

Université Abderrahmane Mira de Bejaia
Faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion
Département des sciences économiques



MEMOIRE

En vue de l'obtention du diplôme de
MASTER EN SCIENCES ECONOMIQUES
Option : Monnaie Banque Et Environnement International

Evaluation des coûts financiers des accidents de la circulation en Algérie Cas de la Wilaya de Bejaia

Réalisé par :
M^{lle} KHALED SOURIA

Encadreur :
M^r DERMEL A.

Date de soutenance : 15/06/2017

Jury :

Président : BELKHIRI

Examineur : SEBAHI

Rapporteur : DERMEL.A

Année universitaire : 2016/ 2017

DEDICACES

A mes chers parents : SAOU et LALIA

A mes chère sœurs : SALIHA, SABAH, SALIMA,
HAYETTE, ZAKIA et SOUFIA

A mes frères adorés : ABDENOUR et WALID

A mes beaux-frères : RAFIK, MOHEMED OUAMER,
NOUREDINE et HAFIDHE

A mes adorables nièces et neveux : IKRAM, ZIAD, AYMENE, AYA,
IMAD EDDINE

A mes amis : YASMINE, ASMA, KARIM, SABRINA, WISSAM,
DYHIA, NAIMA, NASSA, FERIEL, ZIKO, YACINE et
BOUALEM.

SOURIA

REMERCIEMENTS

Mes vifs remerciements vont à
M^R DERMEL, d'avoir accepté de m'encadrer, de sa présence, sa patience, ses
conseils qui m'ont encouragé et orienté le long de mon travail, j'ai beaucoup
appris de son expérience ;

Le personnel de la SAA agence 3202 Bejaia B qui ont tous fait que mon
expérience parmi eux soit agréable en particulier

M^R OUALI, mon encadreur au stage de m'avoir porté son aide dans la
réalisation de mon analyse pendant la durée du stage et d'avoir transmis le
maximum d'informations et de connaissances qui m'a beaucoup servie ;

M^R SOUFI, le directeur de la protection civil de la wilaya de Bejaia ;

M^R FERNENE groupement de la gendarmerie national ;

M^R MEHLOUL et M^R AKACHE groupement de la police ;

M^{elle} YAHI, M^{me} ZAIDI CHU Khilil Amrane ;

A tous ceux qui m'ont aidé de pré ou de loin en particulier

M^{elle} GHALEM Meriem et M^{elle} IMADALI Nassima.

Sommaire

SOMMAIRE

Introduction générale	01
Chapitre I : présentation du phénomène d'accident de la circulation	05
Section 01 : définitions et lois relatives aux accidents de la route	05
Section 02 : analyse de l'évolution des accidents de circulation en Algérie	23
Conclusion	38
Chapitre II : présentation du secteur des assurances	40
Section 01 : mode de fonctionnement des assurances	40
Section 02 : analyse du fonctionnement de l'assurance automobile en Algérie	50
Conclusion	60
Chapitre III : évaluation des coûts financiers des accidents de circulation	61
Section 01 : résultat de l'enquête auprès de la SAA	61
Section02 : résultats de l'enquête au niveau du chu Khlil Amrane, de la w. Bejaia	70
Conclusion générale	80
Bibliographie	82

LISTE DES ABREVIATIONS

- ☞ BLOC-OP : Bloc Opérateur
- ☞ CAAR : La Caisse Algérienne d'Assurance Et De Réassurance
- ☞ CH-INF : Chirurgie Infantile
- ☞ CH-OR : Chirurgie Orthopédique
- ☞ CHU : Centre Hospitalier Universitaire
- ☞ CH-V : Chirurgie Viscérale
- ☞ C-Jh : Cout De La Journée D'hospitalisation
- ☞ CNERITA : Centre National Pour L'étude Et La Recherche En Inspection Technique Automobile
- ☞ CNMA : Caisse Nationale Des Mutualités Agricoles
- ☞ CNPSR : Centre National De Prévention Et De Sécurité Routière
- ☞ C-T : Cout Total
- ☞ FGA ; Fond De Garantie Automobile
- ☞ IPP : L'incapacité Permanente Partielle
- ☞ ITT : L'incapacité Temporaire De Travail
- ☞ MAATEC : Mutuelle Algérienne d'Assurance Des Travailleurs De l'Éducation Et De La Culture
- ☞ Nbr-Jh : Nombre De Journée D'hospitalisation
- ☞ NEURO-CH : Neuraux Chirurgie
- ☞ OCDE : organisation de coopération et de développement économiques
- ☞ REA : Réanimation
- ☞ SAA : Société Algérienne D'assurance
- ☞ SNMG : Salaire National Minimum Garanti

Introduction

Générale

INTRODUCTION GENERALE

Le développement du domaine de transport a amélioré le mode de vie des gens; permettant le gain de temps et le confort grâce au déplacement par le biais des véhicules les plus sophistiqués, ainsi est né le phénomène de la circulation routière. Cependant, il ne peut y avoir de développement sans effets néfastes. En effet, la circulation routière cause un nombre important d'accidents engendrant ainsi des charges importantes à supporter par l'Etat et cela affecte négativement l'équilibre économique d'une part, et constitue un risque sur la vie des individus en d'autre part.

L'Algérie comme tout autre pays du monde a connu une motorisation croissante. D'une part, cette importante évolution est un signe de prospérité et du bien être social. D'un autre part cela a conduit à une insécurité routière fortement élevée dans le pays. Les statistiques montrent que l'Algérie est l'un des pays les plus touchés par ce phénomène et occupe le quatrième rang mondial en termes d'accidents de la route derrière les États Unis d'Amérique, l'Italie qui dispose d'un parc auto douze fois plus important (34 millions d'unités) et la France. En Algérie, chaque année, on enregistre « plus de 3000 décès et près de 40000 blessés »¹.

L'importance d'une telle situation d'insécurité routière nécessite une prise en charge sérieuse de la part des organismes spécialisés, dont on cite les compagnies d'assurance. Ces dernières indemnisent les sinistres engendrés par les accidents, afin d'atténuer l'ampleur des dégâts subies par les victimes. La prévention routière est d'une grande importance. De ce fait une prise de conscience par l'Etat est nécessaire afin de baisser le nombre d'accidents, a titre d'exemple on cite : la sensibilisation des conducteurs pour une application correcte du code de la route, car à cause de la négligence de nombreux individus perd leurs vies.

Un accident de circulation est un choc entre deux véhicules ou plus, ou bien entre un véhicule et un piéton. Par conséquent, les victimes impliquées subissent des pertes ; matériels par l'endommagement des pièces du véhicule conduit. Des pertes Corporels ; par des blessures aux personnes impliquées et l'aggravation de leurs situations les conduit au décès dans la plus part des cas.

Plusieurs organismes interviennent pour réparer les dommages causés par le phénomène des accidents de la route. Parmi ces organismes on peut citer : les compagnies

¹ « L'insécurité routière en Algérie : Etat des lieux et perspectives » Université Abderrahmane MIRA de Bejaia, Faculté des Sciences Humaines et Sociales, Bejaia les 22 et 23 Novembre 2011, p1

d'assurances, les hôpitaux, la protection civile, la gendarmerie national, la police, la justice...etc

Les premières manifestations d'assurance en Algérie remontent à l'aire coloniale où ce secteur fonctionnait selon les principes instaurés par les autorités françaises, mais au lendemain de l'indépendance, le législateur algérien a reconduit provisoirement toute la législation existante héritée du système juridique français dans l'attente d'une promulgation d'autre lois par l'Etat algérien.

Les compagnies d'assurance présentent aux clients une panoplie de produits dont l'assurance véhicule. Celle-ci se caractérise par l'existence d'une garantie obligatoire dite la responsabilité civile du conducteur, et d'autres garanties qui sont facultatives liées aux dégâts matériels du véhicule ; assurance dommage collision, incendie, bris de glaces.

La contribution du secteur des assurances au financement de l'économie est importante. Mais les ressources des compagnies d'assurances se trouvent amoindries par l'augmentation du nombre des accidents de circulation. Notamment les dépenses en matière de couverture des dommages et des pertes frappant le souscripteur du contrat automobile. Par une réparation des pièces du véhicule accidenté, et des soins nécessaires aux personnes blessés. A cela s'ajoute, une indemnisation qui sera affectée aux ayants droit des victimes décédées.

L'intervention des institutions hospitalières par une prise en charge sanitaire des victimes accidentées, nécessite des sommes importantes d'argent pour le paiement des charges de personnels, d'alimentation, pharmaceutiques... ect. Néanmoins Le sauvetage des victimes blessées n'est pas toujours réalisable notamment le cas de blessures graves qui finissent par le décès après avoir subi des traitements.

A cet effet, la problématique qui nous préoccupe est la suivante :

- **Quel est le coût d'indemnisation des victimes d'accidents de circulation, par les compagnies d'assurance, et par les systèmes hôpitaux?**

Afin de répondre à notre problématique nous avons jugé nécessaire de répondre aux questions secondaires suivantes :

- Quelles sont les causes principales des accidents de circulation ?
- Quelles sont les moyens réglementaires de prévention contre les accidents de la circulation en Algérie ?
- Quelles sont les principes de fonctionnement du secteur assurantiel ?
- Quelles est le coût d'indemnisation des victimes des accidents de circulation par les assurances?

- Quelles est le coût d'hospitalisation des victimes des accidents de circulation par les systèmes hospitaliers?

Après avoir posé quelques questions secondaires. Notre étude repose sur les hypothèses de recherche que nous tenterons de vérifier tout au long de notre présente étude présentés dans les parties suivantes :

- L'évolution du nombre des accidents de circulation constitue des charges importantes à dépenser par les compagnies d'assurance, de même par les hôpitaux.
- Les moyens de prévention mis en œuvre en Algérie ont permis de réduire le nombre d'accidents de circulation.

Nous essayerons tout au long de ce mémoire d'apporter des réponses aux questions posées. A cet effet, on se basera sur une recherche documentaire et des collectes d'informations par le biais d'enquête de terrain, des statistiques relatives aux accidents de circulation. Les organismes sollicités sont les suivants :

- Le Groupement de la gendarmerie nationale de la wilaya de Bejaia ;
- La Direction de la police nationale de la wilaya de Bejaia ;
- La Direction de la protection civile de la wilaya de Bejaia ;
- La Société Algérienne d'Assurance SAA agence locale 3202 Bejaia B ;
- C.H.U Khalil Amrane de Bejaia.

Pour évaluer les coûts, nous avons procédé, à l'élaboration de deux enquêtes ; une auprès de l'agence d'assurances automobiles (SAA) et une autre auprès du CHU KEHLIL AMRANE de Bejaïa.

La construction de notre mémoire de recherche, se basera sur trois principaux chapitres, à savoir :

Le premier chapitre se base essentiellement sur la recherche bibliographique, et quelques résultats de l'enquête de terrain dont l'intitulé : « représentation du phénomène d'accident de la circulation ». Nous allons définir quelques notions relatives aux accidents de la route, puis on traitera les lois préventives ainsi que l'évolution des accidents au niveau national puis au niveau de la wilaya de Bejaïa.

Le deuxième chapitre se base sur la recherche bibliographique. Dans le but de comprendre les bases de fonctionnement des assurances d'une façon générale, et particulièrement le fonctionnement de la branche d'assurances automobile en Algérie.

Le troisième chapitre, fera l'objet d'une présentation des résultats de l'évaluation des coûts financiers supportés par les organismes intervenant pour la réparation des dommages provoqués par les accidents, auxquels nous avons abouties.

Chapitre I:

Présentation du phénomène d'accident de la circulation

**CHAPITRE I : PRESENTATION DU PHENOMENE DES ACCIDENT DE LA
CIRCULATION**

Les accidents de la route se produisent dans tous les pays du monde. Chaque année, ils tuent et rendent invalides un nombre important de personnes. Plusieurs catégories se partagent l'usage des routes ; des piétons, des véhicules, des bicyclettes et des motocyclistes, chose qui augmente la probabilité de provoquer des accidents routiers chaque jour.

Trois principaux facteurs qui peuvent être à l'origine d'un accident de la route. D'abord, l'homme par sa négligence et/ou la non application du code de la route. Ensuite, le facteur lié à la dégradation de l'état du véhicule. Enfin le facteur environnemental, comme les défauts dans la conception de la route, mauvais éclairage et manque d'entretien.

Les accidents de la route peuvent être de deux types : accidents matériels engendrant des pertes aux moyens de transport et aux infrastructures. Le deuxième type est dit accidents corporels, engendrant des blessures ou bien des décès pour les victimes impliquées dans l'accident.

Dans le présent chapitre, nous allons faire une présentation des accidents de la route, en s'appuyant sur une recherche ; ouvrages, thèses, articles et revues. Une première section fera l'objet d'analyse du phénomène des accidents de circulation afin de connaître des causes, et ses conséquences. Et une deuxième section sera consacrée à l'analyse de l'évolution des accidents routiers en Algérie puis au niveau de la wilaya de Bejaia.

**SECTION 1 : DEFINITIONS ET LOIS RELATIVES AUX ACCIDENTS DE LA
ROUTE**

Pour initier notre étude, nous allons essayer d'éclaircir la notion d'accident de la route en s'appuyant sur des définitions. Puis, on abordera les facteurs causals, et on finira par la présentation de leurs conséquences.

I. Définitions relatives aux accidents de la route

Ce premier axe, fera l'objet de définitions des différents niveaux de la conduite. Citer les causes de survenance des accidents de la route, et les dégâts engendrés par ces derniers.

1. Définition d'accident de la route

L'épidémiologie d'accidents de la route est un phénomène du vingtième siècle¹, contrairement aux autres épidémies qu'un individu peut subir, les accidents sont le fait de l'homme, par ses exploits dans le but d'une amélioration des conditions de la vie.

Un accident de la route (ou accident sur la voie publique) est un choc qui a lieu sur le réseau routier entre un engin roulant (automobile, moto, vélo, etc.) et tout autre chose ou personne et qui engendre des blessures humaines et/ou des dégâts matériels, que ces dégâts soient occasionnés aux véhicules, à un élément de la route (chaussée, panneaux, barrières de protection) ou un élément extérieur à celle-ci (bâtiment, mobilier urbain, cabine de téléphone, arbre)².

2. Typologie d'accidents de la route:

En se basant sur les conséquences engendrées par un accident de la route, on peut dire qu'il existe deux principaux types d'accidents de circulation à savoir : corporel ou matériels, présentés comme suit³ :

- **Accident corporel :**

Est qualifié d'accident corporel de la circulation routière tout accident survenu sur une voie ouverte à la circulation publique et impliquant au moins un véhicule dès lors qu'il a provoqué au moins une victime : personne tuée sur le coup ou dont l'état va nécessiter une hospitalisation, du moins un minimum de soins médicaux⁴.

- **Accidents matériel :**

Les accidents matériels sont ceux qui n'ont pas eu pour conséquence des victimes tuées ou blessées mais qui engendre seulement des dommages matériels dont on site : dégâts matériels enregistrés sur les véhicules, les équipements, l'infrastructure ou toute autre construction.

¹ NORMAM L.G « les accidents de la route, épidémiologie et prévention » organisation mondial de la santé, Genève 1962, p7

²<http://www.techno-science.net/?onglet=glossaire&definition=9537> consulter le 19/11/2016 à 19 :42

³ CHEKRI M « les traumatismes psychiques chez les accidentés de la route » mémoire de Master, faculté des sciences humaine e sociales, université A/Mira de Bejaia 2013, p35

⁴ CHAPILON J ET LOONES F « le fichier national des accidents corporels de la circulation routière » Courier statistique n 103, France, septembre 2002, p21

3. Les séquences de la tâche de conduite :

Dans la tâche de conduite, ALEXANDER et LUNENFELD (1986) distinguent trois niveaux de performance à savoir : le contrôle, la guidance et la navigation⁵. Nous allons définir chaque niveau afin de comprendre comment se réalise l'action de conduite.

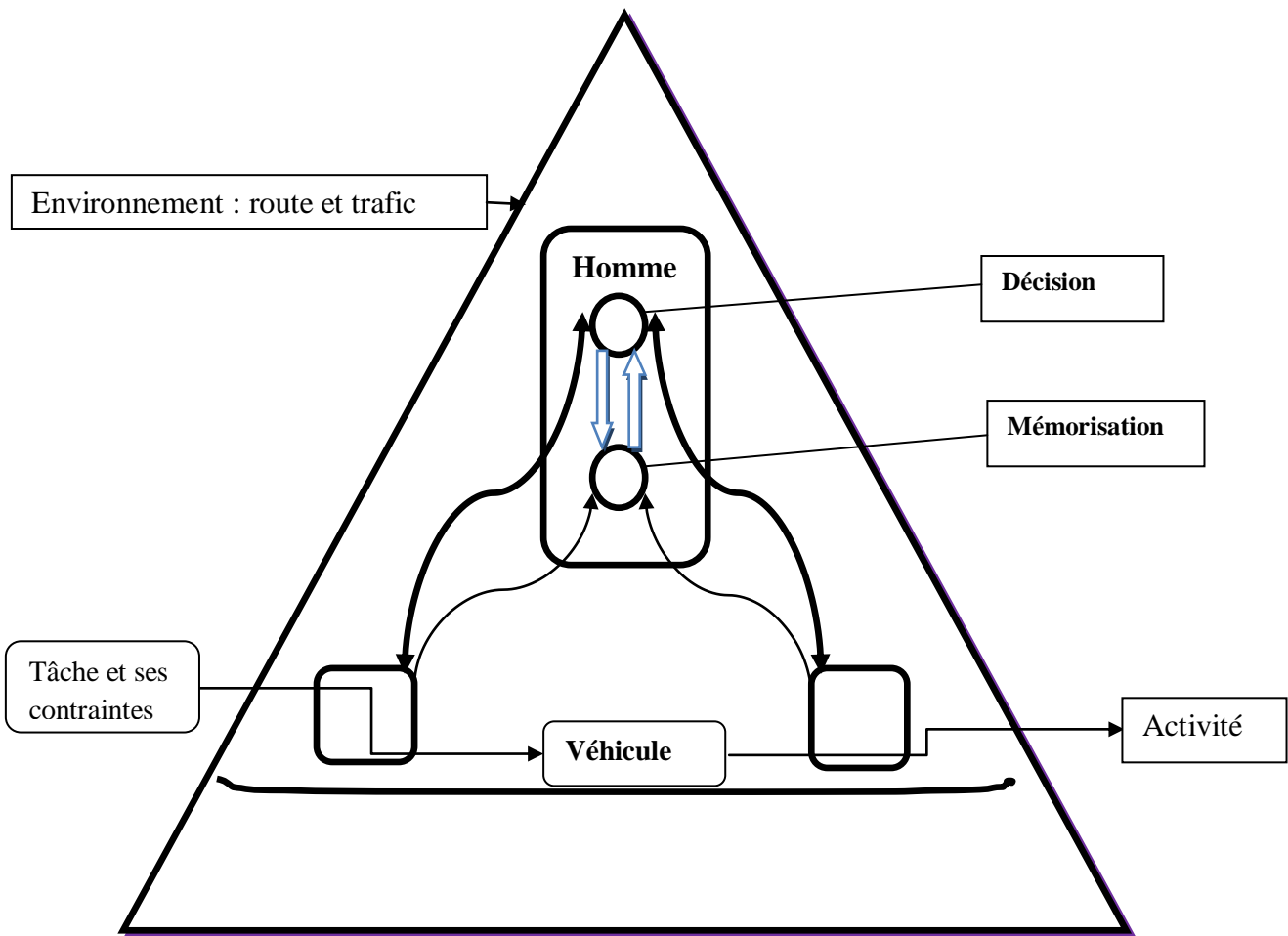
- **La guidance** : elle concerne le processus de choix d'une trajectoire et d'une manœuvre donnée, adaptée à une progression sûre. Cela nécessite une analyse complexe de l'environnement routier, notamment lors d'un dépassement d'un autre véhicule;
- **Le contrôle** : cette action fait référence à l'action du conducteur sur son véhicule pour mettre en œuvre une manœuvre. Il s'agit pour lui de maintenir, par l'intermédiaire d'un nombre limité de dispositifs, la vitesse et la direction ;
- **La navigation** : elle permet de choisir et de planifier un trajet de l'origine jusqu'à la destination du déplacement.⁶

L'homme joue à l'évidence un rôle particulier dans la conduite du moment que c'est lui qui régule le système (homme, véhicule, environnement) en temps réel. Le Moigne (1977) choisit le modèle à centre de décision et mémorisation afin de synthétiser le rôle de chaque composante du système. (cf. figure n° 01)

⁵FLEURY D « sécurité et urbanisme : prise en compte de la sécurité routière dans l'aménagement urbain »
presse de l'école nationale des ponts et chaussées 1998, p91

⁶ Idem

Figure n 01 : Model à centre de décision et mémorisation



Source : FLEURY D. « Sécurité et urbanisme ; la prise en compte de la sécurité routière dans l'aménagement urbain » presse pont et chaussées 1998, p91

Après avoir présenté les différents niveaux de la tâche de conduite, nous allons définir l'activité des usagers de la route décomposée en quatre séquences à savoir :

- a) **La décision de conduite** : cela est lié à la motivation du conducteur lors de son application de l'action sur la route ; niveau de vitesse, niveau de risque et marge de sécurité, et ses critères varient d'une personne à une autre et d'un trajet à l'autre.
- b) **La saisie de l'information** : elle exige une visibilité suffisante, un bon contraste et de bonnes capacités physiologiques pour percevoir.
- c) **Le traitement de l'information** : ce - ci consiste principalement à comparer l'information saisie avec des connaissances stockées en mémoire. Ces dernières

peuvent être représentées comme des catégories de voies, de signalisations, de comportement d'un autre usager, représentation permanente auxquelles sont associés des scénarios d'action, permettant l'interprétation des situations.

