l'administration de façon générale notamment au niveau de la chancellerie.

Les instances en matière civile sont introduites par assignation sauf comparution volontaire des parties. Cette assignation est adressée au Président de la juridiction du lieu où s'est produit le fait dommageable.

Après le paiement des frais d'instance, le greffier procède à l'enrôlement de l'affaire. Il consiste à mettre l'affaire au rôle d'audience.

Après cette étape, l'affaire passe en audience de répartition qui consiste à répartir les dossiers entre les chambres. L'audience est publique et elle permet aux parties de connaître la date et la chambre concernée, s'il en a plusieurs. Le greffier prend note du calendrier et en dresse procès verbal.

Ensuite le président de la chambre civile renvoie l'affaire devant le juge de la mise en état, qui dirige le processus de mise en état en s'assurant notamment du dépôt des conclusions et leur

communication à la partie adverse. Lorsque l'affaire est en état, le juge rend une ordonnance de clôture et renvoie les parties devant la chambre collégiale pour le délibéré, mais l'ordonnance peut être révoquée par défaut de dépôt de conclusions. Lors de cette audience de mise en état, le greffier mentionne dans le plumeur la comparution ou non des parties, le dépôt ou non de conclusions, et les dates de renvoi, la décision contenue dans l'ordonnance de clôture, il procède après à la mise en forme des qualités de l'ordonnance qu'il répertorie enfin dans le registre prévu à cette effet.

A la suite de l'ordonnance de clôture, le dossier est transmis devant la chambre civile, le président de celle-ci fixe une date pour le délibéré.

A cette audience, le greffier mentionne dans le plumeur également la comparution des parties et les noms de leurs conseils s'il y en a, les délibérés vidés, les délibérés rabattus (ils interviennent lorsque le juge se rend compte qu'une pièce essentielle n'a pas été déposée au moment de rendre sa décision).

Après l'audience le greffier doit d'abord répertorier la décision dans le registre réservé à cette effet notamment le répertoire des jugements civils qui doit contenir :

- Le numéro du jugement :
- La date
- les noms des parties
- La nature de l'affaire
- La décision retenue par le tribunal (l'écriture de la décision doit être abrégée).

Il s'ensuit l'établissement des statistiques avant la rédaction des jugements ; c'est après que ces derniers aient été mis en forme que le président et le greffier les signent. Enfin le dossier au complet est transmis, contre décharge au cahier de transmission, greffier en chef. C'est ce dernier ou son délégué qui procède à la délivrance des expéditions aux intéressés. Les originaux sont gardés dans la salle des archives. Pour comprendre le contenu de ces décisions relatives aux contentieux d'indemnisation des préjudices résultant des accidents de la circulation, il faut savoir les modalités de réparation prévues par le code Cima.

Chapitre 2 : Les modalités de réparation

Un accident de la circulation peut entraîner des dommages matériels ou corporels et il revient à l'assureur du véhicule qui a occasionné l'événement dommageable de procéder à la réparation des préjudices (section 1). Cependant des modes alternatifs de réparation sont prévus par le législateur.

Section 1 : La réparation des préjudices

L'indemnisation est faite suivant que le préjudice ait été subi par la victime directe (paragr.1) ou par la victime indirecte (paragr.2)

Paragraphe 1 : l'indemnisation des préjudices subis par la victime directe

Les victimes directes se définissent comme celles qui ont été atteintes dans leurs biens ou dans leur intégrité physique ou psychique. Il convient d'examiner les préjudices les dispositions relatives à l'indemnisation des dommages matériels et corporels à travers une distinction classique de préjudices patrimoniaux (A) et de préjudices extrapatrimoniaux (B).

A- Les préjudices à caractère patrimonial

Les préjudices à caractère patrimonial renferment les frais médicaux, les incapacités de travail, et les préjudices de carrières.

1°) les frais médicaux :

Il s'agit des frais médicaux de toutes sortes : frais chirurgicaux, d'hospitalisation, pharmaceutiques, d'appareillage ou de rééducation. Selon l'article 258 « les frais de toute nature peuvent être soit remboursés à la victime sur présentation des pièces justificatives, soit pris en charge par l'assureur du véhicule ayant causé l'accident »

Il faut noter que l'alinéa 2 de cet article a fait l'objet d'une modification par le Conseil des ministres du 24 avril 1999 qui a ajouté un nouvel alinéa.

Pour tenir compte de la réalité des tarifs dans les Etats membres et pour instaurer une certaine harmonie, l'alinéa 2 de l'article 258 précise « toutefois, leurs coûts ne sauraient excéder deux fois le tarif le plus élevé des hôpitaux publics du pays de l'accident, et en cas

d'évacuation sanitaire justifiée par expertise, une fois le tarif le plus élevé des hôpitaux publics du pays d'accueil ».

Ainsi l'article 258 al. 1 pose des conditions pour le remboursement des frais :

- La victime doit présenter les pièces justificatives des frais.
- Les coûts de ces frais ne doivent pas excéder deux fois le tarif le plus élevé des hôpitaux publics.²⁰

Cependant, la victime se trouve souvent dans l'impossibilité de justifier les frais quand elle a recours à la médecine traditionnelle. Celle-ci n'est pas réglementée dans certains Etats et ne peut donc délivrer des factures.

Dans les limites indiquées ci-dessus, l'assureur du véhicule qui a causé l'accident ou de celui dans lequel la victime était transportée doit délivrer une lettre de prise en charge de cette dernière à sa demande.

Les frais futurs raisonnables et indispensables au maintien de la victime postérieurement à la consolidation²¹ sont évalués forfaitairement sur avis d'un expert.

2°) Les incapacités de travailler :

Les incapacités de travail interviennent en cas de lésions corporelles et ont un caractère temporaire ou permanent.

a- L'incapacité temporaire :

L'incapacité temporaire couvre la période allant de l'accident à la consolidation des blessures. Au cours de cette période la victime ne peut plus exercer ses activités habituelles.

²⁰ TDHCD n°047 du 20/04/2009 Mame Coura Sembéne c/ Souaibou Touré, SOSAR AL AMANE, Fond de Garantie de l'Automobile. Dans cette affaire, la victime a versé, à l'appui de sa demande d'indemnisation des frais médicaux engendrés par l'accident de la circulation qu'elle a subi, plusieurs pièces et factures attestant, d'une part, de l'acquiescement de certains montants au titre de ses consultations médicales et, d'autre part, de l'achat effectif de certains médicaments dans différentes pharmacies de la place. Sur une demande de remboursement de 156.355 F CFA, le juge a minoré cette somme en la ramenant à un total dûment justifié de 78.124 F CFA.

²¹ **La consolidation** peut être définie comme « le moment où les lésions se fixent et prennent un caractère permanent, tel qu'un traitement n'est plus nécessaire, si ce n'est pour éviter une aggravation et qu'il est possible d'apprécier un certain degré d'incapacité permanente réalisant un préjudice définitif »

L'ITT se caractérise par l'impossibilité transitoire dans laquelle se trouve la victime d'utiliser ses facultés antérieures à un accident. En pratique, la notion d'ITT peut recouvrir trois situations différentes.

Pour une personne exerçant une activité rémunérée, elle correspond à la période pendant laquelle, pour des raisons médicales en relation certaine, directe et exclusive avec l'accident, la victime ne peut exercer son activité habituelle génératrice de revenus.

Pour un demandeur emploi, l'ITT correspond à la période d'indisponibilité pendant laquelle la victime n'aura pu exercer un emploi adapté à ces compétences.

Pour une personne n'exerçant pas d'activité rémunérée, elle correspond à la période d'indisponibilité pendant laquelle la victime ne peut plus exercer ses activités habituelles. Cette durée de l'ITT est établie par expertise médicale.

Lorsque la victime est salariée, l'évaluation du préjudice est, suivant l'art. 259 alinéa 2 l'évaluation du préjudice est basée sur le revenu net (salaires, avantages ou primes de nature statutaire) perçus au cours des 6 mois précédant l'accident. La victime doit alors produire ses bulletins de salaire ce qui rend l'évaluation facile.

Lorsque la victime est non salariée, l'évaluation des pertes de revenus est faite sur la base des déclarations fiscales des deux (02) dernières années précédant l'accident ; Art 259 al 3 du code Cima.