- d) L'action et la mise en œuvre de la décision :** elle peut être plus ou moins bien réalisée, elle dépend de l'état de l'environnement où elle se réalise et du comportement des autres usagers qui se partagent la route, et être ainsi source d'erreurs et de dysfonctionnement provoquant l'accident de route.

4. Les causes du déclenchement d'accidents de la route :

L'accident de la route n'est qu'une résultante d'un dysfonctionnement au niveau d'une des étapes par lesquelles la tâche de conduite est réalisée, nous allons présenter les facteurs les plus importants qui sont à l'origine de ce phénomène :

4.1. Le facteur humain

C'est l'ensemble des pratiques et d'erreurs que l'homme commis lors de sa conduite ; l'excès de vitesse, alcoolémie, non port de la ceinture de sécurité provoquant des accidents routiers et aggrave les conséquences de ce dernier.

• L'excès de vitesse :

La vitesse a de nombreux effets positifs dont le plus important est la réduction des temps de parcours et donc une amélioration du déplacement des individus, ceci est à l'origine des progrès réalisés dans le domaine des routes, des véhicules à moteur et du transport routier ont permis de réduire sensiblement ces temps de parcours.

Il existe des effets négatifs d'une élévation de la vitesse ; un lien direct entre l'augmentation de la vitesse moyenne et la probabilité de survenance d'un accident et la gravité des conséquences de ce dernier. Tel qu'une augmentation de 5 % de la vitesse moyenne entraîne approximativement une hausse de 10 % du nombre total d'accidents corporels et de 20 % du nombre d'accidents mortels. De la même façon, une diminution de 5 % de la vitesse moyenne entraîne généralement une baisse de 10 % du nombre d'accidents corporels et de 20 % du nombre d'accidents mortels⁷.

⁷ NOUVIER J, Chapitre 2 « effets de la vitesse » in « la gestion de la vitesse » les éditions de l'OCDE 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS 2006, p43.

S'il se fait renverser, un piéton a 90 % de chances de survie si le véhicule roule à 30 km/h. Mais moins de 50 % de chances de survie si le véhicule roule à 45 km/h ou plus⁸. De ce fait, une limitation de la vitesse permet d'atténuer la gravité des conséquences d'accident, de même assurer la sécurité routière.

A titre d'exemples, on cite : en Allemagne, la limitation de vitesse à 100 km/h sur route a diminué le nombre et la gravité des accidents entre 8 et 20 %, aux USA la diminution de vitesse sur autoroute à 55 miles par heure (88 km/h) a diminué de 11 % le nombre des tués⁹.

- **La conduite en état d'ébriété :**

L'alcoolémie est un fléau social qui touche à la sécurité de la personne qui le consomme et de même pour son entourage. Lors d'une conduite en état d'ébriété, le risque d'accident et la probabilité de décès ou de traumatisme grave augmentent ; le risque pour un conducteur d'être impliqué dans un accident augmente sensiblement lorsque son alcoolémie dépasse 0,04g/dl¹⁰. En Suède, l'alcool intervenait dans près de 25% des accidents mortels¹¹. Un autre exemple, on cite : En France, l'alcool est en cause dans 30% des accidents mortels, il existe une augmentation significative du risque de collision avec l'augmentation du taux d'alcoolémie¹². En fixant un seuil légal d'alcoolémie plus bas (entre 0 et 0,02g/dl) pour les jeunes conducteurs et les nouveaux conducteurs, on peut obtenir une baisse de 24 % du nombre d'accidents impliquant des jeunes¹³.

- **Le non port de la ceinture de sécurité :**

En cas d'accident, le port de la ceinture de sécurité réduit de 40 % ou de 50 % le risque de décès parmi les passagers à l'avant du véhicule. Des études semblent indiquer que le port de la ceinture de sécurité peut réduire le risque de décès de 25 % ou de 75 % parmi les passagers à l'arrière du véhicule¹⁴.

En Europe, 50% des jeunes conducteurs hommes ne bouclent pas toujours leurs ceintures en ville et 72% des jeunes hommes bouclent systématiquement leurs ceintures sur les

⁸OMS, Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde : il est temps d'agir. Genève, 2009 p18

⁹DAVID LE BRETON, « Conduites à risque », Les cahiers de médiologie 2001/2 (N° 12), p. 64-75.DOI 10.3917/cdm.012.0064, p 10

¹⁰ OMS 2009, op cit p11

¹¹OCDE « le problème des jeunes conducteurs novices » in « Jeunes conducteurs : la voie de la sécurité », les éditions de l'OCDE 2 rue André-pascal, France 2006, p49

¹² HADJ-MABROUK A « chronobiologie de la vigilance approche d'application dans le domaine de la sécurité routière » in recherche, transport, sécurité. Revue trimestrielle n°73. Elsevier, France octobre 2001 p3-19. P10

¹³ OMS 2009, op cit p21

¹⁴ Idem, p14

autoroutes. En suède les jeunes conducteurs hommes âgés de 18 à 25ans, ne bouclent pas leurs ceintures, ils sont impliqués dans 40% des accidents mortels¹⁵.

- **Le non port du casque pour les motocyclistes :**

Lors du déplacement d'un motocycliste, le port du casque permet de réduire le risque de décès de près de 40 % et le risque de traumatisme grave de plus de 70 %. Lorsque la législation est appliquée efficacement, le taux de port du casque peut dépasser 90 %. L'efficacité du casque dépend en partie de sa qualité¹⁶, pour qu'un casque permette effectivement d'atténuer la gravité d'un choc sur la tête en cas d'accident, il doit absolument répondre à des normes de sécurité reconnues.

- **Téléphone au volant :**

Lors de sa conduite, l'homme répond au téléphone et cela est considéré comme un facteur dangereux et provoquant un manque de concentration et de vigilance sur la route : le temps de réaction en cas d'urgence, la position du véhicule sur la voie de circulation ; la maîtrise de la vitesse par rapport aux véhicules qui précèdent, la quantité d'informations visuelles traitées par le conducteur diminue quand il est en communication téléphonique (moins de consultation des rétroviseurs) ; la charge perspective et mentale etc.

Les réactions des conducteurs aux situations dangereuses sont plus lentes (elles augmentent de 0,5 à 1,5 secondes) quand l'attention est également portée à une tâche secondaire, il a été démontré aussi, que les conducteurs utilisant un téléphone portable au volant présentent quatre fois plus de risques d'accidents que ceux qui n'en utilisent pas. Ainsi, toute utilisation du téléphone durant la conduite, « soit la composition d'un numéro ou l'établissement d'un appel, diminue la concentration du conducteur qui, de sa part, affecte le temps de réaction »¹⁷.

- **fatigue et somnolence :**

La fatigue est une cause directe importante de nombreux accidents. La fatigue n'est pas seulement causée par le nombre d'heures passées derrière le volant, mais aussi par le

¹⁵ OCDE, op cit, p53

¹⁶ OMS 2009, op cit, p 15

¹⁷ DERMEL A « essai d'évaluation des couts des accidents de circulations en Algérie : cas de la willaya de Bejaia » magister en sciences économiques, option économie de la santé développement durable. Université Abderrahmane mira Bejaia, 2008, p16

temps passé à d'autres tâches avant de se mettre au volant, la longueur et la qualité du sommeil (problème d'insomnie), médicaments, situation de stress¹⁸.

La somnolence détériore la performance de conduite, en effet elle s'accompagne d'un allongement du temps de réaction, et d'un ralentissement des processus d'intégration de l'information avec une baisse de la mémoire à court terme et une réduction des performances mentales, pouvant être à l'origine d'une nette augmentation du risque d'accident, surtout en cas de vitesse, la somnolence cause les accidents mortels. En France à hauteur de 35%, et en Australie il est de 19%¹⁹.

- **Sexe et âge du conducteur :**

Les hommes représentent un sur-risque par rapport aux femmes²⁰, Pour le même nombre de kilomètres parcourus au volant, les femmes ont 2,9 fois moins de risque d'être tuées que les hommes²¹.

L'âge des conducteurs est un facteur important dans la survenance des accidents de la route. Les statistiques au niveau international montrent que les jeunes conducteurs sont impliqués dans la plupart des accidents de la route. Cette fréquence d'implication s'explique par leur disponibilité à prendre des risques qui les conduit à adopter des comportements excessifs et /ou agressifs. Il existe une relation étroite entre l'inexpérience du conducteur et la probabilité d'une collision avec un autre véhicule ou un piéton (survenance d'accident)²².

Une étude danoise a montré que les conducteurs novices jeunes avaient plus d'accidents que les conducteurs novices plus âgés²³.

- a) Facteur relatif à l'état du véhicule :**

Pendant un déplacement, l'état du véhicule à une place non négligeable dans la survenance des accidents, dans le cas de pannes qui se déclenchent subitement, la conduite engendre des risques pour le conducteur et pour les usagers de la route.

¹⁸ OCDE « comportement des jeunes conducteurs novices et exposition aux risques, les facteurs sous-jacents » in « Jeune conducteurs : la voie de la sécurité » les éditions de l'OCDE 2 rue André-pascal, France 2006, p85

¹⁹ HADJ-MABROUK A, DOGUI M « chronobiologie de la vigilance approche d'application dans le domaine de la sécurité routière » in « RTS recherche. Transport. Sécurité », revu trimestriel n °73 ELSEVIER, octobre, décembre 2001. P 8.

²⁰ FONTANE H, DERA I « usage de l'automobile et risque d'accident » in REVUE DE L'INRETS, recherche transport sécurité, n 20 décembre 1988, p11.

²¹ L'observatoire national interministériels de sécurité routière « Les grands données d'accidentologie ; caractéristiques et causes des accidents de la route » la grande arche, France mai 2014, p2

²² Idem, p14

²³ OCDE « le problème des jeunes conducteurs novices » in « Jeunes conducteurs : la voie de la sécurité », op cit, p36

Les pneus contribuent à deux fonctions principales : une bonne tenue de route et un bon freinage. Il doit donc faire l'objet d'une attention particulière de la part du conducteur. Il contient de l'air sous pression, à un niveau déterminé avec précision par le constructeur du véhicule.

L'usure excessive des bandes de roulement : lorsque le pneumatique devient lisse, l'absence de sculptures sur la bande de roulement ne permet plus l'évacuation de l'eau. Le véhicule devient alors incontrôlable sur une surface mouillée²⁴.

- **L'éclairage et visibilité :**

Les feux de croisement mal réglés peuvent entraîner des éblouissements et une moins bonne efficacité de l'éclairage. Les défauts de clignotants sont aussi à l'origine de collisions²⁵.

- b) Facteur environnemental :**

L'environnement et l'infrastructure jouent un rôle essentiel pour la sécurité des usagers des routes. De ce fait, la prise en charge et la conception des routes est très importante pour fournir les conditions les plus favorables à la conduite afin d'éviter le risque d'accident.

- **La visibilité**

C'est la possibilité donnée par l'infrastructure à l'utilisateur pour qu'il puisse effectuer sa manœuvre en toute sécurité. Les défauts de visibilité à un carrefour, à un passage piéton ou dans un virage peuvent relever de la conception (mauvaise implantation de panneaux) ou de l'entretien des bas cotés (absence de fauchage, marquage au sol peu visible).

L'inadéquation de l'infrastructure aux contraintes dynamiques peut aussi être mise en cause dans certains accidents : utilisation d'un marquage au sol glissant. L'aménagement des abords de la route peut aggraver les conséquences d'une sortie de route : poteaux, arbres non protégés au bord d'une voie rapide.

- **La lisibilité de la route :**

C'est l'identification immédiate des informations que l'environnement fournit à l'utilisateur pour anticiper les situations prévisibles. Par exemple, en créant un environnement urbain à l'entrée d'une agglomération il est possible d'obtenir des conducteurs qui réduisent leurs vitesses spontanément, c'est-à-dire sans alourdir la signalisation routière. A l'inverse, lorsqu'un panneau d'entrée en agglomération est placé très en amont de toute zone bâtie, en pleine campagne, il perd sa signification pour les conducteurs. Du coup, personne ne réduit sa

²⁴ RAMOND C « les accidents de la route » fiche thématique association prévention routière 2006 p45

²⁵ RAMOND C, op cit, p45

vitesse alors que, juridiquement, la présence de ce panneau signifie une limitation à 50 km/h²⁶.

• **La pluie et la neige :**

La pluie et la neige, contribuent à la diminution de la visibilité, cela est un facteur intervenant dans de nombreux accidents. En France, environ 15 % des accidents mortels auraient lieu sur une chaussée humide, et 9 % sous la pluie. Pour un même kilométrage parcouru, la pluie augmenterait le risque d'être tué par deux. Les principales raisons de ce sur-risque sont : une chaussée glissante ; pertes de contrôle, distances de freinage allongées, une visibilité réduite et très dégradée, notamment la nuit, du fait des réflexions de lumière sur la chaussée²⁷.

5. Les victimes d'accident de la route :

Comme tous les risques qui peuvent affronter la vie des individus, les accidents routiers ont pour conséquences des victimes à savoir : des personnes blessées, d'autres sont décédées:

a) **Les personnes tuées lors d'accident :** Selon la convention de Vienne, la définition d'une personne tuée est : "Toute personne qui a été tuée au moment de l'accident ou qui est morte dans les 30 jours qui ont suivi cet accident." « Certains pays comme la France considèrent, comme 'tués sur place ou morts dans les 6 jours qui suivent l'accident » et le Portugal considère comme tués ceux qui sont tués dans les 24 heures qui suivent l'accident. Il est à préciser que la France et le Portugal demeurent les deux seuls pays de l'Union européenne et même de l'OCDE à ne pas fonder leurs statistiques nationales sur la définition du tué à 30 jours telle que défini dans la convention de Vienne²⁸.

b) **Les personnes blessées :** Une personne blessée est définie comme toute personne qui n'a pas été tuée lors de la survenu de l'accident de circulation, mais qui a subi une ou plusieurs blessures graves ou légères. On distingue deux types de victimes selon le degré de blessures subies :

• **Les personnes gravement blessées :** Cette catégorie de blessés exige un traitement et l'individu est admis comme patient dans un hôpital. Les types de blessures sont définies, d'après la convention de Vienne, comme : "Fractures, commotions, lésions internes, coupures

²⁶ Idem, p48

²⁷DERMEL A, Op cit, p46

²⁸ Idem 49

profondes, lésions graves, choc général grave qui exige un traitement médical et toutes autres lésions graves qui entraînent l'admission dans un hôpital²⁹.

- **Les personnes légèrement blessées :** Ce sont les victimes de blessures secondaires, ou bien les personnes qui représentent un niveau inférieur de blessures telles que foulures ou contusion. « Les personnes qui se plaignent d'avoir reçu un choc, mais n'ont pas reçu d'autres blessures, ne sont pas considérées comme blessées aux fins des statistiques à moins qu'elles montrent des symptômes très clairs de choc ou de coupures et qui ont reçu un traitement médical ou exigent une attention médicale »³⁰.

II. Lois préventives relatives aux accidents de la route en Algérie

La situation d'insécurité routière, et l'évolution des accidents de circulation ont mobilisé les autorités à promulguer des lois régissant le déroulement de la circulation dans les routes, et des sanctions adressées aux usagers qui commettent des infractions.

La première loi est promulguée en 1987, après 14 ans une autre loi est mise en vigueur en 2001, une amélioration et des rectifications sont prononcées dans la loi de 2004. Et en fin en 2009, les autorités ont créé une ordonnance constituée de sanctions plus strictes pour une meilleure conduite dans les routes.

1. La loi 87-09 du 20/02/1987 :

Pour gérer et amoindrir les effets négatifs de la cohabitation entre les différents modes de transport motorisés, les piétons et l'activité commerciale, l'administration algérienne a réglementé l'usage des voies publiques en adoptant la loi n° 87-09 du 20/02/1987 : cette loi avec les textes d'applications forme le code de la route³¹.

La première partie traite des principes et dispositions générales : Elle souligne les principes régissant l'utilisation des routes par les différents usagers ; égalité en matière de droit de mobilité des citoyens ; ainsi que le besoin d'organiser la circulation d'une manière à permettre un maximum de garanties en sécurité. Le principe d'accorder la priorité, dans les zones urbaines, aux piétons et aux transports collectifs ; restreindre la circulation par des moyens appropriés en vue d'éviter les encombrements et d'assurer une fluidité du trafic. Dans ce point, il serait préférable de revendiquer le principe de limiter la circulation dans l'intérêt

²⁹ Idem 10

³⁰ DERMEL A, op cit, p10

³¹ BOUCENNA A « Sécurité routière, hiérarchisation et réorganisation du réseau des voies urbaines et mesures de réduction de vitesse en agglomération » ENAG, Alger 2001, p17

CHAPITRE I : PRESENTATION DU PHENOMENE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

de la sécurité et de la protection de l'environnement. La seconde partie traite des questions les plus détaillées ayant trait aux différentes infractions et aux sanctions applicables à chacune d'elles (exemple du problème de l'ivresse au volant)³².