En ce qui concerne les victimes majeures ne pouvant justifier de revenus, l'évaluation est faite sur la base du SMIG mensuel qui est de trente six mille deux cent quarante trois (36.243)F CFA en application du décret N°96-154 du 19 février 1996 qui fixe le Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti pour les travailleurs relevant de professions assujetties à une durée hebdomadaire de travail de travail de quarante (40) heures à deux cent neuf francs dix centième (209,10). Or l'horaire mensuel de travail étant de cent soixante treize heures trente fois (173,33 heures). C'est pourquoi le SMIG mensuel se fixe à $209,10 \times 173,33 = 36.253$.

le SMIG annuel est de **434.920 F CFA**.

Les indemnités allouées mensuelles aux victimes justifiant de revenus salariés ou non salariés ne peuvent **excéder trois fois le SMIG annuel** de l'Etat dans lequel s'est produit l'accident ; Art. 259 in fine.

Exemple1: x présente à la suite de son accident une ITT de 22 mois 11 jours, soit 671 jours, et il dispose d'un salaire mensuel de 73.633F Cfa pendant les six derniers mois :

Son indemnisation au ITT sera de :

$$73\ 633 \times 671/30 = 1.646.924 \text{ F}$$

Exemple2 : s'il s'agit d'un cadre dans une société disposant de revenu mensuel de 1.600.000F et d'une ITT de 5 mois, il ne pourra lui être alloué que le SMIG ANNUEL multiplié par trois, soit 1.304.760 F au titre de l'indemnité mensuelle, soit donc : $1.304.760 \times 5 = 6.523.800 \text{ F}$. Ce montant est bien inférieur au salaire que gagnait la victime avant l'accident. Ce qui constitue à notre avis une injustice liée au plafonnement.

b- Incapacité permanente :

L'incapacité permanente peut être définie comme étant la réduction du potentiel physique ou intellectuel dont reste atteinte une victime après consolidation de son état. elle regroupe trois chefs de préjudice différents : le préjudice physiologique, le préjudice économique et le préjudice moral.

➤ le préjudice physiologique :

Pour déterminer le taux d'incapacité l'article 260 dispose « **le taux d'incapacité est fixé par expertise médicale en tenant compte de la réduction de la capacité physique. Ce taux varie de 0 à 100 % par référence au barème médical adopté par la Cima figurant en annexe du présent livre** ». La détermination du taux d'incapacité est le fait de l'expert médical qui est considéré comme le pivot du règlement

Mais aux termes de l'article 244 du C.C, la victime peut choisir à ses frais un expert si les conclusions ne lui convainquent pas. Toutefois en cas de contestation sur le rapport médical la désignation d'un nouvel expert est faite d'un commun accord entre le médecin de l'assureur et le médecin de la victime.

Le préjudice physiologique est réparé suivant une grille exprimée en pourcentage de SMIG annuel, croissant à l'âge de la victime.

Valeurs du point d'IP (en pourcentage du SMIG annuel)								
AGE DU BLESSE								
AGES	MOINS	DE 15	DE 20	DE 25	DE 30	DE 40	DE 60	DE 70
Taux D'IP	DE 15	ANS A	ANS A 24	ANS A	ANS A	ANS A	ANS A	ANS A
	ANS	19 ANS	ANS	29	39	59	69 ANS	99 ANS
MOINS DE 5 %	6	6	6	6	6	6	5	5
DE 6 A 10	12	12	12	12	12	12	10	10
DE 11 A 15	14	14	14	14	14	12	10	10
DE 16 A 20	16	16	14	14	14	12	12	12
DE 21 A 30	17	17	16	16	16	14	14	12
DE 31 A 40	18	18	17	17	16	14	14	13
DE 41 A 50	18	18	18	17	17	16	15	13
DE 51 A 70	19	19	19	18	18	17	16	14

DE 71 A 90	25	20	20	19	19	18	17	15
DE 91 A 100	29	24	24	22	22	20	19	18

Pour calculer l'IPP, **il faut multiplier la valeur d'un point d'IPP par le nombre de points d'IPP.**

Exemple : il est résulté des suites de l'accident, pour z âgé de 42 ans, une IPP de 50% :

L'indemnité à lui allouer sera de 16% du SMIG annuel x par 50 soit : $434.920 \times 16\% \times 50$

Ou

$$69.587 \times 50 = \underline{3.479.360 \text{ F.}}$$

➤ **Le préjudice économique :**

Il n'est indemnisé que s'il est lié à l'attribution d'une IPP d'au moins 50% et il est calculé, pour les salariés, en fonction de ma perte réelle et justifiée et pour les non salariés sur la perte de revenus établie et justifiée.

Dans tous les cas, l'indemnité est plafonnée à **7 fois le montant du SMIG annuel** de l'Etat où s'est produit l'accident

Exemple :

Supposons une secrétaire âgée de 28 ans qui gagnait 150.000F /mois et qui se voit attribuer une incapacité de 85%. Suite à son incapacité elle est mutée un poste et perd 50.000F / mois. Si l'âge de la retraite est de 55 ans, la perte sera de $50.000 \times 12 \times 27 = 16.200.000\text{F}$ mais compte tenu du plafonnement, elle ne recevra que $434.920 \times 7 = 3.044.440 \text{ F.}$

➤ **Le préjudice moral :**

Il n'est indemnisé que s'il est lié à un taux d'incapacité permanente partielle d'au moins 80%.(art. 260c al.1) Le taux d'incapacité permanente partielle requis ici est très élevé et exclu de ce fait beaucoup de victimes de l'indemnisation. Le montant de l'indemnité est égal à **une fois le SMIG annuel du pays de l'accident.**

3°) Le préjudice de carrière :

Selon l'article 263 du code Cima, le préjudice de carrière s'entend :

- Soit de la perte de chance certaine d'une carrière que peut raisonnablement espérer un élève ou un étudiant.
- Soit la perte de carrière subie par une personne déjà engagée dans la vie active.

L'article 263 restreint la perte de chance et la ramène au préjudice subi uniquement par les étudiants ou les élèves. Alors que traditionnellement la perte de chance pouvant s'entendre de la perte des possibilités d'entreprendre un projet déterminé à une date certaine.

Quant à la perte de carrière, elle anciennement dénommée préjudice professionnel est le préjudice dans la vie active.

Le préjudice de carrière peut être total ou partiel:

Il est total lorsque la victime perd définitivement sa profession exercée antérieurement.

Il est dit partiel lorsque la victime ne peut exercer une nouvelle activité.

B- Les préjudices à caractère extra patrimonial :

Les préjudices extra patrimoniaux prévus par le code sont la souffrance physique, le préjudice esthétique, l'assistance d'une tierce personne.

1°) La souffrance physique :

La souffrance physique, encore appelée le prix de la douleur ou le pretium doloris ; c'est le préjudice subi par la victime en raison des souffrances corporelles ressenties par elle lors de l'accident et postérieurement à celui-ci, jusqu'à la date de consolidation de son état. Ils sont qualifiés par expertise médicale et indemnisés selon le barème exprimé en pourcentage du SMIG annuel :

- Très léger : 5
- Léger : 10
- Modéré : 20
- Moyen : 40
- Assez important : 60

- Important : 100
- Très important : 150
- Exceptionnel : 300

Exemple : une douleur qualifiée de « légère » est cotée à 10%. L'indemnité correspondante est de : $(36.243 \times 12) \times \frac{10}{100} = 434.920 \times \frac{10}{100} = 43.491 \text{ F CFA}$

2°) Le préjudice esthétique:

La réparation du préjudice esthétique se fait conformément au barème qui sert à la quantification du préjudice de la douleur. (art.262) Le barème ne contient aucun critère tenant à l'âge, au sexe, à la profession.

Exemple : Si le préjudice esthétique est qualifié de « moyen », le pourcentage à affecter au SMIG annuel équivalent à ce qualificatif est de 40%. L'indemnité sera de :

$$(36.243 \times 12) \times \frac{40}{100} = 434920 \times \frac{40}{100} = 173.966 \text{ F CFA}$$

3°) Assistance d'une tierce personne:

Le recours à l'assistance d'une tierce personne est imposé par la gravité de l'état de la victime occasionné par l'incapacité. Il engendre nécessairement des frais. La victime a droit à une indemnité pour assistance d'une tierce personne si son taux d'IPP est de 80% et que la nécessité de l'assistance d'un tiers résulte d'une prescription médicale établie après expertise. L'indemnité est fixée à 25% de celle due au titre de l'IPP.

Comme les victimes directes, les victimes indirectes ou par ricochet peuvent aussi subir des préjudices qui sont déterminés par le code.

Paragraphe 2 : L'indemnisation des préjudices subis par la victime par ricochet :

Les victimes par ricochet reçoivent le remboursement des frais funéraires, l'indemnisation de leur préjudice économique et de leur préjudice moral.

A- le préjudice moral et les frais funéraires :

1°) Les frais funéraires :

Aussi appelés frais d'obsèques et de sépultures ont été reconnus comme étant un préjudice par ricochet. Ces frais peuvent aussi comprendre les frais de rapatriement du corps. Ces frais sont remboursés aux ayants droit sur présentation des pièces justificatives et seulement dans la limite d'un SMIG annuel.

2°) Le préjudice économique :

Cette indemnité sert à compenser la perte de revenus et de l'obligation d'entretien consécutives au décès du chef de famille. Elle est allouée aux ascendants, conjoints, descendants et personnes établissant être en communauté de vie avec la victime.

Le calcul des indemnités est effectué sur la base des revenus dûment justifiés du décédé ou, à défaut, sur la base du SMIG annuel (art 265 al 2 du C.C). L'indemnité est égale au produit d'un franc de rente correspondant à l'âge du bénéficiaire, au moment du décès de la victime, par un pourcentage de ses revenus annuels déterminé suivant les clés de répartition et les tables de conversion annexés au code CIMA qui sont établies en fonction du nombre d'enfants à sa charge.

Les enfants de la victime décédée se classent en deux catégories selon qu'ils sont mineurs ou encore aux études.

Les enfants majeurs sont censés être financièrement autonomes, ils n'ont pas droit à l'indemnisation au titre du préjudice économique.

L'enfant mineur a droit à une indemnisation en capital fondée sur l'obligation alimentaire.

Pour le calcul de l'indemnité la clé de répartition est différente selon le nombre d'enfants mineurs à indemniser. Si le nombre est inférieur ou égal à quatre, le calcul du montant de l'indemnité est fait en référence au premier tableau ci-dessous qui indique 30 % du revenu à capitaliser selon l'âge du bénéficiaire. S'il s'agit d'enfants orphelins doubles, la clé de répartition est de 50 %.

Si le nombre d'enfants est supérieur à quatre, le calcul du montant de l'indemnité de chaque enfant est établi en fonction du deuxième tableau. Dans ce cas le pourcentage est de 40 % et de 50 % en cas d'orphelins doubles.

Les pourcentages de répartition des revenus du décédé entre les membres de sa famille (ascendants, conjoints et enfants sont indiqués dans le tableau suivant :

<u>CLE DE REPARTION JUSQU'A QUATRE ENFANTS A CHARGE</u>				
En pourcentage des revenus	Ascendants avec répartition uniforme entre les ascendants	Conjoint(s) avec répartition uniforme entre les conjoints	Enfants avec répartition uniforme entre les enfants	Enfants orphelins double
% du revenu à capitaliser selon l'âge du bénéficiaire	5	40	30	50

<u>CLE DE REPARTION AU- DELA DE QUATRE ENFANTS A CHARGE</u>				
En pourcentage des revenus	Ascendants avec répartition uniforme entre les ascendants	Conjoint(s) avec répartition uniforme entre les conjoints	Enfants avec répartition uniforme entre les enfants	Enfants orphelins double
% du revenu à capitaliser selon l'âge du bénéficiaire	5	35	40	50

Il faut noter que les personnes établissant être en communauté de vie avec la victime décédée sont assimilées suivant leur âge à un enfant majeur ou à un enfant mineur. Le préjudice moral est également réparable mais suivant d'autres critères.

B -Le préjudice moral :

Le préjudice moral peut être défini comme étant la douleur subie par une personne en raison des liens qui l'unissaient à la victime.

Ainsi, peuvent obtenir réparation au titre de ce préjudice, les personnes qui peuvent bénéficier de l'indemnisation du préjudice économique, les enfants majeurs, les ascendants, les frères et sœurs (art. 265). Les indemnités sont déterminées suivant le tableau ci-dessous.

Bénéficiaires	En pourcentage du SMIG	
	annuel	Conjoints
150		
Enfants mineurs	75	
Enfants majeurs	50	
Ascendant (premier degrés)	50	
Frères et sœurs	25	

Lorsque le défunt laisse plusieurs épouses, les indemnités qui devraient leur être allouées ne devront pas excéder 300% du SMIG annuel (art. 266 al. 3). C'est-à-dire que le bénéficiaire touchera au plus la somme de 1.304.760 F.

Quant aux personnes ayant communauté de vie avec la victime, il peut s'agir de concubin, de neveux et nièces. Selon leur âge, ils seront assimilés soit à des enfants majeurs, soit à des enfants mineurs.

Il faut noter que lorsque les indemnités de l'ensemble des bénéficiaires dépassent quinze fois le SMIG annuel, elles devront être réduites proportionnellement (article 266 dernier alinéa).

Au terme de cette étude il apparaît que les rédacteurs ont, sans conteste, voulu régler une fois pour toutes le mal dont souffre l'assurance automobile en Afrique, c'est-à-dire son déficit chronique, cet élan a conduit la prévision de certaines dispositions pour pallier l'impossibilité matérielle de demander réparation à l'assureur, ou même lorsque ce dernier n'existe pas.

Section 2 : Les modes alternatifs de réparations

Les rédacteurs du code Cima ont prévus des remparts aux difficultés que peut éprouver la victime quant à la réparation de son préjudice en instaurant un Fond de Garantie de l'Automobile et les cas où la réparation est assurée par l'Etat ou certains tiers payeurs.

Paragraphe1 : Le Fond de Garantie de l'Automobile (FGA)

L'étude du Fond de Garantie de l'Automobile nous pousse à mieux se familiariser avec cette institution en faisant sa présentation (A) avant de voir son domaine d'intervention (B).

A- La présentation de l'institution :

Créé le 23 Mai 1995 par l'état du Sénégal avec les compagnies d'assurance et la caisse de sécurité sociale. Le fond est une société anonyme à participation publique majoritaire. Son capital social qui s'élève à 200.000.000 F est réparti comme suit :

- L'Etat du Sénégal détient 50%.
- les compagnies d'assurances 50%
- et la caisse de sécurité sociale 50%.

En raison de ce statut juridique, le F.G.A est dirigé par un Directeur Général nommé par le conseil d'administration, sur proposition du ministre en charge des assurances : le ministre de l'Economie et des Finances. Le Directeur Général a sous son autorité trois départements techniques.

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

Cependant il faut relever que les principales sources de financement du fond sont :

La contribution des assurés : C'est une contribution de tous les assurés ayant souscrit une assurance responsabilité civile payé par l'assuré. Le marché de l'assurance publique n'étant pas trop vaste, le montant annuel de cette contribution n'est pas assez élevé.

Une subvention de l'Etat du Sénégal : Cette subvention est variable et elle n'est pas maîtrisée par le F.G.A. Elle est fixée chaque année par le Ministère des Finances.

Le Fond est doté de privilèges sociaux, en effet il peut contraindre les sociétés d'assurance au paiement d'une amende en cas de retard noté dans le reversement de la contribution des assurés. Il dispose ensuite d'un droit selon lequel, tous les services de sécurité (Police et Gendarmerie), sont tenus de lui adresser les procès verbaux des accidents corporels survenant territoire nation.

Compte tenu de l'importance de la mission du F.G.A, les ressources financières sont encore insuffisantes. D'autres sources de financement doivent être explorées pour le bien des victimes d'accident de la circulation.