Cette loi constitue la base juridique de la sécurité routière en Algérie, elle a été suivie par des textes d'application³³:

- Le décret 88-06 fixant les règles de la circulation routière.
- Le décret 91-77 portant création du centre national de prévention et de sécurité routière (CNPSR).
- Le décret 91-78 portant création du centre national pour l'étude et la recherche en inspection technique automobile (CNERITA).
- Circulaire interministérielle du 06 novembre 1989 et celle du 02 juin 1991 relative aux dispositifs ralentisseurs.
- La loi 87-09 et le décret 88-06 fixant les limitations de la vitesse et définissant les règles de priorité et de stationnement dans le but d'assurer une meilleure sécurité aux différents usagers de la route.

2. La loi n°01/14 du 19/08/2001 :

La publication de la loi n° 01/14 du 19/8/2001³⁴ avait établi de nouvelles règles régissant les usagers de la route, pour dissuader et mettre fin aux pratiques dangereuses commises. Notamment les aspects portant sur les amendes forfaitaires et les procédures de leurs recouvrements, augmenter le nombre des cas de retrait du permis de conduire. Ces amendes doivent donner plus d'autorité aux agents de la voie publique ; par le renforcement de l'aspect dissuasif de l'amende qu'il doit revoir à la hausse³⁵.

- **Valorisation des pénalités :** Instauration des amendes rigoureuses, à travers l'augmentation des amendes forfaitaires relatives aux infractions dont la somme maximale est fixée à 15000 DA alors que, dans la loi 87/09, elle a été fixée à 5000

³² DERMEL A, op cit, p47

³³ BOUCENNA A, op cit, p 18

³⁴ Loi n°1-14 du 29 Joumada El Oula 1422 correspondant au 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière.

³⁵ KACIMI H, « évaluation et parachèvement du dispositif législatif et règlementaire en matière de prévention et de sécurité routière » in, Ministre des transports, communication du séminaire national sur : « la prévention routière », HOTEL EL-READH, 28 février 2005. P33

DA. Le même constat a été fait pour les amendes relatives aux arrêts anarchiques qui passent de la fourchette 80 à 150 DA dans la loi 87/09 à celle de 300 à 800 DA dans la nouvelle loi, selon l'article 73 de la loi 1/14.

• **L'obligation du port de la ceinture de sécurité :**

Selon l'article 71, sera puni d'une amende de 800 à 1 500 DA tout conducteur ou personne assise dans la place d'avant du véhicule, n'ayant pas portée la ceinture de sécurité.

• **infractions commises par les conducteurs :** Selon l'article 72, sera puni d'une amende de 1 500 à 5 000 DA tout conducteur qui aura désobéi aux dispositions concernant:

- le sens imposé à la circulation;
- les intersections de route et la priorité de passage;
- l'usage des dispositifs d'éclairage et de signalisation;
- les manœuvres interdites sur autoroutes et routes express, séjour sur la bande centrale séparatrice des chaussées d'une autoroute et d'une route express, marche arrière et demi-tour sur autoroute et route express ou en utilisant la bande centrale séparatrice;
- le chevauchement ou franchissement d'une ligne continue seule ou si elle est doublée d'une ligne discontinue, dans le cas où cette manœuvre est interdite;
- le changement important de direction sans que le conducteur ne se soit assuré que la manœuvre est sans danger pour les autres usagers et sans qu'il n'ait averti ceux-ci de son intention;
- l'accélération d'allure par le conducteur d'un véhicule sur le point d'être dépassé;
- la circulation ou le stationnement sur la chaussée, la nuit ou par temps de brouillard, en un lieu dépourvu d'éclairage public, d'un véhicule sans éclairage ni signalisation;
- l'interdiction de circulation sur la voie immédiatement située à gauche dans le cas d'une route à trois voies ou plus affectées à un même sens de la circulation,
- l'interdiction du transport des enfants ayant moins de dix (10) ans aux places avant.

- **Interdiction de l'élévation de la vitesse :** selon l'article 74 de cette loi, sans préjudice des sanctions relatives au retrait du permis de conduire et lorsque l'infraction est constatée par des équipements appropriés, agréés par les autorités compétentes, sera puni d'une amende de 5.000 à 10.000 DA tout conducteur qui aura dépassé:
 - de 40 km/h les vitesses réglementaires autorisées sur autoroute et route express,
 - de 30 Km/h les vitesses autorisées hors agglomération,
 - de 20 km/h les vitesses autorisées en agglomération.
- **La conduite en état d'ivresse :** il est indiqué dans l'article 67, qu'il sera punie d'une peine d'emprisonnement de deux (2) mois à dix-huit (18) mois et d'une amende de 5.000 à 50.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui aura conduit un véhicule alors qu'elle se trouvait en état d'ivresse caractérisé par la présence d'alcool dans le sang égale ou supérieure à 0,10 gramme pour mille. Toutefois, dans l'ancienne réglementation la norme prévue du taux d'alcool dans le sang est de l'ordre de 0,80g/l.
- **L'interdiction de l'usage manuel du téléphone portable :** Selon l'article 76 du décret 14/01, chaque conducteur qui aura fait usage manuel d'un téléphone mobile ou qui porte un casque d'écoute radiophonique, alors que le véhicule est en mouvement sera pénalisé d'une amende variant entre 800 et 1500 DA.
- **L'obligation du contrôle technique du véhicule :** La loi 01/14 traduit l'interdiction de la circulation des véhicules qui ne répondent plus aux normes techniques utilisées. Le véhicule doit se soumettre au contrôle technique avant sa mise en circulation pour s'assurer que son état répond aux normes techniques.
- **Interdiction de conduire sans l'obtention du permis :** il est mentionné dans l'article 101, qu'il Sera punie d'un emprisonnement de deux (2) mois à un (1) an et d'une amende de 1.500 à 5.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui aura conduit un véhicule, sans avoir obtenu le permis de conduire valable pour la catégorie du véhicule considéré.
- **Le respect de la police dirigeant de circulation :** Selon l'article 118, toute personne ayant contrevenu aux dispositions de la législation ou de la réglementation sur la police de la circulation routière, passible d'une amende dont le montant maximum

n'excède pas 5.000 DA, peut verser, dans les trente (30) jours suivant la constatation de l'infraction, une amende forfaitaire.

3. La loi n°04/16 du 10/11/2004 modifiant et complétant la loi n°01/14 :

Parmi les points qui caractérisent la loi n° 04/16, l'augmentation des peines et des amendes forfaitaires qui se présentent comme suit³⁶ :

• **Intolérance des peines et retrait de permis :**

- Selon l'article 14 de loi 04/16 modifiant l'article 74 de la loi précédente, l'amende est de 5000 à 50 000 DA, pour tous les conducteurs qui auront dépassé les vitesses réglementaires. Ceci sans l'attribution des peines relatives aux retraits de permis. Alors que selon la loi 14/01, l'amende maximale concernant les infractions de dépassement de la vitesse est fixée à 10 000 DA ;
- Selon l'article 15 de la loi 04/16, modifiant l'article 76 d la loi qui le précède, tout conducteur qui aura fait usage du téléphone portable ou porté un casque d'écoute radiophonique alors que le véhicule est en mouvement sera puni de retrait immédiat du permis pour un mois et d'une amende de 1500 à 5000 DA alors qu'elle n'était qu'entre 800 et 5000 DA selon la loi 01/14 ;
- Selon l'article 23 de la loi 04/16 modifiant l'article 118 de la loi 01/14: Toute personne ayant contrevenu aux dispositions de la législation ou de la réglementation relatives à la police de la circulation routière et qui est passible d'une amende dont le montant maximum n'excède pas 5000 DA, peut verser dans les quinze (15) jours suivants la constatation de l'infraction, une amende forfaitaire.

- **L'obligation du contrôle technique du véhicule :** Selon l'article 3, Tout véhicule doit disposer d'un rapport de contrôle technique considéré comme document administratif obligatoire à présenter, aux services de contrôle. Tout conducteur doit au préalable consulter le rapport susvisé et s'assurer que le véhicule est bien entretenu, et répond aux normes relatives à la sécurité en vue d'assurer la protection du citoyen, de l'environnement, des infrastructures et des biens de la collectivité nationale.

4. L'Ordonnance n° 09-03 du 22/07/2009 :

La présente loi a pour objet la fixation des règles relatives à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière. A ce titre, elle vise, notamment, à: ³⁷:

³⁶ Loi n° 04-16 du 27 Ramadhan 1425 correspondant au 10 novembre 2004 modifiant et complétant la loi n° 01-14 du 29 Joumada El Oula 1422 correspondant au 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière.

- réduire l'état d'insécurité routière ;
 - définir les règles d'usage de la voie publique et les modalités de régulation et de fluidité de la circulation routière ;
 - réunir les conditions d'un développement équilibré des transports de qualité dans le cadre de l'intérêt général ;
 - définir un cadre institutionnel chargé de sa mise en œuvre ;
 - instituer des mesures coercitives en matière de non-respect des règles de la circulation routière.
- **Outils de détection des infractions, cités dans l'article 3 :**
 - alcootest : appareil portatif permettant de vérifier instantanément la présence d'alcool dans l'organisme d'une personne, à travers l'air expiré ;
 - éthylomètre : appareil qui permet la mesure immédiate et précise du taux d'alcool par analyse de l'air expiré ;
 - télé tachymètre : appareil mobile et portatif qui permet de mesurer instantanément la vitesse des véhicules en circulation ;
 - cinémomètre (radar) : appareil qui permet de mesurer la vitesse des véhicules en circulation ;
 - chrono tachygraphe : appareil destiné à permettre le contrôle à posteriori des vitesses pratiquées, des temps de conduite et de repos, ainsi que du kilométrage parcouru en un temps donné ;
 - dispositif d'analyse salivaire : appareil qui permet de détecter la présence de drogues ou de stupéfiants à travers l'analyse salivaire, tel que l'ivresse et la présence d'alcool dans le sang à un taux égal ou supérieur à 0,20 g pour mille (1000 ml) ;
 - **Le permis à points :** outil modulaire et pédagogique visant à responsabiliser les conducteurs et à renforcer la lutte contre l'insécurité routière. Dans l'article 4, est institué le permis de conduire à points, le permis de conduire probatoire ainsi que le brevet professionnel pour le transport public de voyageurs et de marchandises. Les conditions de leur obtention sont déterminées par voie réglementaire.

³⁷ Ordonnance n° 09-03 du 29 Rajab 1430 correspondant au 22 juillet 2009 modifiant et complétant la loi n° 01-14 du 29 Joumada El Oula 1422 correspondant au 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière. Article2, P4

- **les intervenants lors d'un accident de circulation** : il est indiqué dans l'article 8 qu'en cas d'accident corporel de la circulation routière, les officiers et les agents de la police judiciaire soumettent tout conducteur ou accompagnateur d'un élève conducteur présumé en état d'ivresse impliqué dans l'accident à des épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique par la méthode de l'expiration d'air et la détection de la consommation de drogues ou de stupéfiants par le dispositif d'analyse salivaire.
- **La conduite sous l'effet d'alcool** : selon l'article 68, Est puni d'un emprisonnement de deux (2) ans à cinq (5) ans et d'une amende de 100.000 DA à 300.000 DA, tout conducteur en état d'ivresse ou sous l'effet de substances ou de plantes classées comme stupéfiants qui commet un homicide involontaire.
- **Amende relative au dépassement des vitesses réglementaires** : il est indiqué dans l'article 89 qu'une amende de 10.000 DA à 50.000 DA sera imposée pour tout conducteur qui aura fait dépassement des vitesses réglementaires autorisées :
 - les vitesses réglementaires autorisées sur autoroute de 40 km/h ;
 - les vitesses autorisées sur routes et en dehors des agglomérations de 30 km/h ;
 - les vitesses autorisées en agglomération de 20 km/h.
- **Les contraventions et sanctions** : Dans l'article 66, les contraventions et sanctions sont classées en quatre degrés à savoir :
 - Les contraventions du 1^{er} degré : sont punies d'une amende forfaitaire de 2000 DA à 2500 DA ; concernant l'éclairage, la signalisation et le freinage des cycles la présentation des documents de bord du véhicule ainsi que le permis de conduire.
 - Les contraventions du 2^{ème} degré : sont punies d'une amende forfaitaire de 2000 DA à 3000 DA : dispositions relatives à la vitesse des véhicules sans moteur, avec ou sans remorque ou semi – remorque, dispositions relatives à la circulation sur les chaussées.
 - Les contraventions du 3^{ème} degré : telles qu'elles sont énumérées ci-dessous, sont punies d'une amende forfaitaire de 2000 DA à 4000 DA : le port de la ceinture de sécurité ; Port obligatoire du casque pour les conducteurs et passagers de cyclomoteurs, contravention aux dispositions relatives à la pose de tout film plastique ou tout autre procédé opaque sur les vitres du véhicule.

- Les contraventions du 4^{ème} degré : sont punies d'une amende forfaitaire de 4000 DA à 6000 DA : sens imposé à la circulation, intersections de routes et la priorité de passage.
- **Des délits et des peines :**
 - Est puni d'un emprisonnement de deux (2) ans à cinq (5) ans et d'une amende de 100.000 DA à 300.000 DA, tout conducteur en état d'ivresse ou sous l'effet de substances ou de plantes classées comme stupéfiants qui commet un homicide involontaire ;
 - Est puni d'un emprisonnement d'un (1) an à trois (3) ans et d'une amende de 50.000 DA à 200.000 DA, tout conducteur qui commet : l'excès de vitesse, dépassement dangereux, non-respect de la priorité réglementaire, non-respect de la signalisation prescrivant l'arrêt absolu, manœuvres dangereuses, circulation en sens interdit, usage manuel du téléphone portable ou écoute par les deux oreilles par apposition du casque d'écoute radiophonique durant la conduite³⁸.

On conclut que, la lutte contre les accidents de la circulation a toujours ambitionnée les autorités algérienne. Notamment L'instauration des lois de prévention datant de 1987. A chaque constatation d'abus d'infractions par les usagers des routes, les autorités adaptent les anciens textes en infligeant des sanctions strictes et rigoureuses.

La loi 87-09 du 20/02/1987, avait comme insuffisance, la difficulté de suivre le recouvrement des amendes forfaitaires lors du contrôle routier par les services de l'ordre.

Jusqu'en 2001, une durée de 14 ans qui sépare les deux lois. Ce retard constitue une situation d'insécurité routière dans le pays, une négligence totale par les autorités spécialistes. Cette loi se caractérise par une valorisation des sanctions, on peut atteindre un maximum de 15 000 DA alors qu'elle n'était que de 5 000 DA dans la loi précédente, de même concernant le seuil d'état d'ivresse qui est passé de 0,80 g/l à 0,10g/l.

Trois ans après l'instauration de la loi de 2001, les autorités ont promulgué la loi de 2004, qui a apporté du nouveau dans le processus de prévention. Notamment les cas de retrait de permis de conduire, ainsi que la valorisation des amendes jusqu'à atteindre un maximum de 50 000 DA, afin de mettre de la pression sur les conducteurs, dissuader leurs infractions.

³⁸ Ordonnance n° 09-03 du 29 Rajab 1430 correspondant au 22 juillet 2009, op cite, p8

L'ordonnance de 2009, vient pour définir de nouvelles règles régissant l'usage des routes, la définition des outils de contrôle routier et du permis à points.

La négligence continue en matière de prévention, il est prévu par les autorités de mettre en œuvre le permis à point à partir de 2017, or que sur le plan réel la situation est restée la même, cela va se répercuter négativement sur la lutte contre les accidents de la route.

SECTION 2 : ANALYSE DE L'EVOLUTION DES ACCIDENTS DE CIRCULATION EN ALGERIE

Il est important de faire une exploitation des données statistiques relatives aux accidents de circulation, afin de comprendre l'origine de l'insécurité routière au niveau national et au niveau de la wilaya de Bejaia.

A cet effet, dans un premier temps, on se basera sur les statistiques des accidents de circulation enregistrées au niveau national pour une période de 13 ans, de 2002 jusqu'à 2015. Extraits du site officiel du centre national de prévention et de sécurité routière (CNPSR).

Dans un second temps, on traitera d'une façon détaillée l'accidentologie au niveau de la wilaya de Bejaia pour une période de 10 ans, de 2006 jusqu'à 2016. Par le biais d'une collecte de données au près des organismes suivants : la police, la gendarmerie nationale et en fin la protection civile.

I. Analyse des accidents de circulation au niveau national

Cet axe, fera l'objet d'une présentation, puis analyse d'évolution des accidents au niveau national. Et une comparaison entre les statistiques de nombre d'accidents, des blessés et des décès enregistrées en zone urbaine, et en zone rurale.

1. Évolution du nombre d'accidents, tués et blessés (2002-2015):

Le tableau n°1, représente le nombre, puis l'évolution en pourcentage des accidents de circulation, des tués et des blessés au niveau national, de 2002 jusqu'à 2015.

CHAPITRE I : PRESENTATION DU PHENOMENE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

Tableau n 1: Evolution du nombre total d'accidents de circulation, des tués et des blessés au niveau national (2002-2015)

	Accident	Ev %	Tués	Ev %	blessés	Ev %
2002	40088		4310		57074	
2003	43227	7,83	4343	0,77	83916	47,03
2004	43777	1,27	4356	0,30	63714	-24,07
2005	39233	-10,38	3711	-14,81	58082	-8,84
2006	40885	4,21	4120	11,02	60120	3,51
2007	39010	-4,59	4177	1,38	61139	1,69
2008	40481	3,77	4422	5,87	85207	39,37
2009	41224	1,84	4607	4,18	64979	-23,74
2010	32873	-20,26	3660	-20,56	52435	-19,30
2011	41467	26,14	4598	25,63	66361	26,56
2012	42477	2,44	4447	-3,28	62743	-5,45
2013	42846	0,87	4540	2,09	69582	10,90
2014	40101	-6,41	4812	5,99	65263	-6,21
2015	36606	-8,72	4610	-4,20	55994	-14,20

Source : taux calculés par nos soins a partir des données statistiques, cnpsr.org.dz

La lecture du tableau nous renseigne que l'année 2003 a enregistré une augmentation des accidents de circulation de 0,83% comparativement à l'année précédente. Cela avait comme conséquence l'évolution du nombre de victimes tuées de 0,77% et des victimes blessées de 47,03. Cela reflète à quel point cette situation est dangereuse ; équivalent à 118 accidents par jour et 11 par heure. L'année 2004, a enregistré une augmentation de 1,27% par rapport à 2003. On remarque que cette évolution est moins importante que l'année précédente. De ce fait, on conclut que les efforts mobilisés par les autorités spécialistes en matière de prévention ont pu faire baisser le nombre d'accidents.

Une baisse remarquable des accidents de circulation pour l'année 2005 comparativement à l'année 2004, cette baisse est évaluée à 10,38% des accidents, 14,81% des victimes tuées et 8,84% des victimes blessées. Cela est un témoin des résultats positifs dû à l'application de la réglementation mise en vigueur dans le décret exécutif n° 4-381 du 28/11/2004.

En 2006, une augmentation est enregistrée à nouveau pour les accidents comparativement à l'année 2005, cette augmentation est de 4,21%. De ce fait, une augmentation des victimes tuées de 11,02% et pour ce qui est des victimes blessées 3,51%. On conclut qu'après une année de l'exécution du décret, les autorités n'ont pas pu gérer ce phénomène d'accident d'une manière définitive.