Le F.G.A, à travers son siège et ses bureaux installés dans les hôpitaux ouvre plus de 600.000 dossiers par an.²² Les accidentés relevant du F.G.A sont immédiatement pris en charge et les autres sont orientés vers les compagnies d'assurance concernées qui sont obligées de délivrer une lettre de garantie. Ce qui montre un peu le domaine d'intervention du Fond

B- Le domaine d'intervention du Fond de Garantie de l'Automobile

Conformément aux dispositions de l'article 600 du C.C, le Fonds de Garantie de l'Automobile est chargé, lorsque le responsable des dommages demeure inconnu ou n'est pas assuré.

Le Fond intervient dans le secteur des assurances, mais son rôle est entièrement social et son but non lucratif. Il joue un rôle important aussi bien en amont qu'en aval dans la prévention et la sécurité routière. Ainsi son rôle est d'indemniser la victime lorsque le responsable de l'accident est inconnu notamment parce que le présumé responsable est en fuite, ou connu mais non assuré.

➤ Le cas où l'auteur de l'accident est inconnu:

²² M. Pierre DIOUF, par ailleurs Directeur Général du F.G.A, thèse de Doctorat d'Etat, le Fond de Garantie de l'Automobile Sénégalais et l'indemnisation des préjudices corporels consécutifs aux accidents de la circulation.

Cette circonstance doit nettement apparaître sur le procès verbal établi par les forces de l'ordre lequel doit nécessairement être déposé à temps pour la célérité de l'indemnisation.

➤ Le cas où l'auteur de l'accident est connu et non assuré

Dans le cas où l'auteur de l'accident est connu et non assuré, c'est à cet auteur de faire la preuve de son insolvabilité totale ou partielle. Selon les statuts, si l'auteur responsable a été identifié, il faut faire la preuve de son insolvabilité totale ou partielle. Le décret n° 98-13, A, par la suite supprimé la condition cumulative de l'insolvabilité totale ou partielle pour s'en tenir seulement à l'exigence de la preuve de l'insolvabilité. Si l'auteur identifié n'a pas été assuré, rien ne prouve qu'il ne soit pas en mesure de prendre en charge les frais consécutifs aux sinistres. En outre aux termes de des articles 27 et 29 de ce décret, une demande d'indemnisation ne peut être dirigée au F.G.A que lorsque les protagonistes n'ont pas trouvé d'accord concernant la transaction, ou lorsqu'il ait une décision passée à force de chose jugée²³.

Les contrôles d'attestation d'assurances souvent effectués par le Fonds de Garantie et la Fédération Sénégalaise des Sociétés, en relation avec la gendarmerie et la police, prouvent que des personnes en dehors de tout soupçon conduisent sans assurance. Il n'est pas rare de voir une personne conduisant une voiture de luxe soit dépourvue d'assurance. Dès lors, il faut l'actionner en cas d'accident avant de faire intervenir le F.G.A

Cependant le Fonds de Garantie Sénégalais est muet sur le cas de l'auteur connu et assuré. En effet, une telle reconnaissance équivaut à indemniser les victimes d'accident de la circulation dont les auteurs sont assurés par des sociétés insolvables ou en liquidation.

En ce qui concerne l'indemnisation, les dispositions du code CIMA ont inspiré le Fonds de Garantie Automobile Sénégalais qui y a adossé son barème en l'adaptant à sa situation financière pour l'indemnisation des préjudices tels que les frais médicaux, l'incapacité permanente, les préjudices extra patrimoniaux et le préjudice économique.

Si le Fonds a un barème d'indemnisation, il se réfère néanmoins aux tables de conversion du code CIMA ci-dessus pour l'application des tarifs. Les préjudices indemnifiables par les Fonds sénégalais sont contenus pour l'essentiel de ce code.

²³ TDHCD n°047 du 20/04/2009. Dans cette affaire le juge a réaffirmé ce principe en déclarant irrecevable la procédure intentée par la victime aux fins d'indemnisation par le Fond de Garantie de l'Automobile.

Il convient de préciser que la prise en charge des accidents de la circulation routière est jusqu'ici limitée aux dommages corporels, à l'exclusion des dommages matériels.

L'état et des tiers payeurs peuvent également être amenés à indemniser les victimes d'accident de la circulation.

Paragraphe 2 : La réparation effectuée par l'Etat et les tiers payeurs.

L'Etat a la posture d'un assureur lorsqu'un véhicule administratif est impliqué dans un accident de la circulation (A). La réparation peut être également le fait de tiers payeurs.

A- En cas d'accident impliquant un véhicule administratif :

La responsabilité de l'Etat est retenue lorsqu'un véhicule administratif est impliqué dans un accident de la circulation. La responsabilité administrative est l'obligation pour l'administration de réparer les préjudices causés par son activité de son activité et celle de ses agents.

Selon l'Art. 147, le champ d'application du régime spécial de responsabilité publique s'étend à tous les dommages causés par un véhicule ou un moyen de transport utilisé par l'administration. Il est donc très large, d'où l'existence de problèmes d'interprétation.

La jurisprudence entend par véhicule tout moyen de transport pouvant se mouvoir par le lui-même. Cette notion renferme tous les moyens de locomotion, dès lors qu'ils sont autonomes (par moteur, par rame, etc.) et tous les modes de transports, par terre, eau, et par air. Un avion, un navire, un chaland sont des véhicules au sens de la loi²⁴ (toutefois la responsabilité de ces moyens de transports peut être régie par des règles particulière).

La seule limite concerne les engins purement passifs, ne pouvant se mouvoir par eux-mêmes. L'accident doit être provoqué lorsque l'engin est en déplacement. Cette article va plus loin que l'article 200 du code Cima qui retient l'application du régime spécial des accidents de la circulation lorsqu'est impliqué un véhicule terrestre à moteur, à l'exclusion des chemins de fers et des tramways.

²⁴ Pour un exemple d'accident causé par un avion militaire, voir T. dak., 12fév. 1977, Cheikhou DIENG C/ Etat du Sénégal, Ann Afr.1977, CHRON. de jurisp. adm

Mais pour que la responsabilité de l'administration soit retenue, il faut que le véhicule auteur du sinistre soit utilisé par cette dernière. Elle peut en être le propriétaire (c'est le cas des véhicules dit administratifs) ou simplement en avoir l'usage ou la maîtrise au sens de l'art.137 du C.O.C.C.

Toutefois lorsque la responsabilité de l'administration est retenue du fait d'un des véhicules terrestres à moteur dont un de ses agents à la maîtrise, la victime a droit à une réparation en fonction du barème contenu dans le code Cima. Tous les préjudices indemnifiables pour les accidents de la circulation impliquant un véhicule terrestre à moteur ordinaire le sont également lorsque le véhicule est dit administratif. Ici, l'Etat est substitué à l'assureur notamment l'agent judiciaire de l'état. Toute la procédure d'indemnisation prévue par le code Cima est respectée notamment la phase transactionnelle avant la saisine de la juridiction compétente prévue par l'Art 231 du code Cima. De même l'art 238 du code Cima précise que l'Etat doit être assimilé à l'assureur pour l'application des articles 231 et 236.

Justement on s'aperçoit que le droit spécial incluant des prérogatives de puissance publique n'est pas appliqué à l'administration en l'espèce. Donc en vertu du principe selon lequel la compétence suit le fond, il semble logique que le contentieux de l'indemnisation des victimes d'accident de la circulation impliquant un véhicule dit administratif soit connu par les juridictions judiciaires, avec une procédure ordinaire.

B- La réparation faite par les tiers payeurs

Les tiers payeurs sont des organismes sociaux désignés pour indemniser en tout ou partie une personne victime d'un dommage. Ce sont généralement les organismes de sécurité sociale. Le régime de sécurité sociale est géré par deux institutions placées sous la tutelle du Ministre du Travail et de sécurité sociale. Il s'agit de la Caisse de Sécurité Sociale et l'Institution de Prévoyance Retraites au Sénégal (IPRES)²⁵.

L'assurance couvre les accidents survenus par le fait ou à l'occasion du travail, les accidents de trajet et les maladies professionnelles figurant dans le tableau des maladies professionnelles. Ainsi la caisse intervient lorsque l'accident est survenu lors du trajet de la victime souscrite à une protection sociale. C'est-à-dire celui qui est intervenue pendant l'horaire normal du trajet, entre le lieu du travail et la résidence du salarié ou le lieu de ses

²⁵ Depuis 1975, cette institution gère le régime national obligatoire d'assurance vieillesse intégré au régime de sécurité sociale qui remplace l'ancien régime contractuel géré par l'institution de prévoyance et Retraite en Afrique occidentale.

repas. Cette souscription est normalement faite par le commettant de la victime, notamment l'entreprise dans laquelle elle travaille.

Ainsi l'employeur est tenu, dès réception, de faire assurer les soins de première urgence, d'aviser le médecin de l'entreprise ou, à défaut, le praticien le plus proche et éventuellement de diriger la victime sur le service médical de l'entreprise ou, à défaut, de la formation sanitaire publique ou l'établissement hospitalier public ou privé le plus proche. Aucune condition.

En cas d'indemnité temporaire, une indemnité journalière est payée à la victime à partir du premier jour qui suit l'arrêt de travail consécutif à l'accident.

En cas d'incapacité permanente, la victime a droit à un rente égale au salaire annuel multiplié par le taux d'incapacité préalablement réduit de moitié pour la partie de ce taux qui ne dépasse pas 50% et augmenté de moitié par la partie excédant 50%

C'est pourquoi, en cas d'accident de la circulation qui constitue un accident de travail, les indemnités de la victime sont largement absorbées par le recours des caisses de prévoyance sociale ou d'organismes sociaux. Selon l'art. 46 du code Cima « **L'offre d'indemnité doit indiquer, outre les mentions exigées par l'article 231, les créances de chaque tiers payeur et les sommes qui reviennent au bénéficiaire. Elle est accompagnée de la copie des décomptes produits par les tiers payeurs. Si la victime ou ses ayants droit n'a pas communiqué à l'assureur la liste des tiers payeurs, le paiement effectué est libératoire, les tiers payeurs devront adresser leurs recours à la victime ou ses ayants droit bénéficiaires de l'indemnité** »

Ainsi le droit pour les tiers payeurs de demander la répétition des sommes payées à la victime est effectif dès la phase transactionnelle, c'est-à-dire lorsque l'assureur fait une offre à la victime.

Le tiers payeur doit adresser une demande aux fins de remboursement à l'assureur pour chaque somme réclamée. Cette demande doit contenir la disposition législative, réglementaire ou conventionnelle en vertu de laquelle cette somme est due à la victime. Le défaut pour ces tiers de produire leur demande dans le délai de 4 mois à compter de la demande émanant de l'assureur entraîne la déchéance de leurs droits à l'encontre de l'assureur et de l'auteur du dommage, Art. 255 al 2 du code Cima. Cette action est dite récursoire.

Conclusion :

Il apparaît donc que ce code instaure un système de la réparation automatique, en ce que la victime a, en tous les cas, droit à une réparation. Il est certain qu'avec l'application de ce code l'équilibre financier des compagnies d'assurances est atteint si l'entreprise est bien gérée, ce code s'est attelé à tenir aussi compte du sort des victimes. Cependant, force est de constater que l'application qui en est faite montre que les assureurs non seulement s'acquittent du paiement avec beaucoup de retard, mais quand ils le font, ils sous évaluent les montants à verser aux victimes. Ce qui conduit à des indemnités dérisoires. Cependant lorsque la victime est dans l'impossibilité de recevoir réparation de la part du responsable notamment parce qu'il a fui après son forfait ou il n'est pas assuré, les rédacteurs du code ont préconisé l'institution d'un fond de Garantie de l'Automobile pour chaque pays signataire du traité afin d'indemniser la victime qui se trouverait dans cette situation. Mais la prise en charge des accidentés de la circulation routière est jusqu'ici limitée aux dommages corporels. Cependant, les conséquences sociales des dommages matériels sont réelles et le F.G.A en est conscient. Il n'est pas rare de voir un propriétaire de véhicules acquis à grand frais souvent par le biais du crédit bancaire, se retrouver en ruine, suite à un accident de la circulation.

L'implantation du F.G.A dans les régions serait souhaitable pour les populations de l'intérieur du pays car s'il ya des tribunaux compétents pour connaître des litiges relatifs à la réparation des sinistres automobile, il devait y avoir un fond de garantie de l'automobile au cas où l'auteur de l'accident est inconnu, ou, bien qu'étant connu, il n'a souscrit à aucune assurance.

Ce qui ne va pas dans le sens d'endiguer le phénomène des accidents de la circulation et d'améliorer la situation des victimes car les statistiques concernant les sinistres automobiles sont accablants.

En 1990 les accidents la circulation étaient la 9ème cause de mortalité dans le monde. Si des mesures hardies ne sont pas prises, ils pourraient devenir la 3ème cause en 2020.

Selon le rapport de l'OMS, le bilan des accidents de la route en 2002 s'élève à 1.2 million de décès et 50 % millions de blessés. Chaque année, près de 1.300.000 personnes meurent sur les routes, soit 10% des causes de décès dans le monde.

Plus de 85% des décès et traumatismes dus aux accidents de la route surviennent dans les pays en développement, et, 90 % environ des victimes sont des usagers vulnérables : piétons, passagers ou cyclistes.

Le constat est que l'Afrique est le continent où la route est la plus meurtrière, alors que le niveau de motorisation y est encore le plus faible. Le cas du Sénégal reste entier.

En effet sur les 2144 accidents constatés au Sénégal, en 2009, plus de la moitié a été constaté en milieu. Et cela a un impact économique indéniable. Les accidents de la circulation sont devenus un phénomène de santé publique. En effet sur 187 personnes tuées dans ces accidents de la route en 2009, 87 étaient des piétons ; tandis que 905 ont été gravement blessés. Selon les statistiques, les accidents se produisent lors de la traversée des chaussées.

Les causes d'un tel phénomène peuvent être situées à plusieurs niveaux :

L'indiscipline, l'inattention, l'impatience des piétons sont également à l'origine de ces accidents de la circulation quelle que soit la gravité des blessures, particulièrement l'insouciance, surtout des « deux roues » (cycliste, motocyclette etc.). Il y a un sentiment d'impunité qui les anime parce qu'ils savent que les forces de l'ordre ne peuvent pas les contrôler parce que ces engins ne sont pas immatriculés.

En outre l'absence de signalisations constitue un facteur à risque car c'est un problème récurrent si l'on sait qu'elle constitue l'une des causes majeures des accidents de la circulation. De même la vétusté du parc automobile, le mauvais stationnement des véhicules et le commerce sur les trottoirs contribuent également à ce fort taux d'accidents. Il en est de même du stationnement sur les trottoirs résultant avant tout de la paresse et de l'incivisme des automobilistes qui veulent se garer juste devant leur destination.

C'est pourquoi l'Etat et les collectivités locales sont interpellés sur la mise sur pied d'aménagement protecteur pour les usagers vulnérables. La prévention requiert également un cadre institutionnel, législatif, et réglementaire adéquat. C'est pourquoi une panoplie de structures a été instituée; il en est ainsi :

- ✓ Du comité permanent de la sécurité routière (COPESER), créé par le décret n°88-913 du 27 juin 2004
- ✓ De la cellule technique de la sécurité routière (COTESER), créé par l'arrêté n°127 du 19 Janvier 2004

- ✓ Du comité de pilotage chargé de l'organisation et de la régulation de la circulation routière dans les régions. créé par arrêté n° 60 / PM du 27 juin 2005
- ✓ Du comité national de facilitation de transport et transit routier inter- état. créé par arrêté primatorial n° 00799/PM du 15 juin 2007
- ✓ Du centre de coordination de la circulation routière (CCCR) dans la région de Dakar. institué par arrêté n°0067 du 12 novembre 2007

Seulement la plupart de ces structures ne sont pas fonctionnelles.