CHAPITRE I : PRESENTATION DU PHENOMENE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

Une diminution de 4,59% des accidents en 2007 comparativement à l'année 2006. Avec une légère augmentation des victimes tuées et celles blessées enregistrant des taux respectifs ; 1,38% et 1,69%.

En 2008, les accidents ont enregistré une évolution de 3,77%. De même, les victimes tuées, blessées ont enregistré des taux d'évolutions évalués à 5,87% et 5,84% respectivement.

Une évolution des accidents de circulation est enregistrée en 2009; 1,84% pour les accidents, 4,18% pour les tués. Contrairement à cette situation, les victimes blessées ont connu une baisse de -23,74%.

Durant l'année 2010, une baisse très importante par rapport à l'année 2009 des accidents de circulation, des décès et des blessés. Les taux respectifs sont ; 20,26% et 20,56% et 19,30%. Cette baisse s'explique par l'application de normes rigoureuses en matière de surveillance de la circulation routière par l'exécution de l'ordonnance n°09-03 du 22/07/2009.

L'année 2011 a enregistré à nouveau un bouleversement comparativement à l'état de l'année précédente en matière de lutte contre les accidents de circulation, on remarque que le taux d'évolution des accidents est de 26,14%, le nombre des décès a évolué de 25,63%, enfin les victimes blessées ont enregistré une évolution de 26,56%. On constate que malgré les sanctions appliquées, le problème n'est toujours pas résolu.

Pour les années 2012, 2013 une légère évolution des accidents de circulation comparativement à l'année 2011. En revanche en 2014 et 2015, on a enregistré des baisses respectives ; 6,41% et 8,72%. On conclut que les mesures prises à titre de lutte contre l'insécurité, notamment le retrait du permis de conduire, reste insuffisantes pour faire baisser d'une manière significative le nombre des accidents de la route. Les autorités compétentes doivent, à priori, réfléchir à d'autres moyens de répression.

2. Comparaison de l'évolution des accidents, tués et blessés (zone urbaine, rurale) au niveau national (2002-2015):

Le tableau n 2, résume la situation des accidents, tués et blessés dans les zones urbaines et rurales au niveau national.

CHAPITRE I : PRESENTATION DU PHENOMENE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

Tableau n 2 : Comparaison du nombre total des accidents, tués et blessés, (zone urbaine, rurale) au niveau national pour la période d'étude (2002-2015)

	accident				tués				blessés			
	Z.U	%	Z.R	%	Z.U	%	Z.R	%	Z.U	%	Z.R	%
total	246057	43,60	318238	56,40	11368	18,72	49345	81,28	304800	33,62	601809	66,38

Source : taux calculés par nos soins a partir des données statistiques, www.cnpsr.org.dz

On remarque que les accidents sont de 46,60% en zone urbaine, légèrement moins importants qu'en zones rurales où on a enregistré un pourcentage de 56,43% par rapport au total des accidents.

De même, on remarque que le nombre de victimes tuées et des blessées est plus important en zone rurale qu'en zone urbaine, malgré la proximité du pourcentage des accidents pour les deux zones.

Un pourcentage élevé des victimes tuées en zone rurale, il s'élève à 81,28%. Contrairement au pourcentage enregistré en zone urbaine, qui est de 18,72%. Soit un écart de 62,56 %. Pour ce qui est des victimes blessées, on remarque qu'en zone rurale un pourcentage de 66,38%, par contre en zone urbaine, le pourcentage est moins important, il est de 33,62%. Cela peut être expliqué par le fait que, la zone urbaine représente des agglomérations, avec des virages, des carrefours et des panneaux de signalisations, des dos-d'âne où on trouve une variété d'usagers qui se partagent l'environnement ; des piétons occupant les trottoirs, des conducteurs de bus, des commerçants, livrent de marchandise et des conducteurs de voiture.

La variété des usagers de l'environnement routier, provoque une surcharge des voies, des piétons qui traversent les routes dans tous les temps, imposant aux conducteurs de rouler à bas vitesse. Par conséquence, malgré la survenue d'accidents, le choc entre les véhicules sera faible endommageant le matériel seulement.

Les zones rurales sont moins encombrées, caractérisées par des longs trajets, avec un nombre moins important de panneaux de signalisations. Les usagers qui se partagent cet environnement, sont des conducteurs de semi-remorques, des transporteurs de voyageurs et des automobiles. La vitesse avec laquelle ils roulent est élevée, par conséquent une panne frappant le véhicule conduit, ou la fatigue du conducteur peut provoquer des accidents

CHAPITRE I : PRESENTATION DU PHENOMENE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

dangereux, avec des dommages importants aux véhicules accidentés et atteintes corporels aux personnes transportées.

II. analyse des accidents de circulation au niveau de la wilaya de Bejaia

Dans ce deuxième axe, nous allons faire une analyse statistique pour une période de dix ans (2006 à 2016), des accidents de circulations pour la wilaya de Bejaia.

1. Évolution du nombre total d'accidents, des tués et des blessés au niveau de la w. Bejaia (2006-2016)

Dans Le tableau n 3, on présentera le nombre puis le taux d'évolution des accidents de circulation, des tués et des blessés au niveau d la wilaya de Bejaia.

Tableau n 3 : évolution du total d'accidents de circulation, des tués et des blessés au niveau de la w. Bejaia (2006-2016)

	Accidents	Ev %	Tués	Ev %	blessés	Ev %
2006	1207		111		1833	
2007	1043	-13,59	127	14,41	1788	-2,45
2008	1620	55,32	110	-13,39	1673	-6,43
2009	999	-38,33	73	-33,64	1496	-10,58
2010	891	-10,81	105	43,84	1379	-7,82
2011	918	3,03	99	-5,71	1418	2,83
2012	948	3,27	109	10,10	1413	-0,35
2013	1091	15,08	109	0,00	1630	15,36
2014	1138	4,31	98	-10,09	1786	9,57
2015	1059	-6,94	117	19,39	1595	-10,69
2016	811	-23,42	108	-7,69	1185	-25,71

Source : tableau réalisé par nos soins des statistiques fournies par la gendarmerie, et la police de la wilaya de Bejaia 2017

Le présent tableau représente l'évolution du nombre total des accidents de circulation, des tués et des blessés au niveau de la wilaya de Bejaia ainsi que leurs pourcentages d'évolutions d'une année à une autre pour une période allant de 2006 à 2016.

On remarque d'après ce tableau que l'année 2007 avait enregistré une baisse du nombre d'accidents assez importante évaluée à 13,59% par rapport à l'année précédente. Par contre cette baisse des accidents n'a pas empêché l'augmentation du nombre de victimes, notamment le taux d'évolution des tués qui est évalué à 14,41%. Cette situation confirme que les accidents survenus sont graves et qui ont fait subir des pertes matériels et corporels en touchant aux vies des usagers des routes.

CHAPITRE I : PRESENTATION DU PHENOMENE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

En 2008, on remarque que les routes de la wilaya de Bejaia sont très dangereuses. Une augmentation remarquable du nombre d'accidents, soit un taux d'évolution de 55,32% par rapport à l'année 2007. Pour ce qui est des victimes tuées, blessées on remarque une baisse évaluée à 13,39%, 6,43%. De ce fait on conclut que malgré l'importance des accidents de circulation en 2008, les dégâts corporels sont moins importants car le type d'accident peut être de simples collisions qui touchent au matériel mais pas aux corps des usagers des routes.

L'année 2009 est caractérisée par une baisse du nombre d'accidents, soit une diminution de 38,33%. De même pour les victimes tuées et blessées, soit les taux de diminutions respectifs ; 33,64% et 10,58%. Cela s'explique par une prise en charge sanitaire considérable pour les victimes accidentées.

La baisse des accidents continue jusqu'à l'année 2010, le taux de diminution pour cette année est de : 10,81%. Contrairement au nombre de victimes décédées qui a enregistré une évolution importante, soit un taux de 43,84%. Donc on conclut qu'en 2010 les accidents sont mortels. Donc l'exécution de l'ordonnance n° 09-03 du 22/07/2009³⁹, n'a donné d'effet qu'en matière de baisse du nombre d'accidents, contrairement au degré de gravité des dégâts engendrés.

2. Comparaison de l'évolution des accidents, tués et blessés (zone rurale, urbaine) dans la w. Bejaia (2006-2016)

Le tableau n 4, résume le nombre et le pourcentage des accidents, des tués et des blessés par zone au niveau de la wilaya de Bejaia pendant la période d'étude.

Tableau n 4 : comparaison des accidents, tués et blessés (zone urbaine, rurale), (2006-2016)

	Accidents				Tués				blessés			
	Z.U	%	Z.R	%	Z.U	%	Z.R	%	Z.U	%	Z.R	%
total	7766	45,98	9291	54,02	372	21,78	1434	78,22	10049	38,07	16174	61,96

Source : pourcentage calculé par nos soins d'après les statistiques fournies par la gendarmerie de la wilaya de Bejaia 2017

D'après ce tableau, les accidents survenus en zone urbaine sont de 54,02% du total d'accident, dépassant légèrement le pourcentage enregistré en zone rurale, qui est de 45,98%.

³⁹ Ordonnance n° 09-03 du 29 Rajab 1430 correspondant au 22 juillet 2009 modifiant et complétant la loi n° 01-14 du 29 Joumada El Oula 1422 correspondant au 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière.

CHAPITRE I : PRESENTATION DU PHENOMENE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

Inversement à la situation d'accidents, les tués et les blessés sont concentrés en zone rurale qu'en zone urbaine ; les victimes tuées en zone rurale sont à hauteur de 78,22%, par contre en zone urbaine un taux moins important évalué à 21,78%, soit un écart de 56,44%. De même pour ce qui est des victimes blessées, enregistrant un pourcentage de 61,96% en zone rurale, et un pourcentage de 38,07% en zone urbaine, soit un écart de 23,89%.

On conclut que les routes en zone rurale pour la wilaya de Bejaia comme au niveau national, sont plus dangereuses que celles de zone urbaine. Malgré l'égalité du nombre d'accidents, les dégâts engendrés restent plus importants dans les routes rurales. Cela est dû au fait qu'en zone urbaine, les accidents sont moins dangereux. En général, les gens se déplacent à pied lorsqu'il s'agit de courtes distances pour éviter les embouteillages, contrairement aux zones rurales connues par les longs trajets où les gens se déplacent par le biais d'une multitude d'automobiles, c'est pour cela que le nombre de victimes est important. A cela, s'ajoute le facteur d'élévation de la vitesse par les conducteurs, qui amoindrit le contrôle du véhicule. A titre d'exemple on cite : dans le cas où un piéton, ou bien un animal coupe la route, tandis-que le conducteur ne l'a pas repéré de loin, il sera difficile de baisser la vitesse où de freiner pour l'éviter. Par conséquence, les dommages matériels engendrés par l'accident seront importants, de même des dégâts corporels pour les personnes transportées.

CHAPITRE I : PRESENTATION DU PHENOMENE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

3. Répartition par tranche d'âge de victimes w. Bejaia (2006-2016)

Le présent tableau représente la répartition par tranche d'âge, par sexe des victimes décédées ou blessées en zone rurale pour la wilaya de Bejaia.

Tableau n 5 : répartition par tranche d'âge, par sexe des victimes d'accidents en zone rural (2006-2016)

tranche d'âge	décès				Blessés			
	masculin	%	Féminin	%	masculin	%	féminin	%
<4	18	2,69	6	6,06	153	2,17	67	4,14
[5-9]	12	1,79	5	5,05	152	2,15	117	7,24
[10-14]	12	1,79	2	2,02	198	2,81	103	6,37
[15-19]	31	4,63	4	4,04	484	6,86	133	8,23
[20-24]	100	14,93	13	13,13	1262	17,88	182	11,26
[25-29]	107	15,97	8	8,08	1278	18,11	198	12,24
[30-34]	102	15,22	8	8,08	907	12,85	163	10,08
[35-39]	56	8,36	3	3,03	608	8,62	126	7,79
[40-44]	60	8,96	2	2,02	513	7,27	102	6,31
[45-50]	38	5,67	6	6,06	465	6,59	109	6,74
>51	134	20	42	42,42	1037	14,69	317	19,6
Total	670	100	99	100	7057	100	1617	100

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les statistiques fournies par la gendarmerie de la wilaya de Bejaia 2017

D'après le tableau, on remarque que la tranche d'âge qui se caractérise par un nombre important de victime décédées pour le sexe masculin est celle supérieure à 51ans avec un taux de 20%, en deuxième lieu, se présentent avec des taux égaux évalués à 15%, les tranches d'âge suivantes : [20-24], [25-29], [30-34]. En revanche, on remarque que les tranches d'âges restantes, ont enregistré des taux moins importants, de 8,30% pour les tranches d'âges : [35-39], [40-44]. Des taux insignifiants pour les tranches d'âge infantiles, supérieur à 4 ans, [5-9], [10-14].

Pour ce qui est des victimes décédées du sexe féminin, on remarque que tout comme le sexe masculin, vient en premier lieu. La tranche d'âge supérieure à 51 ans enregistrant un taux de 42,42%. Suivie de la tranche d'âge [20-24] avec un taux de 13,13%. On remarque aussi que le reste des tranches d'âge ont enregistré des taux qui se rapprochent évalués à 5% en moyenne.

On conclut qu'en zone rurale le nombre le plus important de victimes décédées pour les deux types de sexe sont les personnes âgées de plus de 51 ans, et celles qui sont entre 20 et

CHAPITRE I : PRESENTATION DU PHENOMENE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

24ans. Cette situation s'explique par le fait que les jeunes conducteurs sont moins prudents, et moins responsables du fait qu'ils ne sont pas des pères et mères de familles. Contrairement au conducteurs plus âgés, qui sont posés et rationnels. L'importance du taux enregistré par la tranche d'âges supérieur à 51ans est expliquée, par le fait qu'en général les personnes âgées ont un corps faible et souffrent des maladies chroniques tel que : problèmes cardiaux, le diabète...etc, Ils ont moins de chances de survie suite aux blessures subies.

4. Répartition des victimes par sexe et par tranche d'âge (zone urbaine)

Dans ce tableau, les accidents sont répartis par tranches d'âge et par sexe, pour la zone urbaine de la wilaya de Bejaia.

Tableau n 6 : répartition par tranche d'âge, par sexe des victimes d'accidents en zone urbaine (2006-2016)

tranche d'âge	Décès				blessés			
	masculin	%	féminin	%	masculin	%	féminin	%
<4	5	7,04	4	26,67	60	2,8	38	6,69
[5-9]	0	0	5	33,33	124	5,79	61	10,73
[10-14]	2	2,82	0	0	96	4,48	47	8,27
[15-19]	4	5,63	1	6,67	212	9,9	45	7,92
[20-24]	9	12,68	0	0	382	17,84	45	7,92
[25-29]	9	12,68	0	0	314	14,67	72	12,67
[30-34]	6	8,45	1	6,67	214	10	46	8,09
[35-39]	7	9,86	1	6,67	196	9,15	29	5,10
[40-44]	4	5,63	0	0	122	5,7	34	5,98
[45-50]	6	8,45	0	0	91	4,25	33	5,81
>51	19	26,76	3	20	330	15,41	118	20,77
Total	71	100	15	100	2141	100	568	100

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les statistiques fournies par la police w. Bejaia 2017

D'après ce tableau, on remarque que le pourcentage des décès pour les tranches d'âges incluant les jeunes, sont les plus impliqués dans les accidents en zones urbaines, comme en zones rurales.

En premier lieu se présentent les tranches d'âge masculines décédées ; [20-24], [25-29] avec des pourcentages égaux, évalués à 12,68%. En deuxième lieu, viennent les victimes faisant partie des tranches d'âge : inférieurs à 4 ans, [30-34], [35-39], [45-50], avec des pourcentages qui tournent au tour d'une moyenne de 8%. Par contre on remarque que les tranches d'âge infantiles ; [5-9], [10-14], sont rarement impliquées dans les accidents, les pourcentages respectifs s'élèvent à : 0% et 2 %.

CHAPITRE I : PRESENTATION DU PHENOMENE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

On remarque sur ce tableau, que les victimes féminines décédées, se présentent en pourcentage élevés pour les tranches d'âges infantiles inférieures à 4 ans et [5-9], de même pour les tranches d'âges incluant des personnes supérieures à 51ans, soit les pourcentages respectifs ; 26,67%, 33,33%,20% du total des décès. Concernant les tranches d'âges ; [15-19], [30-34], [35-39], les pourcentages des blessés sont égaux, évalués à 6,67%. Les tranches d'âges restantes, sont très faiblement impliquées dans les accidents.

Pour les deux types de sexes, on remarque que la tranche d'âge des personnes blessées, âgées de plus de 51ans, enregistre les pourcentages les plus élevés ; 15,41% des victimes masculines et 20,77% de victimes féminines. On peut expliquer cela par le fait que la morphologie des hommes est assez solide pour résister à un choc, contrairement à la morphologie des femmes qui est fragile, subissant des fractures au niveau des os.

5. Répartition des accidents selon les heures de la journée

Le tableau n 7, représente la répartition des accidents de circulation selon les heures de la journée, en zone urbaine.

Tableau n 7 : répartition des accidents en zone urbaine selon les heures de la journée (2006-2016)

Heurs	Accident	%
00h-06h	34	7,82
6h-9h	37	8,51
9h-12h	54	12,41
12h-15h	70	16,09
15h-18h	93	21,38
18h-21h	77	17,70
21h-00h	70	16,09
Total	435	100

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les statistiques fournies par la police de la w. Bejaia 2017

On remarque que de 00h à 6h, et de 6h à 9h, le pourcentage d'accidents est faible comparativement aux autres heures de la journée, il est évalué à 8% en moyenne. On remarque que de 9h à 12h, le nombre d'accidents commence à s'accroître, soit un pourcentage de 12,41% par rapport au total des accidents. On remarque bien que les accidents sont plus

CHAPITRE I : PRESENTATION DU PHENOMENE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

importants pour les horaires suivants : 12h-15h, 15h-18h, 18h-21h, 21h-00h, les pourcentages respectifs sont de : 16,09%, 21,38%, 17,70%, 16,09%.

On peut expliquer ce résultat par le fait que les conducteurs circulant le matin, ont une bonne visibilité de l'environnement routier, après un long sommeil le soir, ce qui permet au corps et au cerveau de se reposer. Par conséquent, les pertes de concentrations sont rares concernant la conduite dans l'intervalle horaire du matin. On constate qu'à midi, les accidents sont relativement plus importants, puisque les routes sont encombrées, par des véhicules et des piétons.

L'importance des accidents de circulation survenant à partir de 15h, peut être expliquée par le fait qu'en fin de journée, le cerveau arrive mal à repérer les choses et le niveau de compréhension et de concentration devient minime, ainsi la négligence d'une partie importante d'informations par le conducteur est la cause principale des accidents. Enfin, La conduite pendant la nuit est dangereuse, car le champ de vision des conducteurs devient faible.

6. Analyse des causes d'accidents au niveau de la w. Bejaia

Nous nous sommes intéressés à l'identification du facteur responsable d'un nombre important d'accident de circulation, afin d'essayer d'y remédier. A cet effet, on a collecté le nombre des accidents dû à l'environnement, au véhicule, au conducteur et en fin au piéton. Survenant en zone urbaine et en zone rurale.

a. Facteurs déclencheurs des accidents de circulation (zone urbaine)

Le tableau n 8, représente la répartition des accidents de circulation selon le facteur déclencheur, en zone urbaine pour la wilaya de Bejaia.

Tableau n 8 : facteurs causant les accidents en zone urbaine (2006-2016)

	Environnement	Véhicule	Conducteur	Piéton
Accidents	77	107	4430	473
%	1,51	2,10	87,08	9,30

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les statistiques fournies par la police de la wilaya de Bejaia 2017

La totalité des accidents en zones urbaine, survient à cause des conducteurs, soit un pourcentage de 87,08%. Suivie des piétons, qui causent les accidents à hauteur de 9,30%. On

CHAPITRE I : PRESENTATION DU PHENOMENE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

remarque sur le tableau que, les accidents dû à l'état des véhicules et au facteur environnemental, sont très faibles. Soit les pourcentages respectifs ; 2,10%, 1,51%.

On conclut que l'homme est le facteur principal causant les accidents en milieu urbains pour la wilaya de Bejaia, et en grande partie, les conducteurs sont les condamnables. De ce fait les autorités doivent appliquer des normes plus sévères sanctionnant les conducteurs fautifs. Il est important de remplacer le permis de conduire traditionnel, par le permis à point afin de pouvoir suivre les infractions commises par les conducteurs avec une façon régulière.

En Algérie, la définition du permis à point avait été abordée dans l'ordonnance n°09-03 du 22/07/2009. On est en 2017, cette proposition n'est toujours pas exécutée, et cette lenteur d'exécution fait aggraver la situation d'insécurité routière.

b. Facteurs déclencheurs des accidents de circulation (zone rurale)

Dans le tableau n 9 sont distribués, les accidents de circulation selon le facteur déclencheur en zone rurale.

Tableau n 9 : facteurs causant les accidents en zone rurale pour la w. Bejaia (2006-2016)

	Environnement	Véhicule	Conducteur	Piéton
Accidents	171	149	4550	417
%	3,23	2,82	86,06	7,89

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les statistiques fournies par la gendarmerie de la w. Bejaia 2017

Le présent tableau représente, les facteurs déclencheurs des accidents survenant en zone rurale, pour la w. Bejaia.

Comme en zone urbaine, les conducteurs sont derrière la survenance des accidents en zone rurale, enregistrant un pourcentage de 86,06%. En deuxième place, avec un pourcentage moins important que celui enregistré en zone urbaine, les piétons sont responsables d'un pourcentage de 7,89% d'accidents. Des pourcentages moins importants enregistrés par les véhicules et l'environnement, ils sont à hauteur de 2,82% et 3,23% respectivement.

On conclut que les conducteurs sont la cause principale d'accidents en zone rurale comme en zone urbaine. Le pourcentage enregistré par les piétons en zone urbaine excède

CHAPITRE I : PRESENTATION DU PHENOMENE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

celui enregistré en zone rurale, car les personnes coupent rarement les routes contrairement aux zones urbaines où les gens roulent à pied et coupent les routes souvent.

7. causes d'accidents de circulation liés à l'homme (zone rurale, urbaine)

Dans l'axe précédent nous avons abouti à une conclusion où le conducteur est culpabilisé dans la survenance d'un nombre important d'accident de circulation. C'est pour cela on s'est intéressé à une analyse des différentes pratiques exercées par les conducteurs, afin de détecter les défaillances avec précision.

a. Causes des accidents de circulation en zone rurale

Le présent tableau résume les principales causes des accidents survenant en zone rurale pour la wilaya de Bejaia en 2016.

Tableau n 10 : causes déclencheuses d'accidents de circulation rurale en 2016, w. Bejaia

cause pour l'année 2016	Accident	%
Excès de vitesse	172	45,74
Dépassements dangereux	63	16,76
Rouler à gauche	40	10,64
Faute des piétons	31	8,24
Manœuvres dangereuses	18	4,79
Non usage des clignotants	11	2,93
Distance de sécurité	10	2,66
Non respect des signalisations	10	2,66
Refus de priorité	8	2,13
Etat de l'environnement	8	2,13
Délit de fuite	2	0,53
Le surpoids	1	0,27
Etat d'ivresse	1	0,27
Stationnement interdit	1	0,27
Sens interdit	0	0,00
TOTAL	376	100

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les statistiques fournies par la police de la wilaya de Bejaia 2017

On remarque que la moitié du nombre d'accidents, est due à l'excès de vitesse soit un taux de 45,74%. En deuxième lieu, vient les dépassements dangereux commis par les conducteurs avec un taux de 16,76%. Les fautes commises par les piétons, les manœuvres

CHAPITRE I : PRESENTATION DU PHENOMENE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

dangereuses sont responsables de 8,24% et 4,74% d'accidents. Des pourcentages équivalents, évalués à 2,14% en moyenne pour le non usage des clignotants, non respect de la distance de sécurité, des signalisations, et le refus de priorité. Des taux insignifiants enregistrés par, le délit de fuite, le surpoids, l'état d'ivresse, et le stationnement interdit.

Les routes en zones rurales sont de longs trajets contrairement aux zones urbaines, donc la présence de la gendarmerie est moins importante, de ce fait les conducteurs trouvent la liberté, et profitent l'occasion d'élever la vitesse afin d'abrégier les longues distances sans subir de sanctions.

Les zones rurales sont caractérisées par une circulation des véhicules lourds, semi-remorque, transportant des marchandises. La lenteur du trajet et la fatigue des conducteurs provoquent un manque de concentration et visibilité et engendre la perte de contrôle.

b. Causes des accidents de circulation (zone urbaine)

Le présent tableau, représente les causes principales qui peuvent être à l'origine d'un accident de circulation en zone urbaine en 2016 pour la wilaya de Bejaia.

Tableau n 11 : causes déclencheuses d'accidents de circulation urbaine en 2016, w. Bejaia

cause pour l'année 2016	Accident	%
Manœuvres dangereuses	121	27,82
Excès de vitesse	81	18,62
Faute des piétons	53	12,18
Refus de priorité	42	9,66
Dépassements dangereux	38	8,74
Distance de sécurité	27	6,21
Perte de guidance	24	5,52
Etat d'ivresse	18	4,14
Non respect des signalisations	8	1,84
Rouler à gauche	7	1,61
Marche arrière sans prudence	12	2,76
La fatigue	2	0,46
Rouler en sens inverse	2	0,46
Non usage des clignotants	0	0,00
Le surpoids	0	0,00
TOTAL	435	100

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les statistiques fournies par la police de la wilaya de Bejaia 2017

CHAPITRE I : PRESENTATION DU PHENOMENE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

D'après le tableau, les accidents sont dus en grande partie aux manœuvres dangereuses, enregistrant un taux de 27,82%. En deuxième lieu, il vient l'excès de vitesse par un taux de 18,62%. Les piétons à leurs tours, sont responsables à hauteur de 12,18% d'accidents. Des taux moins importants sont enregistrés pour, le refus de priorité, dépassement dangereux, distance de sécurité, perte de guidance, état d'ivresse, avec des taux respectifs ; 9,66%, 8,74%, 6,21%, 5,52%, 4,14%. Le reste des causes a enregistré des taux négligeables, évalués à 1% en moyenne.

Le milieu urbain est un espace multidimensionnel caractérisé par une densité d'informations que l'utilisateur doit percevoir, et qui suppose aux conducteurs un niveau d'éveil important. Une circulation encombrée rend la conduite difficile. Par conséquent, les conducteurs ont une tendance à faire des manœuvres dangereuses contradictoires aux règles du code de la route, afin de se libérer d'une longue chaîne d'embouteillage.

Il est rare où on trouve des gens qui traversent les routes en utilisant les passages piétons. Un tel comportement provoque une anarchie, et perturbe les conducteurs dans l'exécution des décisions planifiées selon les informations acquises et celles disponibles dans l'environnement routier.

Une surveillance permanente des policiers qui s'installent pour contrôler le déroulement de la circulation, minimise certaines pratiques des conducteurs tels que le fait de rouler en sens inverse, non usage de clignotants, conduite sous l'effet d'ivresse.

8. Evolution des accidents selon les interventions de la protection civile :

a. Evolution des interventions, blessés et tués :

Tableau n 12 : évolution du total d'interventions de la protection civile de la w. Bejaia, des blessés et des tués (2006-2016)

	intervention	Ev %	Blessés	Ev %	Tués	Ev %
2006	636		1039		60	
2007	727	14,31	1301	25,22	71	18,33
2008	854	17,47	1406	8,07	64	-9,86
2009	868	1,64	1486	5,69	42	-34,38
2010	831	-4,26	1360	-8,48	48	14,29
2011	1016	22,26	1577	15,96	53	10,42
2012	2337	130,02	1710	8,43	50	-5,66
2013	831	-64,44	607	-64,50	10	-80,00
2014	3160	280,26	2451	303,79	55	450,00
2015	3044	-3,67	2314	-5,59	57	3,64
2016	3141	3,19	2213	-4,36	66	15,79

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les statistiques fournies par la protection civile de la wilaya de Bejaia 2017

L'année 2007 avait enregistré une évolution du nombre d'intervention comparativement à l'année 2006, cette augmentation est évaluée à 14 %. Du même pour les victimes blessées, et des tués, les taux d'évolution respectifs sont 25,22%, 18,33%.

En 2008 les accidents sont en évolution continue, soit un taux de 17,47% par rapport à 2007, le nombre de victimes blessées à enregistrer une hausse de 8,07% par rapport à l'année précédente contrairement aux victimes décédées qui ont enregistré une baisse de 9,86%. Une évolution insignifiante durant l'année 2009, elle est à hauteur de 1,64%. Une baisse remarquable du nombre de victimes tués, soit un taux de 34,38%.

La baisse des interventions continue, tel qu'en 2010 ou elle avait enregistré un taux de -4,26% par rapport à 2009. Du même pour les victimes blessées, un taux de -8,48%, sauf que le nombre de victimes tués avait évolué de 14,29%.

Une évolution phénoménale pour le nombre d'interventions en 2012, elle atteint 130,02% par rapport à 2011. Mais, on remarque que les victimes blessées ont légèrement évolué, soit un taux de 8,43%, contrairement aux victimes tuées qui ont enregistré une baisse de 5% par rapport à l'année précédente. De ce fait, on peut conclure que la nature d'accidents

CHAPITRE I : PRESENTATION DU PHENOMENE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

survenant en cette année, sont moins dangereux, et touchant en grande partie le matériel que le corporel.

En 2013, la situation est plus au moins inquiétante. Le nombre d'intervention avait enregistré une baisse de 64,44% comparativement à 2012, du même pour les victimes blessées et tuées. Après une année, l'accroissement du nombre d'interventions ainsi que des victimes est très important, soit un taux de 280,26% pour les interventions, 303% pour les victimes blessées et enfin 450% pour les tués.

b. Répartition trimestriels des accidents de circulation selon les interventions de la protection civile

Dans le tableau n 13 nous allons présenter la répartition trimestrielle des accidents de circulation selon les interventions de la protection civile.

Tableau n 13: répartition trimestrielle du nombre d'intervention de la protection civile en accidents de circulation (2006-2016)

	%2006	%2007	%2008	%2009	%2010	%2011	%2012	%2013	%2014	%2015	%2016
t1	18,08	20,72	19,20	17,86	18,77	19,39	18,87	18,70	19,62	16,06	20,63
t2	24,21	25,97	24,24	27,76	21,42	27,66	26,83	28,41	30,03	22,83	24,96
t3	34,28	33,29	36,42	34,22	38,03	32,87	31,19	30,25	30,73	37,22	34,22
t4	23,43	20,03	20,14	20,16	21,78	20,08	23,11	22,64	19,62	23,88	20,18

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les statistiques fournies par la protection civile de la w. Bejaia 2017

Le premier trimestre, est caractérisé par un pourcentage d'accidents moins important, il est évalué à 18% en moyenne pour toutes les années. On remarque qu'à partir du deuxième trimestre, le pourcentage d'interventions commence à évoluer, il atteint une valeur de 24% en moyenne.

On remarque que les accidents de circulation sont importants en troisième trimestre comparativement aux autres trimestres pour toutes les années de la période d'étude, il a enregistré un pourcentage de 35% en moyenne.

Une autre fois, on remarque la diminution du nombre d'interventions, pour le quatrième trimestre, le nombre enregistré est à hauteur de 21% en moyenne.

Cette situation peut être expliquée par le fait que le troisième trimestre représente des vacances (saison estivale) où les gens se déplacent beaucoup. L'importance du nombre de

véhicules qui circulent en même temps sur des voies étroites, les conducteurs font une course pour s'en sortir, de ce fait la probabilité de survenances des collisions devient plus importante.

Conclusion

La survenance d'un accident est généralement due à plusieurs facteurs. Certains sont liés à l'usager de la route (vitesse pratiquée, port de la ceinture, conduite sous influence d'alcool... etc), d'autres sont liés au véhicule (état des pneus, conditions de visibilité...etc), d'autres encore ont un lien avec l'état de l'environnement (mauvaise conception des routes, la pluie...etc). Par ailleurs, d'autres facteurs, comme la qualité des services des secours, vont influencer la gravité des blessures résultant des accidents de la route. L'interaction entre ces différents facteurs joue un rôle essentiel dans le processus de lut contre le phénomène d'accidentologie.

Les accidents de circulation au niveau national et au niveau de la wilaya de Bejaia, sont importants en zone urbaine comme en zone rurale, sauf que le nombre de victimes décédées et blessées est beaucoup plus important en zone rurale qu'en zone urbaine. On conclut que les accidents dangereux surviennent en zone rurale.

Le sexe masculin est plus impliqué que le sexe féminin dans les accidents de circulation. La tranche d'âge des jeunes de 20 à 24 ans, et ceux supérieurs à 51 ans sont les plus sinistrés par les accidents routiers.

Les intervalles horaires de la journée, où s'intensifient les accidents de circulation sont de : 15h à 18h, et de 18h à 21h. Contrairement aux intervalles ; de 00h à 6h, et de 6h à 9h, où on enregistre moins d'accidents de circulation. Durant la troisième saison de l'année, on assiste à de nombreux accidents, dus à l'intensification des mouvements des véhicules.

Le facteur humain est la cause principale, notamment les conducteurs avec des dépassements dangereux, et excès de vitesse en zone rurale, et avec des manœuvres dangereuses en zone urbaine.

Les mesures de sécurité routière doivent avoir pour objectif l'exclusion des facteurs défavorables à la conduite. D'après les résultats de notre étude, on conclut que les autorités doivent veiller sur l'existence d'une législation appropriée aux jeunes conducteurs de part d'importance des accidents dont ils sont responsables, et une application rigoureuse des lois.

CHAPITRE I : PRESENTATION DU PHENOMENE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

Instaurer une pratique intensive de la conduite accompagnée avant l'obtention du permis de conduire, introduire des restrictions à la conduite immédiate après l'obtention du permis de conduire dans le but de protéger les jeunes conducteurs.

Le permis à points est une méthode très importante et semble être efficace pour un suivi permanent des conducteurs, cependant les autorités algériennes ne l'ont pas encore mis en œuvre.

Intensifier le contrôle routier par la police et la gendarmerie nationale en été, pour veiller à la stabilité de circulation. L'amélioration des conditions du secourisme des victimes lors de l'accident ; mobiliser les instruments nécessaires pour le sauvetage des blessés en évitant l'aggravation de leurs états avant d'être transférés aux hôpitaux, notamment les personnes âgées à santé dégradée.

Chapitre II:

Présentation du secteur

des assurances

CHAPITRE II : PRESENTATION DU SECTEUR DES ASSURANCES

Le futur est obscur et incertain, l'homme peut être atteint dans son patrimoine à l'occasion de certains sinistres ou dans sa personne en cas d'accident ou de décès, il recherche tout naturellement le moyen de supporter la charge du dommage subi ou de la responsabilité encourue. Le besoin de sécurité est ressenti, plus au moins par tout individu. Ainsi, l'individu est incapable d'assumer seul les charges engendrées par un sinistre. La notion d'assurance est née de cette nécessité.

L'assurance est une institution relativement récente, en réalité elle n'a fait son apparition qu'à la fin du moyen âge sous la forme de l'assurance maritime, comme conséquence du développement du commerce de mer dans tous les pays du bassin méditerranéen¹.

L'assurance en Algérie ne date que de la période coloniale, son évolution se confond, avec l'évolution de l'assurance en France. Au lendemain de l'indépendance les opérations d'assurance étaient régies par des textes français, dont la plupart sont devenus caducs avec l'institution du monopole de l'état en 1966, ce n'est qu'en 1975 que fut abrogée toute la réglementation antérieure à l'indépendance. Remplacée en grande partie par la loi n° 80-07 du 9 août 1980².

Dans le présent chapitre, nous allons détailler deux sections, dans une première on va aborder le mode de fonctionnement du secteur assurantiel. La deuxième section fera l'objet d'analyse du fonctionnement de l'assurance automobile en Algérie.

SECTION 1 : MODE DE FONCTIONNEMENT DES ASSURANCES

L'assurance est le moyen de se procurer la sécurité et la stabilité en permettant à l'assuré de ne pas craindre l'éventualité d'une catastrophe. Elle permet donc un confort moral en libérant l'esprit des soucis vis-à-vis de son patrimoine.

La section suivante fera l'objet d'une présentation des éléments et du mode de fonctionnement d'opérations d'assurances en général. Puis nous allons présenter les étapes qui ont caractérisé le secteur d'assurance en Algérie.

¹Colloque international « les sociétés d'assurance traditionnelles et les sociétés d'assurances takaful entre la théorie et l'expérience pratique » 25-26 avril 2011, Lezoul M « la situation du secteur des assurances en Algérie, quelles sont les alternatives ? » université d'Oran – Algérie, p4

² Idem, p6

I. Cadre conceptuel et technique des assurances :

Ce premier axe traitera les différentes définitions de l'assurance, les éléments et les acteurs d'une opération d'assurance.