De façon générale, le financement de la sécurité routière reste essentiellement du ressort de l'Etat. D'autres structures participent également au financement. Il s'agit:

- ✓ Le Fond de Garantie de l'Automobile (FNGA)
- ✓ La fédération des compagnies d'assurance, à travers la Nouvelle Prévention Routière de Sénégal (NPRS)
- ✓ Les collectivités locales
- ✓ Le fond d'entretien routier autonome
- ✓ D'autres organismes privés

Ainsi depuis 1995, des textes juridiques régissent les transports routiers et la sécurité routière :

- ✓ Promulgation de la loi n°2002-30 du 24 décembre 2002 portant code de la route
- ✓ Publication du décret d'application n°2004-13 du 19 janvier 2004
- ✓ Il a été également promulgué la loi n°2003- 04 du 27 mai 2003 portant orientation et organisation des transports terrestres.
- ✓ Son décret d'application n°2008-533 du 22 mai 2008 a été pris
- ✓ Pour pallier le vieillissement du parc, le décret n°2001- 72 du 26 janvier 2001 relatif à la limitation de l'âge des véhicules importés a été également pris.

Malgré toutes ces mesures prises, la route continue à faire des victimes. d'où l'importance de sensibiliser les populations, les acteurs et agents de l'Etat à travers les médias. A cela s'ajoute la mise sur pied d'un programme de formation à l'attention des conducteurs et la nécessité de passer par les auto- écoles pour l'obtention des permis de conduire. Et enfin, vu l'étroitesse de la plupart de nos routes, les véhicules en panne ou accidentés doivent être enlevés en temps réel. sur la route, par des engins de levage.

NB : Des réformes seraient intervenues dans le code Cima le 01 Octobre 2011. Des impératifs de délai de dépôt des mémoires fixés au 15 Octobre et l'inaccessibilité des nouveaux textes ont fait qu'elles n'ont pu être prises en compte dans cette étude.

Bibliographie :

Alain BOCKEL , Droit Administratif

Antonmattei, Paul – Henri, contribution à l'étude de la force majeure, éd. L.G.D.J.
coll. « Bibliothèque e droit privé »,1992

André TEUNC : Les causes d'exonération de la responsabilité de plein droit de
l'article 1384 alinéa 1^{er} du code civil, Dalloz 1995, chr. p.83

André TEUNC : La détermination du gardien dans la responsabilité du fait des choses
inanimées

Dieunedort et Mountaga Diouf : D'une causalité certaine à une certaine causalité, une
option ambiguë du code Ci ma, revue sénégalais de droit pénal n°4 et 5, p. 121 suiv.

François Terré, Philippe SIMLER, Yves LEQUETTE, Les obligations, Dalloz ,
coll. « Précis Dalloz », 1474 p.902 à 953

Geneviève Viney, Patrice Jourdain , Droit civil : Les effets de responsabilité
1987

Hubert GROUDEL: L'extention du rôle de l'implication du véhicule, Dalloz 1990 -
1987

Jacqueline LOHOUES-OBLE, J. LOHOUES-OBLE, A.M. ASSI ESSO, J. ISSA
LEMAIRE Fabrice, « La force majeure : un événement irrésistible », in Revue du
droit
public et de la science politique en France et à l'étranger

SAYEGH, in Droit des assurances CIMA, Collection Droit Uniforme Africain,
juriscope : Bruylant, Bruxelles 2002 p.341 et s.)

RADI : Réflexions sur les fondements de la responsabilité civile, Dalloz 1999, p.313
et s. et p.323 et s.

Codes, Lois et Règlement :

Code CIMA

Code des obligations civiles et commerciales(COCC)

Code de procédure civile

Code civil français

Loi n°2002-30 du 24 Décembre 2002 portant Code de la Route

Loi BADINTER du 05 juillet 1985 en France

Décret n° 98-13 du 1998 fixant le régime financier et indemnitaire du Fond de Garantie de l'Automobile

ARTICLES :

Abdel kader BOYE: l'Art. 121 du COCC ou le bouleversement du droit commun sénégalais de la responsabilité civile, Revue Sénégalaise de droit p. 32

Me ADJE LUC , ancien Bâtonnier de l'Ordre des Avocats

Webographie :

Article du site lexinter sur la force majeure

www.dictionnaire.juridique.com

www.Memoireonline.com

TABLE DES MATIERES :

Bibliographie :

Introduction :

Première partie : La responsabilité en matière d'accident de la circulation

Chapitre 1 : les conditions de la responsabilité

Section 1 : l'accident de la circulation

Paragraphe 1 : La survenance d'un accident de la circulation

A- La notion d'accident de la circulation

B- La collusion

Paragraphe 2 : l'existence d'un dommage

A- Le caractère actuel du dommage

B- Le caractère réel et non équivoque du dommage

Section 2 : L'implication d'un véhicule terrestre à moteur et l'existence de victime

Paragraphe 1 : L'implication du véhicule terrestre à moteur

A- La notion de véhicule terrestre à moteur

B- L'implication, fondement de la responsabilité automatique

Paragraphe 2 : l'existence d'une victime

A – les victimes non conductrices

B – les victimes conductrices

Chapitre 2 : Les moyens de défense de la responsabilité

Section 1 : Les moyens d'exonération classiques

Paragraphe 1 : L'inopposabilité de la force majeure et du fait d'un tiers

A- La cause étrangère présentant le caractère de force majeure

B- Le fait d'un tiers

Paragraphe 2 : La faute de la victime, cause de limitation ou d'exclusion de la responsabilité

A – La faute inexcusable de la victime

B – La victime recherchant volontairement le dommage

Section 2 : La prescription de la responsabilité des sinistres automobile

Paragraphe 1 : la notion de prescription

A – Le fondement de la prescription

B – Les caractères de la prescription

Paragraphe 1 : Les délais de prescription

A – Les délais de prescription en cas de dégâts matériels

B – Les délais de prescription en cas de perte de vie humaine

Deuxième partie : L'indemnisation des victimes d'accident de la circulation

Chapitre 1 : Les procédures d'indemnisation des victimes d'accident de la circulation

Section 1 : la transaction obligatoire

Paragraphe 1 : L'offre d'indemnité

A – Les délais relatifs à l'offre

B – Les tempéraments aux délais : La suspension et prorogation de délais

Paragraphe 2 : Le paiement de l'indemnité

A – La condition de paiement : L'acceptation

B – La faculté de rétractation reconnue à la victime

Section 2: la procédure judiciaire

Paragraphe 1 : Le caractère subsidiaire de la procédure judiciaire

A – La détermination des conditions de saisine du tribunal

B - La réduction du pouvoir d'appréciation du juge

Paragraphe 2 : La juridiction compétente

A- Les critères de détermination de la juridiction compétence

B- Le rôle in extenso du greffier dans la procédure judiciaire

Chapitre 2 : les modalités de réparation

Section 1 : la réparation des préjudices

Paragraphe 1 : l'indemnisation des préjudices subis par la victime directe

A- Les préjudices à caractère patrimonial

1°) Les frais médicaux :

2°) Les incapacités de travailler :

a) L'incapacité temporaire :

b) L'incapacité permanente :

3°) Le préjudices de carrière :

B- Les préjudices à caractère extra patrimonial :

1°) La souffrance physique :

2°) Le préjudice esthétique:

3°) Assistance d'une tierce personne

Paragraphe 2 : L'indemnisation des préjudices subis par la victime par ricochet :

A- le préjudice moral et les frais funéraires :

1°) Les frais funéraires :

2°) Le préjudice économique :

B- Le préjudice moral :

Section 2: Les modes alternatifs de réparation

Paragraphe 1 : Le fond de garantie de l'automobile

A – Présentation de l'institution

B - Le domaine d'intervention du fond de garantie de l'automobile

Paragraphe 2 : La réparation effectuée par l'Etat et les tiers payeurs

A – En cas d'accident impliquant un véhicule administratif

B – La réparation faite par tiers payeurs :

Conclusion :

Annexes

BARÈME DE RESPONSABILITÉ

VEHICULES EN STATIONNEMENT		PART DE RESPON-SABILITE	
		X	Y
40	Véhicule X en stationnement régulier (ou à l'arrêt régulier).	0	1
41	Véhicule X en stationnement irrégulier (ou à l'arrêt irrégulier) en agglomération le long d'un trottoir.	0	1
42	Véhicule X en stationnement irrégulier (ou à l'arrêt irrégulier) en agglomération dans les cas autres que celui prévu au cas 41.	1/4	3/4
43	Véhicule X en stationnement irrégulier (ou à l'arrêt irrégulier) hors agglomération.	1/2	1/2



CAS SPECIAUX

50	Véhicule Y ne respectant pas : <ul style="list-style-type: none"> • un barrage de police • une signalisation de priorité (balise, STOP) • un feu de signalisation • un panneau de sens interdit. • un panneau d'interdiction de dépasser • un panneau d'interdiction de virer à droite ou à gauche • une ligne continue. • une signalisation au sol, notamment des flèches directionnelles • ou circulant sur un trottoir interdit aux véhicules 	0	1
51	Véhicule Y virant à une flèche orange clignotante, véhicule X passant au feu vert.	0	1
52	Véhicule Y circulant en marche arrière ou effectuant un demi-tour.	0	1
53	Véhicule Y quittant un stationnement, sortant d'une aire de stationnement, d'un lieu non ouvert à la circulation publique, d'un chemin de terre.	0	1
54	Ouverture d'une portière droite ou gauche du véhicule Y. Choc sur la portière.	0	1



EXCEPTIONS

55	Véhicule X bénéficiant de règles particulières de circulation.	1/4	3/4
56	Cumul de responsabilité excédant 4/4.	1/2	1/2

DEFINITIONS

Chaussée :

Partie de la route normalement utilisée pour la circulation des véhicules.