1. Les Définitions de l'assurance :

Nous allons aborder les trois principales définitions qu'on peut attribuer à l'assurance, à savoir : d'une manière générale, du point de vue juridique et en fin du point de vue technique.

a. D'une manière générale :

L'assurance peut être définie comme : une réunion de personnes qui, craignant l'arrivée d'un événement dommageable pour elles, se cotisent pour permettre à ceux qui seront frappés par cet événement, de faire face à ces conséquences³.

b. La définition juridique de l'assurance :

La compréhension de l'assurance nécessite d'aborder la définition juridique qui est : « une convention par laquelle, en contre partie d'une prime, l'assureur s'engage à garantir le souscripteur en cas de réalisation d'un risque aléatoire prévu au contrat »⁴, cette définition implique trois éléments constitutifs du contrat d'assurance : un risque, une prime, une prestation en cas de réalisation de risque.

c. La définition technique de l'assurance :

Du point de vue technique, l'assurance se définit Selon JOSEPH HEMARD : « l'assurance est une opération par laquelle une partie, l'assuré se fait promettre, moyennant une rémunération (la prime), pour lui ou pour un tiers, en cas de réalisation d'un risque, une prestation par une autre partie, l'assureur qui, prend en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique »⁵

2. Les éléments d'une opération d'assurance :

a. Le risque :

Le risque est un mot qui évoque dans le langage populaire, l'idée d'un danger ou péril, mais le risque en matière d'assurance constitue simplement un événement futur et incertain, qui ne dépend pas de la volonté des parties au contrat, il dépend seulement du hasard, il s'agit donc d'un événement aléatoire, c'est pourquoi le législateur classe le

³COUIBAULT F, ELIASHBERG C, LATRASSE M « les grands principes de l'assurance » 5^e édition, l'argus février 2002. p43

⁴ OUBAZIZ.S « les reformes institutionnelles dans le secteur des assurances : cas de l'industrie assurantielle algérienne » thèse de magistère en sciences économiques, option management des entreprises, université de mouloud Mammeri, Tizi-Ouzou 2012, p11

⁵COUIBAULT F, ELIASHBERG C, LATRASSE M, op cit, p43

contrat d'assurance dans la catégorie des contrats aléatoires⁶. On déduit les conditions qu'un risque doit remplir :

- Le risque doit être incertain : s'il n'y a pas d'incertitude quand à la réalisation du risque, il ne peut y avoir d'assurance ;
- Le risque constitue un événement futur : si le risque n'existe pas ou n'existe plus, il ne peut y avoir d'assurance ;
- Absence de volonté dans la réalisation du risque : il faut en déduire que l'assureur prend en charge les risques qui se réalisent par une faute quelconque de l'assuré, et cette faute ne doit pas être intentionnelle.

b. La prime ou cotisation :

La prime représente la somme d'argent que doit verser l'assuré en contre partie de la garantie que lui accorde l'assureur pour couvrir un risque. Dans les sociétés à forme mutuelle, cette prime s'appelle cotisation, pour la simple raison que l'assuré est en même temps sociétaire, il ne paye pas, il cotise, cette cotisation est une simple contribution variable en fonction du nombre d'adhérent et de l'importance des sinistres payés et à payer⁷. Il existe trois types de primes qui se présentent comme suit⁸:

- **La prime pure** : appelée aussi, cotisation du risque, cotisation d'équilibre ou bien cotisation technique. Elle aide l'assureur à régler les sinistres frappant la mutualité des assurés, elle représente la somme strictement nécessaire à la compensation des risques au sein de la mutualité. Elle se calcule comme suit :

$$\text{Prime pure} = \text{fréquence} * \text{coût moyen d'un sinistre}$$

- **La prime nette** : elle est proposée par les compagnies d'assurance à leurs clients, elle est parfois appelée cotisation commerciale, et elle se calcule par l'ajout des chargements permettant de couvrir les frais d'acquisition et de gestion du contrat sous la forme suivante :

$$\text{Prime nette} = \text{cotisation pure} + \text{chargements}$$

⁶ HASSID A « introduction à l'étude des assurances économiques » entreprise national di livre Alger,1984. p85

⁷Idem, p93

⁸SOUFIT S « analyse de la stratégie de diversification des compagnies d'assurances sur le marché assurantiel algérien : cas du trust Algérie » mémoire en vu de l'obtention d'un diplôme de master en finances et comptabilité option finances et banques, université Abderrahmane mira wilaya de Bejaia. 2011p10-11

- **La prime totale** : c'est la somme effectivement payée par le souscripteur. Elle est obtenue par l'addition de la prime nette, les frais accessoires, et les taxes :

$$\text{Prime totale} = \text{prime nette} + \text{frais accessoires} + \text{taxes}$$

c. La prestation de l'assureur :

L'engagement pris par l'assureur en cas de réalisation du risque consiste à verser une prestation ou une somme d'argent destinée soit :

- au souscripteur et assuré, par exemple en assurance incendie ;
- à un tiers, par exemple en assurance de responsabilité ;
- au bénéficiaire, comme l'assurance de personnes.

En pratique, on peut distinguer deux sortes de prestations :

- des indemnités qui sont déterminées après la survenue du sinistre, en fonction de son importance.
- Des prestations forfaitaires qui sont déterminées à la souscription du contrat, avant la survenue du sinistre.

d. La compensation au sein de la mutualité :

Chaque souscripteur verse sa cotisation sans savoir si c'est lui ou un autre qui en bénéficiera, mais conscient du fait que c'est grâce à ces versements et à ceux des autres souscripteurs que l'assureur pourra indemniser ceux qui auront été sinistrés. L'ensemble des personnes assurées contre un même risque qui cotisent mutuellement pour faire face à ces conséquences, constitue une mutualité, l'assurance est donc l'organisation de la solidarité entre les gens assurés contre la survenance d'un même événement⁹.

3. Les acteurs d'une opération d'assurance :

Un contrat d'assurance, nécessite la présence de certains acteurs, Chaque acteur, a un rôle différent par rapport aux autres, de part la différence des objectifs voulus :

- a. **L'assureur** : l'assureur s'oblige, moyennant des primes ou autres versements pécuniaires, à fournir à l'assuré ou au tiers bénéficiaire au profit duquel l'assurance est souscrite, une somme d'argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire, en cas de réalisation du risque prévu au contrat¹⁰.

⁹ COUILBAUT F, ELIASHBERG C, LATRASSE M, op cit, p 46

¹⁰ Ordonnance n° 95-07 du 23 chabane 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances et ces textes d'application. CNA, aout 2015, p 8

- b. L'assuré :** Personne soumise au risque c'est-à-dire qui a recours au contrat d'assurance pour garantir la vie, les actes ou les biens. Personne qui paye les primes stipulées et reçoit les prestations promises en cas de survenance du risque¹¹.
- c. Le souscripteur :** C'est la personne qui signe la police (le contrat d'assurance) à titre personnel, et s'engage à payer la prime à l'assureur. Souvent, c'est l'assuré lui-même qui souscrit un contrat pour son propre compte.
- d. Le bénéficiaire :** C'est la personne physique ou morale qui perçoit, le cas échéant la prestation¹², c'est-à-dire ; c'est la personne qui va être indemnisé en cas de réalisation du risque.
- e. Le tiers :** Outre l'assureur et l'assuré qui signent le contrat d'assurance, le tiers est autrui, c'est toute personne complètement étrangère au contrat d'assurance, mais bénéficiera des prestations d'assurance de personnes et à des victimes. Les tiers bénéficiaires des prestations d'assurance de personnes sont les bénéficiaires de l'indemnité allouée par l'assureur, en cas de réalisation de risque. Dans l'assurance décès, le tiers bénéficiaire est nécessairement une personne autre que l'assuré¹³.
- f. La police :** Preuve matérielle du contrat passé entre l'assureur et l'assuré. La police d'assurance matérialise l'accord des deux parties, l'assureur et l'assuré signataires du contrat¹⁴.

Le contrat doit contenir obligatoirement outre les signatures des parties, les mentions ci après¹⁵ :

- Les noms et domiciles des parties contractantes ;
- La chose ou la personne assurée ;
- La nature des risques garantis ;
- La date de la souscription ;
- La date d'effet et la durée du contrat ;
- Le montant de la garantie ;
- Le montant de la prime ou cotisation d'assurance.

¹¹ MRABET N « techniques d'assurance » université virtuel de Tunis, 2007. p13

¹² TOSETTI A « assurance comptabilité règlementation actuariat » Economica 2002, p13

¹³ BENAHMED.K, op cit, p21

¹⁴ MERABET.N, op cit, p15

¹⁵ DIDANE .M «Code des assurances, édition actualisée » BELKEISE édition DARE ELBAIDA Alger, décembre 2010, p6

4. Les lois fondamentales des grands nombre :

Afin de déterminer la prime à proposer aux assurés, l'assurance dispose de certains paramètres, qui servent à fixer la prime la plus bénéfique pour l'assureur, dont on cite :

a. La loi des grands nombres :

Pascal, mathématicien français du XVII^e siècle, a étudié le hasard et a démontré qu'il était régi par des lois. Au XVIII^e siècle, Bernoulli, mathématicien suisse, énonça à partir des études précédentes, la loi des grands nombres¹⁶.

Cette loi repose sur ce principe ; à chaque fois le nombre des expériences effectuées est grand, plus les résultats de ces expériences tendent et se rapprochent de la probabilité théorique de la survenance d'un événement.

Réduire un contrat avec un seul assuré n'est pas bénéfique pour l'assureur ; si le risque ne se réalise pas, l'assureur fait un petit bénéfice (la prime). Dans le cas contraire, si le risque s'est réalisé, il peut faire une perte importante, dans ce cas s'il avait reçu les primes d'un grand nombre d'autres assurés la perte sera compensée.

On conclut : Pour que chaque opération d'assurance ne soit pas un pari dont la perte entraîne sa faillite, l'assureur doit avoir réuni un grand nombre d'assurés ; l'assureur envisage de payer, avec les primes reçues de tous, les sinistres qui frapperont les malchanceux.

b. Les statistiques du passé : L'assureur se trouve obligé d'utiliser des statistiques du passé, car il existe des informations sous forme de statistiques des expériences passées qui permettent de déduire la prime à demander aux assurés afin de pouvoir couvrir les préjudices causés par les risques.

c. Les prévisions de probabilité de survenance des sinistres : Pour vendre un produit d'assurance, il est obligatoire de prévoir son prix étant donné que ce dernier peut comme il ne peut pas être versé dans le futur. Les prévisions en assurance consistent à faire des calculs de probabilités à partir des renseignements statistiques. Ces calculs sont destinés à établir les taux de primes d'assurance en tenant compte de la fréquence du risque couru : accident, incendie, vols¹⁷.

¹⁶ COUILBAULT F, ELIASHBERG C, LATRASSE M, OP cit, p47

¹⁷ BENAHMED.K, op cit, p26

5. Rôle de l'assurance :

On distingue deux rôles que l'assurance procure ; sur le plan social, et sur le plan économique :

a. Le rôle social de l'assurance :

La fonction primaire de l'assurance consiste à indemniser les victimes lors de survenance des sinistres, moyennant les contributions versées par des personnes physiques ou morales, cette fonction confère un rôle de type social pour l'assurance, et qui prend une place très importante dans la société. Elle permet de :

- garantir des revenus à la veuve et aux orphelins après la mort soudaine du père de famille ;
- verser des sommes substitutives au salaire pour un employé qui a perdu son poste de travail à cause d'un accident qui l'a rendu incapable d'exercer sa profession ;
- aider les malades financièrement pour s'offrir des méthodes de soins plus efficaces afin de récupérer rapidement leurs capacités physiques, tels sont des exemples du rôle social de l'assurance qui consiste à sécuriser les individus et leurs patrimoines ainsi que leurs revenus, et ce pour sauvegarder la stabilité sociale et le bonheur des individus¹⁸.

b. Le rôle économique de l'assurance :

L'assurance est un moyen d'épargne, L'ensemble des primes collectées auprès des souscripteurs de contrat d'assurance constitue l'épargne des assurés. A son tour, cette épargne fera l'objet de redistribution sous forme de prestations aux sinistres et aux bénéficiaires de contrats d'assurance.

II. La genèse du secteur d'assurance en Algérie

L'assurance en Algérie est apparue avec l'évolution de l'assurance en France. Cela a conduit après l'indépendance à l'héritage des lois et des règlements antérieurs.

Au lendemain de l'indépendance, plus de 160 compagnies d'assurances étrangères opéraient en Algérie. Le législateur algérien a reconduit par la loi 62-157 du 21 décembre 1962, tous les textes en attendant la mise en place d'une réglementation afin de sauvegarder

¹⁸ http://www.memoireonline.com/04/11/4424/m_Analyse-du-comportement-du-consommateur-dans-le-marche-algerien-des-assurances6.html consulter le: 07/05/2017 à 19:00 h.

les intérêts de la nation. En quittant le pays, les compagnies étrangères ont laissé des engagements qui ont finalement été pris en charge par le marché algérien pour régler les indemnités de leurs assurés. Le processus qui a conduit à l'état du marché actuel peut être scindé en deux étapes. La première a consisté à la nationalisation de l'activité et à la spécialisation des compagnies, la deuxième, au contraire, à la déspecialisation et à l'ouverture progressive du marché¹⁹.

1. L'assurance en Algérie sous l'autorité coloniale :

Cette période était caractérisée par le monopole des compagnies françaises sur le secteur d'assurance en Algérie. Cela se confirme en 1861 par la création d'une mutuelle incendie spécialisée pour l'assurance en Algérie et dans les colonies. Afin de répondre à la demande des colons-agriculteurs, des mutuelles sont constituées; c'est le cas de la Mutuelle Centrale Agricole, en 1933, qui fait partie de la Caisse Centrale de Réassurance des Mutuelles Agricoles laquelle a été créée en 1907 et qui regroupe les mutuelles de Tunisie, du Maroc et d'Algérie. Des textes métropolitains ont été adoptés par le législateur pour réglementer l'assurance en Algérie dont les principaux sont :

- La loi du 13 juillet 1930, réglementant l'ensemble des contrats d'assurance terrestres ;
- Le décret du 14 juin 1938, unifiant le contrôle de l'État sur toutes les sociétés d'assurance ;
- La loi du 25 avril 1946, relative à la nationalisation de 32 sociétés d'assurance et à la création d'une Caisse Centrale de Réassurance, d'une École Nationale d'Assurances et d'un Conseil National des Assurances²⁰.

2. L'assurance après l'indépendance :

Juste après l'indépendance, les opérations d'assurance étaient pratiquées par 270 entreprises françaises dont 30 % avaient leurs sièges à l'étranger. L'évolution de l'assurance s'est effectuée progressivement à travers les étapes suivantes²¹ :

a. Première étape 1962-1966 : Cette étape est caractérisée par :

- Le monopole exercé par les compagnies d'assurance étrangères, surtout françaises, sur ce secteur.

¹⁹ Guide des assurances en Algérie, KPMG, 2009, p13

²⁰ CHEIKH.B « l'histoire de l'assurance en Algérie » assurance et gestion des risques, vol. 8 I(3-4), octobre-décembre 2013, 285-290, p285

²¹ Idem, p (286-289)

- L'absence de cadres nationaux et de législation propre à l'Algérie pouvant assurer le fonctionnement et le contrôle des sociétés d'assurance.
- L'Institution de la réassurance obligatoire pour les opérations d'assurance effectuées en Algérie à travers la création de la Caisse Algérienne d'Assurance et de Réassurance (CAAR) par la loi n° 63-197 du 8 juin 1963, obligeant toutes les sociétés d'assurance de céder une part de 10 % des primes encaissées.
- La loi n° 63-201 du 8 juin 1963 exigeant des entreprises d'assurance, sans distinction de nationalité, des garanties qui se traduisaient par : Le contrôle et la surveillance par le ministère des Finances de toutes les compagnies d'assurance. L'agrément par le ministère des Finances, que devait demander toute compagnie d'assurance étrangère désirant exercer ou continuer leurs activités en Algérie.
- Création de la Société Algérienne d'Assurance (SAA) par l'arrêté de 12 décembre 1963 dont 39 % du capital détenu par les Égyptiens.
- La création de la Mutuelle Algérienne d'Assurance des Travailleurs de l'Éducation et de la Culture (MAATEC) par l'arrêté du 29 décembre 1964.
- L'agrément par l'arrêté de janvier 1964 de 14 compagnies étrangères, dont 6 françaises, 3 britanniques, 1 italienne, 1 américaine, 1 indienne, 1 zélandaise, 1 tunisienne, la STAR qui parvient à contrôler 25 à 30 % du marché.

b. Deuxième étape 1966-1975 :

C'est durant cette période que le monopole de l'État était institué; l'exploitation de toutes les opérations d'assurance est désormais réservée à l'État par l'intermédiaire des entreprises nationales. Par conséquent l'article 2 de la loi 63-201 devenait caduc.

Parmi les 17 sociétés qui existaient en 1966, une seule a été nationalisée, à savoir la SAA, par l'ordonnance n° 66-129 du 27 mai 1966, alors que toutes les autres entreprises ont été liquidées, à l'exception de celles qui ont la forme mutuelle :

- Caisse Nationale d'Assurance et de Réassurance CAAR.
- Caisse Nationale des Mutualités Agricoles CNMA.
- Mutualité Algérienne d'Assurance pour Travailleurs de l'Éducation et de Culture MAATEC.

L'assurance, qui était régie par l'ancienne législation française, a été abrogée dès le 5 juillet 1975 par l'ordonnance 72-29 du 5 juillet 1973.

c. Troisième étape 1975-1988 : Cette période se décrit par :

- La spécialisation des entreprises d'assurance, en indiquant pour chacune d'elles les risques à couvrir :
- La CAAR, spécialisée dans les assurances des gros risques et de transport, cela permettant la création de la caisse d'assurance totale spécialisée dans l'assurance du transport terrestre, maritime et aérien.
- La SAA, spécialisée dans les petits risques, qui sont cependant générateurs d'une épargne importante, à savoir : l'automobile, le vol, les bris de glaces, les dégâts des eaux, les multirisques d'habitation, les assurances de personnes, l'incendie et l'explosion (risque simple).
- La loi 80-07 qui propose essentiellement l'amélioration de la protection de l'assuré et autres bénéficiaires de l'assurance et l'assouplissement de la procédure d'indemnisation.
- La naissance de la Compagnie Algérienne de l'Assurance Transport CAAT par le décret n° 85-82 d'avril 1985.

d. Quatrième étape 1988-1995 : Elle se caractérise par :

- Les transformations ou les réformes apportées au secteur des assurances en 1988 entraînent la concurrence entre les compagnies existantes : la SAA, CAAR, CAAT, MAATEC et la CNMA.
- La promulgation de la loi 90-10 relative à la monnaie et au crédit constitue un dispositif législatif pour la transition vers l'économie de marché et a permis au secteur des assurances de connaître un nouvel essor.

e. Cinquième étape 1995 à nos jours :

L'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 supprime le monopole de l'État sur le marché d'assurance, permettant la naissance des compagnies privées. Cette ordonnance a aussi entraîné la réduction de nombre de garanties dont la souscription est obligatoire.

C'est ainsi que la liste ne comprend plus principalement que les assurances de responsabilité civile visant à garantir le paiement des réparations des victimes d'accidents, à l'exception du secteur public lequel demeure concerné par l'assurance incendie obligatoire.

Une assurance obligatoire (Cat-Nat) contre les catastrophes naturelles a été mise en application au début de septembre 2004, conformément à l'ordonnance présidentielle n° 03-12

du 26 octobre 2003 adoptée le 7 octobre 2003 par l'assemblée populaire nationale (APN) et le 14 du même mois par le sénat, ainsi que par le conseil des ministres.

Le système de contrôle des assurances reste à parfaire du fait de faiblesses qui sont à l'origine de la loi adoptée le 17 janvier 2006 par l'assemblée populaire nationale. Son objectif est de soutenir le développement de l'assurance en général et l'assurance de personnes en particulier pour en faire un instrument du développement économique et social du pays. Pour accélérer la libéralisation du marché, la loi autorise désormais les opérateurs étrangers à installer des succursales en Algérie. Les produits d'assurance pourront être vendus par des guichets bancaires et d'autres canaux de distribution qui devaient être précisés ultérieurement. Avec cette loi, le secteur ouvre ses portes toutes grandes.

SECTION 2 : ANALYSE DU FONCTIONNEMENT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE EN ALGERIE

Par définition, l'automobile est : tout véhicule destiné au transport de personnes ou de marchandises et pourvu d'un dispositif mécanique de propulsion circulant sur route²².

L'activité de circulation est dotée de risque, elle peut faire subir des dommages matériels et corporels à l'homme et au véhicule. L'existence du risque a rendu nécessaire l'instauration de l'assurance automobile procurant une garantie de responsabilité civile et des dommages causés aux véhicules assurés.

L'ordonnance 74-15 du 30/01/1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et du régime d'indemnisation des dommages, modifiée et complétée par la loi n° 88-31 du 19/07/1988, elle représente le 1^{er} texte algérien qui a apporté beaucoup de changements notamment pour l'indemnisation des dommages corporels. Le 1^{er} article de cette ordonnance oblige tout propriétaire d'un véhicule avant de le mettre en circulation de souscrire une assurance couvrant les dommages causés aux tiers par ce véhicule.

Dans la présente section, nous allons dans un premier temps présenter l'origine de l'apparition de l'assurance automobile pour la première fois, dans un deuxième temps on aborde la garantie obligatoire et celle facultative pour l'assurance automobile, par la suite on

²² CNA ; conseil national des assurances « recueil de textes législatifs et réglementaires ; code de circulation, permis de conduire et contrôle technique automobile » juin 2012, p4

site le rôle du fond spécial d'indemnisation puis faire ressortir les cas où la garantie devient exclue, puis on va finir par une présentation du barème d'indemnisation des victimes sinistrées.

I. Cadre théorique des assurances automobile

1) L'apparition de l'assurance automobile pour la première fois:

L'histoire de l'assurance auto commence avec l'apparition des premières voitures vers la fin du 19^e siècle, le concept d'assurance déjà existant a dû s'adapter à ce nouveau mode de transport. L'assurance auto a débuté en France en 1929 par la création du Bureau central français des compagnies d'assurances destiné à l'étude des statistiques portant sur les accidents automobiles, avec l'essor à cette époque du trafic automobile, il est ensuite devenu nécessaire de réglementer l'assurance en ce domaine, des lois sont alors rapidement votées²³ :

- La loi du 13 juillet 1930 qui réglemente l'assurance automobile ;
- La loi du 8 août 1935 réglementant le contrat d'assurances.

Dans la 2^{ème} moitié du 20^{ème} siècle, un Fonds de Garantie Automobile est instauré par la loi du 31 décembre 1951 pour réparer, en les indemnisant, l'injustice causée aux victimes d'accidents corporels par la faute de conducteurs non identifiés, roulant sans permis, non assurés et insolvable. Cependant, si la plupart des véhicules sont assurés, les grands perdants restent les 2 roues, beaucoup plus exposés aux blessures graves et paradoxalement moins couverts. Le FGA est rapidement limité financièrement, ce constat a donc poussé les pouvoirs publics à légiférer pour rendre l'assurance automobile obligatoire à tous les véhicules terrestres à moteur.

2) L'obligation d'assurance automobile en Algérie:

Le 1^{er} article de l'Ordonnance n° 74-15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages, exige la souscription d'un contrat d'assurance automobile :

« Tout propriétaire d'un véhicule doit, avant de le mettre en circulation, souscrire une assurance couvrant les dommages causés aux tiers par ce véhicule. Le mot véhicule désigne

²³ <http://www.devis-assurance-auto.eu/legislation/histoire-de-lassurance-auto/> le 08/02/2017 à 22 : 02 h

dans le présent texte, tout véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou semi-remorques et leur chargement. Par remorques et semi-remorques, il faut entendre »²⁴ :

- les véhicules terrestres construits en vue d'être attelés à un véhicule terrestre à moteur et destinés au transport de personnes ou de choses;
- tout appareil terrestre attelé à un véhicule terrestre à moteur;
- tout autre engin pouvant être assimilé, par, aux remorques ou semi-remorques

A partir du deuxième article de l'ordonnance (n° 74-15), il est stipulé que l'Etat est dispensé de l'obligation d'assurance est tenu pour les véhicules dont il est propriétaire ou gardien d'indemniser les victimes d'accidents causés par ces véhicules.

On se basant sur le 4^{ème} article de l'ordonnance n° 74-15 du 30 janvier 1974, L'obligation d'assurance doit couvrir :

- la responsabilité civile du souscripteur du contrat,
- du propriétaire du véhicule ainsi que celle de toute personne ayant, avec leur autorisation, la garde ou la conduite de ce véhicule, à l'exclusion des garagistes et personnes pratiquant habituellement le courtage, la vente, la réparation, le dépannage ou le contrôle du bon fonctionnement des véhicules ainsi que leurs préposés en ce qui concerne les véhicules qui leur sont confiés en raison de leurs fonctions.

Toute personne assujettie à l'obligation d'assurance instituée par l'article 1er de l'ordonnance n° 74-15 du 30 janvier 1974 susvisée, qui n'a pas satisfait cette obligation est punie d'un emprisonnement de huit (8) jours à trois (3) mois et d'une amende de 500 DA à 4000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement. Le produit de cette amende est recouvré comme en matière d'impôts directs et reversé au profit du Trésor public²⁵.

3) Le fond spécial d'indemnisation :

L'objet du fonds spécial d'indemnisation, est expliqué comme suit²⁶:

« Le fonds spécial d'indemnisation est chargé de supporter tout ou partie des indemnités allouées aux victimes d'accidents corporels ou à leurs ayants droit, lorsque ces accidents, ouvrant droit à réparation, ont été causés par des véhicules terrestres à moteur dans

²⁴Ordonnance n° 74-15 du 30 janvier 1974 modifiée et complétée, relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages et textes d'application. CNA, Juillet 2008, p3

²⁵ Ordonnance n° 95-07 du 23 chaabane 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances et ses textes d'application. CNA, janvier 2012, p33

²⁶ CNA « recueil de textes législatifs et réglementaires assurance automobile » février 2011, p6

le cas où le responsable des dommages demeure inconnu ou se trouve, au moment de l'accident, déchu de la garantie ou insuffisamment couvert ou non assuré ou se révèle totalement ou partiellement insolvable ».

Les victimes de ces accidents corporels ou leurs ayants droits sont tenues, pour bénéficier de l'intervention du fonds spécial d'indemnisation, de justifier²⁷ :

- Soit qu'ils sont algériens ou qu'ils ont leur domicile en Algérie, soit qu'ils sont ressortissants d'un Etat ayant conclu avec l'Algérie un accord de réciprocité;
- Que l'accident ouvre droit à réparation à leur profit dans les conditions fixées par la présente ordonnance et qu'il ne peut donner droit à indemnisation complète par ailleurs;
- Si les victimes ou leurs ayants droit peuvent prétendre à indemnisation partielle au titre de ce même accident, le fonds spécial d'indemnisation ne prend en charge que le complément;
- Soit que l'auteur de l'accident est demeuré inconnu, soit s'il est connu et non assuré ou déchu de la garantie, qu'il se révèle totalement ou partiellement insolvable après la transaction ou la décision de justice l'ayant condamné au versement de l'indemnité de réparation.

4) Types de garanties :

Il existe deux principaux types de garanties supportés par les sociétés d'assurance; la garantie de responsabilité civile dite obligatoire et les garanties facultative, présentées comme suit²⁸:

a) Garantie de responsabilité civile :

Elle garantit la protection des victimes en cas d'accident, son rôle est de permettre aux victimes d'accidents ou à leurs proches de percevoir des indemnités. Elle permet de compenser financièrement les dommages matériels et corporels subis par la victime lorsque le véhicule assuré est à l'origine.

- **Responsabilité civile en circulation :** La société garantit l'assuré contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité qu'il peut encourir en raison des dommages corporels et/ou matériels causés à autrui au cours ou à l'occasion de la

²⁷ Idem, p7

²⁸ SAA « assurance auto, conditions générales » visa N°1/MF/DGT/DASS/du 15/03/2010, p (5-9)

circulation du véhicule dans les accidents, incendie ou explosion causé par ce véhicule ou par un appareil terrestre qui lui est attelé.

- **Responsabilité civile hors circulation :** La société garantit l'assuré contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité qu'il peut encourir en raison des dommages corporels et/ou matériels ; les accidents, incendie ou explosion causé par ce véhicule ou par un appareil terrestre qui lui est attelé. Lorsque le fait n'est survenu ni au cours, ni à l'occasion de la circulation du véhicule assuré.

- **Garanties complémentaires :** La garantie est étendue aux dommages causés par le véhicule assuré, alors qu'il remorque occasionnellement un autre véhicule en panne. Cependant se trouvant lui-même en panne, et étant remorqué par un autre véhicule, les dégâts subis par les autres véhicules ne sont pas couverts au titre de cette garantie.

lorsque le véhicule assuré est un véhicule à quatre roues, la garantie est étendue, dans les conditions définies ci-après ; à la responsabilité personnelle encourue à l'égard des Tiers non transportés, par les passagers, à partir du moment où ils montent dans le véhicule assuré jusqu'au moment où ils en sortent.

b) Garantie des dommages causés au véhicule :

Cette garantie est facultative, c'est-à-dire que la loi donne le choix au souscripteur de contracter de sélectionner les dommages qu'il peut subir selon sa conscience. Présenter comme suit :

- **Dommage avec ou sans collision (tous risques) :** en cas de collision avec un autre véhicule, de choc entre un corps fixe ou mobile, ou de renversement sans collision préalable, du véhicule assuré, sont garantis ; l'indemnisation des dommages que cet événement aura causé au véhicule assuré ou aux accessoires ou pièces de rechange, est compris dans la garantis le paiement de réparation des dommages causé par hautes eaux, inondations chute de pierres.
- **Bris de glaces :** la société garantit, à l'assuré, la réparation ou l'indemnisation des dommages causés au véhicule assuré à la suite d'un bris ; du pare-brise, de la lunette arrière, de la lunette du toit ouvrant, des glaces latérales et des glaces des rétroviseurs latéraux .
- **Vol :** en cas de vol du véhicule assuré, sont garantie ; la disparition du véhicule assuré et ces accessoires, les détériorations du véhicules assuré notamment le bris de glace ou le forçement des systèmes de fermeture, les frais engager par l'assuré légitimement pour sa récupération, le pneumatiques ainsi que les accessoires et les pièces de

rechange , l'autoradio et tout appareil électronique émetteur ou répondeur de son ou d'image.

- **Incendie et explosions** : sont garantis les dommages subis par le véhicule assuré et par les accessoires et les pièces de rechanges résultent des évènements ; incendie, combustion spontanée, chute de la foudre et explosion.

c) Garantie défense et recours :

- La défense des intérêts civils de l'assuré devant les tribunaux civils à chaque fois que sa responsabilité civile est mise en cause du fait de l'utilisation du véhicule assuré, la défenses de l'assuré devant les tribunaux répressifs chaque fois que sa responsabilité pénale est mise en cause du fait d'une infraction aux règles de la circulation routière ou pour délit d'imprudance à l'occasion de l'utilisation du véhicule assuré.
- L'exercice du recours par voie amiable ou judiciaire, en vu d'obtenir au près du tiers responsable ou de l'assureur de ce dernier, le remboursement des dommages matériels causés au véhicule assuré y compris le paiement de tout dommage causés aux objets transportés.

5) Types d'assistance :

L'assistance procurée par les sociétés d'assurance, concerne l'homme y compris le véhicule²⁹ :

a) **Assistance au véhicule** : les événements garantis se présentent comme suit :

- **Dépannage ou remorquage en cas de panne ou d'accident** : en cas de panne ou d'accident, la société prend en charge par l'indemnitaire de l'assistant et à concurrence de sommes stipulées aux conditions particulières, le dépannage ou le remorquage jusqu'au garage, le plus proche du lieu d'immobilisation du véhicule assuré.
- **Retour des bénéficiaires, poursuite de voyage, frais d'hôtel** : en cas de panne ou d'accident, le véhicule assuré est déclaré irréparable sur place, l'assuré aura le choix :
 - **Retour des assurés** : l'assistant organise et prend en charge le transport des passagers jusqu'au domicile du souscripteur par le moyen d'un taxi, trains, avion classe économique.
 - **Poursuite du voyage** : si l'assuré préfère poursuivre son voyage pour atteindre son lieu de destination, la prise en charge des frais de transport par l'assistant.

²⁹ SAA, op cit, p (14-16)

- **Frais d'hôtel** : si l'assuré préfère attendre sur place la remise en état du véhicule, l'assistant prend en charge les frais d'hébergement à l'hôtel deux nuit au maximum.
 - **Gardiennage et récupération du véhicule après réparation** : si la réparation du véhicule assuré nécessite du temps d'immobilisation supérieur à deux jours sont garantis ; les frais de gardiennage du véhicule assuré, les frais de déplacement de l'assuré ou d'une personne signalée par ce dernier jusqu'au lieu de réparation du véhicule pour le récupérer.
 - **Service d'un chauffeur qualifié** : en cas d'impossibilité pour l'assuré de conduire le véhicule assuré pour cause d'accident ou de décès, l'assistant prendra en charge les frais d'un chauffeur qualifié pour conduire le véhicule assuré et ces occupants jusqu'au domicile de l'assuré.
- b) **Assistance aux personnes** : les événements garantis sont les suivants :
- **Transport sanitaire** : transport du bénéficiaire suivant son état vers un centre hospitalier mieux adapté à son cas.
 - **Transport des bénéficiaires accompagnants** : lorsque la blessure du bénéficiaire empêche la personne du voyage, l'assistant prend en charge les frais de transport des personnes se trouvant à bord du véhicule jusqu'à leurs domicile.
 - **Rapatriement du corps** : en cas de décès suite à un accident de circulation, l'assistant prend en charge et organise le transport du corps de bénéficiaire jusqu'au lieu d'enterrement par le moyen le plus adapté.

6) Le droit à l'indemnisation :

Tout accident de la circulation automobile ayant entraîné des dommages corporels, ouvre droit à indemnisation pour toute victime ou ses ayants droit ; sa famille, alors même qu'elle n'aurait pas la qualité de tiers vis-à-vis de la personne civilement responsable de l'accident³⁰.

7) Les exclusions appliquées aux garanties :

Nous allons détailler les différents cas qui rendent l'indemnisation des victimes exclue, c'est-à-dire ils n'œuvrent pas le droit à la réparation des dommages subis :

³⁰ CNA, juillet 2008, op cite, p4

a) Exclusions appliquée a toutes les garanties : sont exclus :

- Les dommages causés intentionnellement par l'assuré ou à son instigation ;
- Les dommages résultant des effets directe ou indirecte de d'explosion, de dégagement de la chaleur, d'irradiation, provenant de transmutation de radioactivité ainsi que des effets de radiation provoqué par l'accélération artificiel de particules ;
- Les sinistres survenus lorsque le conducteur du véhicule assuré n'a pas l'âge requis ou bien ne pouvant justifier d'une licence de circulation ou de permis de conduire ;
- Les dommages causés par le véhicule assuré lorsqu'il transporte des matières inflammables, explosives.

b) Exclusions au titre de garantie responsabilité civile : on distingue les cas suivants :

- Le conducteur condamné pour avoir, au moment du sinistre conduit le véhicule en état d'ivresse ou sous l'effet d'un état d'alcoolique ou de stupéfiants ou de narcotique prohibés ;
- Le conducteur ou le propriétaire au moment du sinistre, transporté des personnes a titre onéreux sans autorisation règlementaire préalable.

II. Barème d'indemnisation des victimes d'accidents

La souscription d'un contact d'assurance au prés d'une agence, permettra une indemnisation dans le cas de déclaration des pertes subie. Les modalités d'indemnisation diffère par la différence de la nature du sinistre ; blessures ou décès, présenté ci-après :

A. Cas de victimes blessées :

Dans le cas de survenances d'accident de circulation provoquant des dommages corporels, la réparation des dommages subis par les victimes blessées s'effectuera somme suit :

1. Base de calcul de l'indemnisation de l'incapacité temporaire de travail (ITT) :

L'indemnisation de l'incapacité temporaire de travail s'effectue sur la base de 100% du salaire de poste ou du revenu professionnel de la victime³¹.

ITT= le nombre de jours indiqués par le médecin comme arrêt de travail

³¹ CNA « recueil de textes législatifs et règlementaire assurance automobile » février 2011, p10

2. l'incapacité permanente partielle (IPP) :

L'indemnisation de l'incapacité permanente partielle s'effectue sur la base du calcul du point. Le capital constitutif est obtenu en multipliant la valeur du point correspondant à la tranche du salaire ou revenu professionnel de la victime par le taux d'incapacité permanente partielle ou totale³².

Indemnité IPP= le taux d'incapacité déterminé par le médecin * le point indicatif

3. Frais médicaux et pharmaceutiques :

Les frais médicaux et pharmaceutiques sont payés et remboursés intégralement. Ceux ci comprennent :

- les frais de médecins, de chirurgiens, de dentistes et d'auxiliaires médicaux ;
- les frais de séjour à l'hôpital ou à la clinique ;
- les frais médicaux et pharmaceutiques ;
- les frais d'appareillage et de prothèse ;
- les frais d'ambulance ;
- les frais de garde, de jour et de nuit ;
- les frais de transport pour se rendre chez le médecin lorsqu'ils sont justifiés par l'état de la victime³³.

4. préjudice esthétique, pretium moral et préjudice moral : ils sont définis comme suit³⁴ :

- **Le préjudice esthétique** : Les interventions chirurgicales nécessaires à la réparation d'un préjudice esthétique suivant expertise médicale sont remboursées ou payées.
- **le pretium doloris** : représente le prix de la douleur qu'il a subi au moment de l'accident et lors des interventions médicales nécessaires, L'indemnisation du pretium

³² CNA février 2011, op cit, p11

³³ Idem, p10

³⁴ Idem, p15

doloris est difficile à évaluer, il est déterminé par l'expertise médicale s'effectue comme suit :

- Pretium doloris lège : aucune indemnité
- Pretium doloris moyen : $2 * \text{SNMG}$ à la date de l'accident.
- Pretium doloris important ou très important: $4 * \text{SNMG}$ à la date de l'accident.

B. Indemnisation en cas de décès d'une victime :

En cas du décès de la victime lors d'un accident de circulation, on distingue trois sortes d'indemnisations différentes selon le cas en question à savoir :

1. Indemnité matérielle (perte de revenu) :

C'est une somme d'argent qui sera destinée aux ayants droits suite à la perte de revenu de la victime décédée. On distingue les cas suivants :

- Victime mineur < 6ans : une indemnité sera distribuée pour le père et pour la mère, ou pour le tuteur légale s'il ya eu lieux pour la victime mineur décédées, elle est obtenue en multipliant le SNMG fois 12 mois.
- Victime mineur > 6ans < 19 ans : l'indemnité qui sera allouée pour le père la mère ou bien le tuteur légal est obtenue en multipliant le SNMG fois 12 mois fois 3/2.
- Victime majeur > 19 ans : on peut distinguer dans ce cas deux situations à savoir ; majeur célibataire l'indemnité attribuée, pour le père et pour la mère s'obtient en multipliant le point indicatif correspondant au salaire de la victime le jour de l'accident par 20.

Dans le cas où la victime majeure est mari on attribue pour le père et la mère l'indemnité obtenue en multipliant le point indicatif par 10. Pour le conjoint de la victime la somme sera la multiplication du point fois 30, et pour l'enfant mineur si il ya eu lieux ; le point fois 15.

2. Le préjudice moral :

C'est une indemnité attribuée aux ayants droits de la victime (les ascendants, les descendants, le conjoint) à titre de réparation des peines subies suite au décès de la victime. Cette somme est obtenue en multipliant le SNMG par 3.