File de véhicules :

Succession de véhicules (deux ou plus) placés l'un derrière l'autre ; sont réputés dans la même file les véhicules se trouvant, même partiellement, dans le prolongement l'un de l'autre.

Changement de file :

Manceuvre par laquelle un véhicule quitte sa file pour prendre celle de l'autre véhicule.
Est assimilé à un changement de file tout écart d'un véhicule perturbant la circulation de l'autre véhicule.

Axe médian :

- la ligne continue ;
- le milieu de la chaussée ou de la partie de la chaussée laissée disponible par une file de véhicules en stationnement ou des travaux lorsqu'il n'y a pas de ligne continue.

Aire de stationnement :

Emplacement utilisé pour le stationnement des véhicules. Sont assimilés à une aire de stationnement les chaussées secondaires ne débouchant pas de plain-pied sur la voie principale, ainsi que les cours de gares.

Lieu non ouvert à la circulation publique

- lieu devant lequel est apposé un panneau interdisant la circulation à tous véhicules ;
- accès à une propriété privée, lorsqu'il dessert exclusivement cette propriété et ne fait pas partie de la voirie communale, départementale ou nationale ;
- lieu comportant un panneau restreignant la circulation à une catégorie déterminée de personnes ; riverains ou autres ;
- lieu interdit, soit par une chaîne, soit par une barrière quelconque.

Chemin de terre :

- Toute chaussée réunissant à la fois les trois conditions ci-après :
- ne pas être présignalée par un panneau réglementaire ;
 - ne comporter aucun revêtement (par empierrement, pavage, goudronnage, bitumage) ;
 - ne pas faire partie de la voirie communale, départementale, ou nationale.

Partie arrière du véhicule :

Partie du véhicule située derrière les roues arrière.



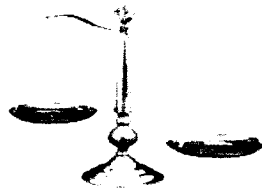
RE

U SENEGAL



.....
UN PEUPLE - -

.....
MINISTERE DE LA JUSTICE



CENTRE DE FORMATION JUDICIAIRE

.....
SECTION GREFFE / PROMOTION 2008

.....
MEMOIRE DE FIN DE FORMATION

SUR LE THEME :

***Les accidents de la circulation :
Responsabilité et Réparation***

Présenté par :

Abdoulaye MBOUP
Elève Greffier

Sous la direction de :

Papa Assane TOURE, Juge au
Tribunal Régional Hors Classe de DAKAR

**TABLE DE CONVERSION
BARÈME DE CAPITALISATION DE RENTES VIAGÈRES**

Table de mortalité : 60/64 MHK – Taux de capitalisation : 6,50 % – Taux de revalorisation : 0,00 %
MASCULIN

Age limite de paiement de la rente : 65 ans

AGE	Prix de 1 franc de rente	AGE	Prix de 1 franc de rente
0	14.576	51	10.637
1	14.910	52	10.440
2	14.915	53	10.237
3	14.903	54	10.030
4	14.884	55	9.818
5	14.861	56	9.602
6	14.835	57	9.381
7	14.807	58	9.156
8	14.777	59	8.928
9	14.744	60	8.696
10	14.709	61	8.461
11	14.671	62	8.223
12	14.631	63	7.983
13	14.588	64	7.741
14	14.543	65	7.498
15	14.497	66	7.254
16	14.450	67	7.010
17	14.401	68	6.766
18	14.353	69	6.523
19	14.304	70	6.282
20	14.253	71	6.043
21	14.200	72	5.808
22	14.144	73	5.577
23	14.086	74	5.351
24	14.025	75	5.132
25	13.959	76	4.921
26	13.891	77	4.720
27	13.818	78	4.531
28	13.740	79	4.356
29	13.658	80	2.707
30	13.571	81	3.582
31	13.480	82	3.371
32	13.384	83	3.167
33	13.284	84	2.969
34	13.180	85	2.778
35	13.071	86	2.593
36	12.958	87	2.415
37	12.839	88	2.244
38	12.716	89	2.081
39	12.588	90	1.924
40	12.455	91	1.775
41	12.316	92	1.633
42	12.172	93	1.498
43	12.023	94	1.371
44	11.869	95	1.250
45	11.709	96	1.136
46	11.544	97	1.030
47	11.373	98	0.930
48	11.197	99	0.836
49	11.016	100	0.748
50	10.829		

**TABLE DE CONVERSION
BARÈME DE CAPITALISATION DE RENTES VIAGÈRES**

Table de mortalité : 60/64 MHK – Taux de capitalisation : 6,50 % – Taux de revalorisation : 0,00 %

FÉMININ

Age limite de paiement de la rente : 65 ans

AGE	Prix de 1 franc de rente	AGE	Prix de 1 franc de rente
0	14.806	51	11.861
1	15.065	52	11.688
2	15.077	53	11.509
3	15.072	54	11.323
4	15.061	55	11.130
5	15.048	56	10.931
6	15.033	57	10.725
7	15.016	58	10.512
8	14.997	59	10.293
9	14.976	60	10.067
10	14.953	61	9.835
11	14.929	62	9.597
12	14.904	63	9.352
13	14.876	64	9.103
14	14.848	65	8.848
15	14.818	66	8.588
16	14.787	67	8.324
17	14.755	68	8.056
18	14.721	69	7.784
19	14.686	70	7.509
20	14.650	71	7.232
21	14.612	72	6.953
22	14.572	73	6.672
23	14.529	74	6.391
24	14.485	75	6.110
25	14.438	76	5.830
26	14.388	77	5.551
27	14.336	78	5.275
28	14.281	79	5.001
29	14.223	80	4.731
30	14.163	81	4.466
31	14.099	82	4.205
32	14.032	83	3.950
33	13.961	84	3.701
34	13.886	85	3.459
35	13.807	86	3.224
36	13.724	87	2.997
37	13.636	88	2.778
38	13.544	89	2.567
39	13.448	90	2.365
40	13.346	91	2.173
41	13.240	92	1.989
42	13.128	93	1.815
43	13.011	94	1.650
44	12.888	95	1.494
45	12.760	96	1.348
46	12.625	97	1.210
47	12.485	98	1.082
48	12.339	99	0.963
49	12.186	100	0.851
50	12.026		

TABLE DE CONVERSION
BARÈME DE CAPITALISATION DE RENTES TEMPORAIRES

Table de mortalité : 60/64 MHK – Taux de capitalisation : 6,50 % – Taux de revalorisation : 0,00 %
MASCULIN

Age limite de paiement de la rente : 65 ans

AGE	Prix de 1 franc de rente	AGE	Prix de 1 franc de rente
0	14.492	33	12.575
1	14.819	34	12.423
2	14.818	35	12.263
3	14.799	36	12.095
4	14.773	37	11.918
5	14.743	38	11.731
6	14.710	39	11.536
7	14.674	40	11.330
8	14.634	41	11.114
9	14.592	42	10.886
10	14.547	43	10.647
11	14.499	44	10.396
12	14.447	45	10.132
13	14.392	46	9.855
14	14.335	47	9.563
15	14.276	48	9.255
16	14.213	49	8.932
17	14.149	50	8.591
18	14.084	51	8.232
19	14.017	52	7.854
20	13.947	53	7.454
21	13.873	54	7.031
22	13.796	55	6.583
23	13.715	56	6.109
24	13.628	57	5.604
25	13.537	58	5.068
26	13.440	59	4.495
27	13.337	60	3.881
28	13.228	61	3.223
29	13.111	62	2.513
30	12.988	63	1.745
31	12.857	64	0.911
32	12.720	65	0.000

Age limite de paiement de la rente : 60 ans

AGE	Prix de 1 franc de rente	AGE	Prix de 1 franc de rente
0	14.425	10	14.417
1	14.745	11	14.360
2	14.739	12	14.299
3	14.715	13	14.235
4	14.684	14	14.167
5	14.648	15	14.095
6	14.609	16	14.022
7	14.566	17	13.945
8	14.519	18	13.867
9	14.470	19	13.785

AGE	Prix de 1 franc de rente	AGE	Prix de 1 franc de rente
20	13.700	41	10.144
21	13.610	42	9.850
22	13.515	43	9.538
23	13.415	44	9.209
24	13.309	45	8.861
25	13.196	46	8.493
26	13.077	47	8.103
27	12.950	48	7.690
28	12.814	49	7.252
29	12.670	50	6.787
30	12.517	51	6.294
31	12.355	52	5.769
32	12.184	53	5.210
33	12.004	54	4.613
34	11.813	55	3.975
35	11.612	56	3.293
36	11.399	57	2.560
37	11.175	58	1.772
38	10.938	59	0.921
39	10.688	60	0.000
40	10.423		

Age limite de paiement de la rente : 55 ans

AGE	Prix de 1 franc de rente	AGE	Prix de 1 franc de rente
0	14.322	28	12.184
1	14.633	29	11.998
2	14.620	30	11.800
3	14.588	31	11.590
4	14.548	32	11.368
5	14.503	33	11.132
6	14.454	34	10.883
7	14.401	35	10.618
8	14.344	36	10.338
9	14.283	37	10.042
10	14.218	38	9.728
11	14.148	39	9.394
12	14.073	40	9.041
13	13.994	41	8.667
14	13.910	42	8.269
15	13.822	43	7.847
16	13.730	44	7.399
17	13.635	45	6.923
18	13.536	46	6.417
19	13.432	47	5.878
20	13.324	48	5.303
21	13.209	49	4.691
22	13.088	50	4.037
23	12.959	51	3.339
24	12.822	52	2.591
25	12.677	53	1.789
26	12.523	54	0.927
27	12.359	55	0.000

Age limite de paiement de la rente : 25 ans

AGE	Prix de 1 franc de rente	AGE	Prix de 1 franc de rente
0	11.815	13	8.118
1	11.896	14	7.650
2	11.698	15	7.151
3	11.473	16	6.621
4	11.228	17	6.057
5	10.965	18	5.457
6	10.684	19	4.819
7	10.384	20	4.139
8	10.064	21	3.414
9	9.723	22	2.641
10	9.359	23	1.816
11	8.971	24	0.938
12	8.558	25	0.000

Age limite de paiement de la rente : 21 ans

AGE	Prix de 1 franc de rente	AGE	Prix de 1 franc de rente
0	10.941	11	7.167
1	10.942	12	6.636
2	10.680	13	6.070
3	10.387	14	5.468
4	10.071	15	4.826
5	9.732	16	4.143
6	9.370	17	3.416
e 7	x 8.984	18	x 2.642
8	8.573	19	1.817
9	8.134	20	x 0.938
10	x 7.666	21	0.000

TABLE DE CONVERSION
BARÈME DE CAPITALISATION DE RENTES TEMPORAIRES

Table de mortalité : 60/64 MHK – Taux de capitalisation : 6,50 % – Taux de revalorisation : 0,00 %

FÉMININ

Age limite de paiement de la rente : 65 ans

AGE	Prix de 1 franc de rente	AGE	Prix de 1 franc de rente
0	14.685	33	12.961
1	14.935	34	12.820
2	14.938	35	12.671
3	14.923	36	12.512
4	14.903	37	12.344
5	14.880	38	12.166
6	14.853	39	11.978
7	14.824	40	11.778
8	14.793	41	11.567
9	14.759	42	11.343
10	14.722	43	11.105
11	14.683	44	10.854
12	14.641	45	10.588
13	14.597	46	10.306
14	14.550	47	10.008
15	14.500	48	9.692
16	14.449	49	9.358
17	14.394	50	9.003
18	14.337	51	8.628
19	14.277	52	8.230
20	14.214	53	7.808
21	14.148	54	7.360
22	14.077	55	6.885
23	14.002	56	6.380
24	13.923	57	5.844
25	13.839	58	5.272
26	13.750	59	4.664
27	13.655	60	4.015
28	13.556	61	3.321
29	13.450	62	2.578
30	13.338	63	1.781
31	13.220	64	0.924
32	13.094	65	0.000

Age limite de paiement de la rente : 60 ans

AGE	Prix de 1 franc de rente	AGE	Prix de 1 franc de rente
0	14.606	10	14.569
1	14.848	11	14.519
2	14.845	12	14.467
3	14.825	13	14.411
4	14.798	14	14.352
5	14.768	15	14.290
6	14.734	16	14.224
7	14.697	17	14.155
8	14.658	18	14.083
9	14.615	19	14.006

AGE	Prix de 1 franc de rente	AGE	Prix de 1 franc de rente
20	13.925	41	10.457
21	13.840	42	10.158
22	13.749	43	9.841
23	13.652	44	9.505
24	13.550	45	9.148
25	13.441	46	8.768
26	13.326	47	8.365
27	13.204	48	7.937
28	13.074	49	7.482
29	12.937	50	6.998
30	12.791	51	6.483
31	12.637	52	5.936
32	12.473	53	5.353
33	12.299	54	4.731
34	12.113	55	4.069
35	11.917	56	3.361
36	11.709	57	2.605
37	11.487	58	1.797
38	11.252	59	0.930
39	11.003	60	0.000
40	10.738		

Age limite de paiement de la rente : 55 ans

AGE	Prix de 1 franc de rente	AGE	Prix de 1 franc de rente
0	14.490	28	12.379
1	14.723	29	12.196
2	14.712	30	12.001
3	14.683	31	11.794
4	14.647	32	11.575
5	14.606	33	11.341
6	14.562	34	11.092
7	14.514	35	10.828
8	14.462	36	10.547
9	14.407	37	10.249
10	14.347	38	9.931
11	14.283	39	9.594
12	14.215	40	9.235
13	14.143	41	8.853
14	14.067	42	8.447
15	13.986	43	8.015
16	13.900	44	7.555
17	13.810	45	7.066
18	13.715	46	6.546
19	13.614	47	5.991
20	13.508	48	5.401
21	13.394	49	4.772
22	13.274	50	4.101
23	13.146	51	3.385
24	13.011	52	2.622
25	12.867	53	1.806
26	12.714	54	0.933
27	12.551	55	0.000

Age limite de paiement de la rente : 25 ans

AGE	Prix de 1 franc de rente	AGE	Prix de 1 franc de rente
0	11.908	13	8.138
1	11.920	14	7.670
2	11.721	15	7.171
3	11.495	16	6.640
4	11.249	17	6.074
5	10.985	18	5.472
6	10.705	19	4.831
7	10.405	20	4.148
8	10.085	21	3.420
9	9.743	22	2.645
10	9.379	23	1.819
11	8.991	24	0.938
12	8.578	25	0.000

Age limite de paiement de la rente : 21 ans

AGE	Prix de 1 franc de rente	AGE	Prix de 1 franc de rente
0	11.022	11	7.177
1	10.959	12	6.645
2	10.696	13	6.079
3	10.401	14	5.476
4	10.084	15	4.834
5	9.745	16	4.150
6	9.383	17	3.421
7	8.996	18	2.646
8	8.584	19	1.819
9	8.144	20	0.938
10	7.676	21	0.000