3. Les frais funéraires :

C'est une indemnité qui sert à couvrir les frais de l'enterrement de la victime décédée. Egale à 5 fois le SNMG le jour de l'accident.

Conclusion

Les principes de fonctionnement du secteur des assurances, lui donne un aspect unique. Notamment sa capacité de mobilisation de l'épargne assez conséquente grâce aux excédents générés par les primes collectées. A cela s'ajoute, son rôle important dans la pérennité de l'économie moderne, par une protection contre les risques.

La présentation du secteur assurantiel algérien, confirme son évolution, passant d'une industrie rigide administrée ; où l'Etat impose le mode de fonctionnement, à une industrie souple ouverte sur l'investissement et l'installation de nouveaux opérateurs privés et étrangers.

L'assurance automobile est un contrat qui offre au souscripteur une garantie contre les aléas futurs. Notamment les accidents de circulation qui engendrent des pertes à son véhicule et sa santé. Elle permet une indemnisation servant de réparation de l'ensemble des dommages subis, conformément aux règles régissant le type de contrat souscrit.

Chapitre III:

Evaluation des coûts financiers des accidents de circulation

CHAPITRE III : EVALUATION DES COUTS FINANCIERS DES ACCIDENTS DE CIRCULATION

L'importance de l'évolution des accidents de circulation routière et de leurs conséquences au niveau national en général, et au niveau de la wilaya de Bejaia en particulier, constitue un fardeau financier important pour les organismes qui prennent en charge la réparation des dégâts matériels et/ou corporels suite à ces accidents.

Parmi les organismes qui interviennent pour réparer les dommages on peut distinguer : les compagnies d'assurances par l'indemnisation des victimes des accidents de la route, les établissements hospitaliers par la prise en charge médicales des victimes en leur fournissant les soins et une assistance médicale et psychologique.

Ce chapitre traitera de l'évaluation des coûts financiers engendrés par les accidents de la route. Il sera scindé en deux sections : dans la première section, nous allons présenter les résultats de notre enquête, effectuée au niveau de la compagnie d'assurance, SAA agence 3202 Bejaia, dans la deuxième section, nous allons présenter les résultats de notre enquête, effectuée au niveau du CHU KEHLIL AMRANE de la wilaya de Bejaia.

SECTION 1 : RESULTAT DE L ENQUETTE AUPRES DE LA SAA

Notre enquête au niveau de la compagnie d'assurance a débuté le 15/01/2017 jusqu'au 20/03/2017. L'objectif de cette enquête était de traiter les dossiers (classés) matériels et corporels pour l'année 2014. Cette dernière nous a permis de récolter les informations nécessaires à l'évaluation et l'analyse des coûts des dégâts matériels et corporels des accidents de la route.

Pour l'année 2014, nous avons traité 109 dossiers sinistres matériels, et 58 dossiers sinistres corporels incluant une partie matérielle.

Durant notre enquête, nous avons rencontré pas mal de difficultés qu'on peut résumer comme suit:

- La lenteur d'exécution de notre demande d'accéder au lieu de stage où s'est réalisée notre enquête.
- Après acceptation, nous avons constaté que l'état de l'archive n'était pas du tout favorable, un manque d'information, de documents dans les dossiers classés...etc.

I. Présentation des résultats de l'enquête effectuée au niveau de la SAA 3202

Dans ce premier axe, nous allons traiter les résultats de notre enquête selon, la date, l'heure, et le lieu de survenance de l'accident de circulation, et le type du véhicule impliqué.

L'objectif de ce point est de faire ressortir les insuffisances qui caractérisent l'environnement routier où surviennent les accidents de circulation, afin de proposer des règles préventives réduisant le nombre des accidents de circulation.

1. Répartition saisonnière des accidents de circulation :

Nous nous sommes intéressés à une répartition saisonnière des accidents de circulations matériels, corporels, présentés comme suit :

Tableau n 14: répartition saisonnière des accidents de circulation, w. Bejaia 2014

	t1	t2	t3	t4	Total
matériel	15	39	34	21	109
corporel	3	11	27	17	58
Total	18	50	61	38	167

Source : tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre enquête auprès de la SAA 3202 Bejaia B.

La lecture et l'analyse du tableau montre que, les accidents matériels sont importants dans la deuxième et la troisième saison, le nombre respectif est de : 39 et 34. En revanche, la première et la quatrième saison ont enregistré un nombre d'accidents moins important, ils sont évalués à 15 et 21 accidents respectivement.

On conclut que les accidents s'intensifient dans le deuxième et troisième trimestre, Cela peut être expliqué au fait qu'en 2014, le décalage du mois de ramadan vers le troisième trimestre, a engendré une densité importante de la circulation pendant le deuxième trimestre par les déplacements des gens en vacances.

Concernant les accidents corporels, un nombre important est enregistré durant le troisième trimestre, il est de 27 accidents. Contrairement aux autres trimestres où les accidents sont moins importants.

On conclut que les accidents corporels s'intensifient durant le troisième trimestre. D'une part, cette situation peut être expliquée par le fait que les gens pendant l'été se déplacent pour visiter des lieux touristiques. D'autre part, ils ont une tendance à rester éveillés pendant la nuit, consommation d'alcool et des drogues. L'ensemble de ces comportements

Chapitre III : Evaluation des coûts financiers des accidents de circulation

conduit à un manque de concentration et de maîtrise du conducteur à son véhicule, par conséquent les routes deviennent dangereuses.

2. Répartition des accidents selon les heures de la journée :

Les résultats de la répartition des accidents de circulation, en tenant compte du lieu et de l'heure de survenance, nous a permis de tracer le tableau suivant :

Tableau n 15 : répartition des accidents de circulation selon le lieu et l'heure de la journée w. Bejaia 2014

	urbain	rurale	Total
(00h-2h)	1	3	4
(3h-5h)	1	3	4
(6h-8h)	10	4	14
(9h-11h)	19	9	28
(12h-14h)	18	16	34
15h-17h)	19	20	39
(18h-20h)	19	8	27
(21h-24h)	13	4	17
Total	100	67	167

Source : tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre enquête auprès de la SAA 3202 Bejaia B.

La lecture et l'analyse du tableau montre que le nombre d'accident survenant de 15h à 17h est évalué à 39 accidents en total. Enregistrant 19 et 20 accidents, repartis respectivement, en zone urbaine et en zone rurale.

Cela peut être expliqué par le fait que les conducteurs quittent les lieux de travail, pour rentrer chez eux. La fatigue due aux efforts fournis pendant la journée, rend la concentration des conducteurs aux volons minime. De ce fait même si un piéton ou un animal traverse la route il le repèrera tardivement, finissant par un accident.

On remarque que les premiers intervalles horaires de la journée : de 0h à 2h, de 3h à 5h, le nombre d'accidents enregistré est faible comparativement aux autres intervalles. On explique ce résultat, par le fait que les gens se déplacent rarement tôt, notamment en zone urbaine. Contrairement aux zones rurales, où on peut trouver des véhicules transportant des marchandises circulent tôt pour éviter les embouteillages, pour arriver à la destination à temps précis.

Chapitre III : Evaluation des coûts financiers des accidents de circulation

Concernant l'intervalle qui va de 12h à 14h, c'est le moment de la pose déjeuner pour les gens. La circulation des véhicules et des piétons devient importante, les routes encombrées, la difficulté de trouver des issues poussent les conducteurs à faire des pratiques dangereuses. Par conséquent, on a enregistré 18 accidents en zone urbaine, et 15 accidents en zone rurale.

3. Types de véhicules impliqués dans les accidents

D'après le traitement des dossiers classés, nous avons pu faire une distinction entre les types de véhicules impliqués dans les accidents, et entre la zone de survenance ; urbain ou bien rurale. Les résultats sont présentés dans le tableau qui suit:

Tableau n 16: type de véhicules impliqués dans les accidents (zone urbaine, rurale) w. Bejaia 2014:

	urbain	rurale	Total
moto	3	0	3
léger	89	52	141
lourd	1	5	6
semi-remorque	1	4	5
TPV	6	6	12
Total	100	67	167

Source : tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre enquête auprès de la SAA 3202 Bejaia B.

D'après la lecture du tableau, on remarque que les véhicules légers sont les plus impliqués dans les accidents de circulation en zone urbaine comme en zone rurale. Les nombres respectifs sont : 89 et 52 véhicules. Cela peut être expliqué par le fait que la majorité des usagers des routes sont des conducteurs de véhicules légers comparativement aux autres types. Pour le poids lourd nous avons enregistré que 2 accidents pour les deux types, cela est expliqué par l'interdiction d'entrée en zone urbaine pour les véhicules lourds.

Trois motos accidentées en zone urbaine en revanche en zone rurale il est nul. Parce que les jeunes roulent avec leurs motos dans des chaînes de véhicules afin d'éviter les embouteillages en ville. Avec une vitesse élevée, provoquant des accidents.

On remarque qu'en zone rurale, quatre semi-remorques sont accidentés contre un semi-remorque en zone rurale. Cela est dû au fait que les conducteurs sont affrontés à la

Chapitre III : Evaluation des coûts financiers des accidents de circulation

fatigue, manque de visibilité et l'insomnie lors des longs trajets pour livrer les marchandises d'une wilaya à une autre.

Un nombre égal pour ce qui est des transports publics de voyageurs, il est de 6 TPV, en zone urbaine comme en zone rurale.

4. Répartition des accidents selon l'ancienneté du permis de conduire :

La répartition des accidents de circulation selon l'ancienneté du permis de conduire sont représenté dans le tableau suivant:

Tableau n 17 : répartition des accidents corporels selon l'ancienneté de permis de conduire w. Bejaia 2014

ancienneté du permis de conduire	accident corporels	%
inferieur a 2 ans	28	48,28
[2ans-5ans]	17	29,31
[5ans-8ans]	7	12,07
[8ans-11ans]	4	6,90
[11ans-14ans]	0	0,00
supérieur à 14 ans	2	3,45
Totale	58	100

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les données de la SAA agence 3202 Bejaia B.

D'après la lecture et l'analyse du tableau, On constate que les conducteurs dont le permis ne datant que de moins de 2 ans, et de 2ans à 5ans, sont les plus impliqués dans les accidents de circulation, soit les pourcentages respectifs 48% et 39%. Les conducteurs à plus d'expérience dans la conduite sont les moins impliqués dans les accidents. Enregistrant des pourcentages faibles.

On conclut que, plus l'homme exerce dans la conduite, moins il sera impliqué dans les accidents. Puisque en général, les conducteurs à nouveau permis sont des jeunes de 20 ans à 25 ans. D'un côté, ils ne maitrisent pas le code de la route, d'un autre côté ils sont aventureux et moins prudents. Ils font des manœuvres dangereuses ; tel que le roulement en sens inverse, excès de vitesse, la conduite sous l'effet d'ivresse.

Concernant les conducteurs à plus d'expériences, ils sont en général âgés de 40 à 50 ans, ils sont plus vigilants et posés dans leurs conduites, ils optent souvent pour des solutions

Chapitre III : Evaluation des coûts financiers des accidents de circulation

correctes et conformes aux normes de conduite, sécurisé, malgré la perte de temps pour arriver à leurs destinations.

II. Analyse des coûts d'indemnisations des dommages matériels et corporels

Dans cet axe, nous allons évaluer les coûts des dommages matériels et corporels des accidents de circulation pour notre échantillon d'étude.

1. Evaluation du coût matériel

Le coût matériel des accidents, représente la somme d'argent nécessaire à dépenser, afin de réparer les pièces du véhicule accidenté, à titre d'exemple on cite : les vitres, les portes, la peinture... etc.

Dans ce tableau, nous allons présenter le résultat de l'évaluation des coûts matériels des accidents de circulation pour les dossiers classés traités.

Tableau n 18: Evaluation des coûts matériels d'accidents (matériels, matériels et corporels) w. Bejaia 2014

	Nombre de dossier	Evaluation de l'expert(DA)	Honoraire de l'expert(DA)	Indemnisation(DA)
Accident Matériel	109	6 627 021,11	236 600,21	4 167 172,58
Accident corporel incluant une partie matérielle	58	19 061 528,95	190 328,34	6 237 457,21

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les données de la SAA agence 3202 Bejaia B.

L'analyse du tableau, nous a permis de constater que, 109 dossiers sinistres matériels, sont évalués à hauteur de 6 627 021,11 DA par l'expert. Le coût total de l'évaluation de l'expert (honoraire), s'élève à 236 600 DA. Le montant d'indemnisation est de : 4 167 172,58 DA. On remarque que le montant évalué par l'expert excède le montant d'indemnisation, soit un écart de : 2 459 848,53 DA. Cela peut être expliqué d'une part par le type de contrat souscrit, d'autre part, cela est dû à l'application d'un taux de vétusté ; c'est un pourcentage indiqué par l'expert par rapport à l'évaluation et la constatation de l'état du véhicule endommagé, ce taux est nul pour les véhicules neufs, et ils peut atteindre 45% pour les anciens véhicules, avec des pièces dégradées.

Concernant les 58 dossiers corporels incluant une partie matérielle, les dommages évalués par l'expert sont de l'ordre de 19 061 528,95 DA, les honoraires de l'experts suite à

Chapitre III : Evaluation des coûts financiers des accidents de circulation

l'évaluation des dégâts est de : 190 328,34 DA. Le montant de l'indemnisation dépensé par la compagnie d'assurance est de : 6 237 457,21 DA.

Le coût matériel moyen d'un accident de circulation: est la somme des honoraires de l'expert, et du montant de l'indemnisation, le tout divisé par le nombre d'accidents.

Coût moyen matériels = $(426\,928,55 + 10\,404\,629,79)/167 = 64\,859,62$

D'après les résultats obtenus dans notre étude, le coût matériel moyen d'un accident de circulation s'élève à : 64 859,62 DA.

2. Evaluation du coût corporel des accidents de circulation

• Evaluation du coût d'un blessé :

Le présent tableau présente l'indemnisation attribuée aux victimes blessées. On distingue trois motifs d'indemnisations à savoir : l'incapacité permanente partielle de travail : c'est un taux d'incapacité déterminé par le médecin. L'incapacité totale de travail : représente le nombre de jours indiqué par le médecin comme arrêt de travail. Le préjudice doloris : est le prix de la douleur qu'il a subi au moment de l'accident et lors des interventions médicales nécessaires.

Tableau n 19 : coût corporel indemnisation de victimes blessées w. Bejaia 2014

	IPP	ITT	préjudice doloris	Total
Indemnisation (DA)	6 790 390	343 000	1 112 000	8 245 390
Nombre de victimes blessées	28	27	25	28
Coût d'un blessé	242 513,92	12 703,70	44 480	299 697,62

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les données de la SAA agence 3202 Bejaia B.

D'après l'étude des 58 dossiers corporels, nous avons trouvé 28 victimes blessées qui ont bénéficié de l'indemnisation d'IPP, tel que le montant attribuée est de : 6 790 390 DA, soit le montant attribué pour une seule victime, évalué à : 242 513,92 DA.

Chapitre III : Evaluation des coûts financiers des accidents de circulation

L'indemnisation d'ITT est attribuée pour 27 personnes parmi 28 victimes blessées, le montant total est de : 343 000DA, on aura l'indemnisation pour une seule victime qui s'élève à 12 703,70 DA.

Quant au préjudice doloris où nous avons enregistré 25 personnes indemnisées, parmi 28 victimes blessées, le montant total attribué est de 1 112 000 DA. Soit une indemnisation de 44 480 DA pour une seule victime.

Coût moyen d'un blessé : c'est la somme du montant d'IPP, d'ITT et du préjudice doloris, le tout divisé sur le total des victimes indemnisées

Coût moyen d'un blessé = $(6\,790\,390 + 343\,000 + 1\,112\,000) / 28 = 294\,478,21$

D'après les résultats obtenus de notre étude, le coût moyen d'un blessé pour les organismes d'assurance s'élève à 294 478,21 DA.

• Evaluation du coût d'un tué :

Dans le tableau n 19, nous avons présenté l'indemnisation attribuée pour les cas de victimes décédées lors d'accident de circulation. On distingue trois formes à savoir : le capital décès : c'est une somme d'argent qui est versée aux ayants droits suite à la perte de revenu de la victime décédée. Un autre type d'indemnité attribuée aux ayants droits de la victime (les ascendants, les descendants, le conjoint) à titre de réparation des peines subies suite au décès de la victime. Les frais funéraires : qui servent à couvrir les dépenses de l'enterrement de la victime décédée.

Tableau n 20 : cout d'indemnisation des victimes décédées w. Bejaia 2014

	Capital décès	Ayants droit	Frais funéraires	Total
Indemnisation (DA)	846 652,27	8 387 345,44	330 000	9 266 997,71
Nombre de victimes décédées	4	4	4	4
Coût pour un décès	211 663,06	2 096 836,36	82 500	2 390 999,42

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les données de la SAA agence 3202 Bejaia B.

Chapitre III : Evaluation des coûts financiers des accidents de circulation

Nous avons enregistré quatre personnes décédées d'après les dossiers corporels traités. Le montant attribué sous forme de capital décès est de : 846 652,27 DA, soit un coût de : 211 663,06 DA pour un décès.

Les ayants droits sont indemnisés à hauteur de 8 387 345,44 DA, soit un montant de : 2 096 836,36 DA par décès.

L'indemnisation qui sert de prise en charge de l'enterrement des victimes décédées, (les frais funéraires) évalué à : 330 000 DA, soit un montant de : 82 500 DA par décès.

Coût moyen d'un décès : est la somme du capital décès, le montant des ayants droits et des frais funéraires, le tout divisé par le nombre de victimes décédés

Coût moyen d'un décès = $(846\,652,27 + 8\,387\,345,44 + 330\,000) / 4 = 2\,316\,749,42$

D'après les résultats obtenus de notre étude, le coût moyen d'un décès s'élève à : 2 316 749,42 DA.

3. Coût moyen d'indemnisation des victimes

Dans ce tableau, sont représentés les résultats de notre évaluation des coûts moyens d'indemnisation, au sein de la compagnie d'assurance SAA.

Tableau n 21 : récapitulatif des couts moyens obtenus, relatif à chaque préjudice w. Bejaia 2014

Préjudice	Coût unitaire moyen (DA)
Matériels	64 859,62
Blessés	294 478,21
Décès	2 316 749,42

On constate d'après la lecture de ce tableau que, le coût moyen de réparation des dégâts matériels s'élève à : 64 859,62 DA. Le coût moyen d'une victime blessée est de : 294 478,21 DA. En fin le coût moyen d'une victime décédée est évalué à : 2 316 749,42 DA.

SECTION 2 : RESULTATS DE L'ENQUETE AU NIVEAU DU CHU KHLIL AMRANE, DE LA W. BEJAIA

De part d'importance des dommages engendrés par les accidents de circulation, nous nous sommes intéressés à faire une estimation des coûts de prise en charges hospitalières des victimes d'accidents de circulation. A cet effet, notre enquête au niveau du CHU de la w. Bejaia, a débuté le 06/02/ 2017 jusqu'au 28/04/2017.

Au niveau du bureau des entrées ou nous avons exploité les données enregistré dans le registre patient pour l'année 2014. A l'aide d'une fiche d'enquête que nous avons élaboré. L'objectif de cette enquêtes étai de collecter les données relatives à l'âge, le sexe, le service, et la duré d'hospitalisation des victimes des accidents de la route. Au niveau du service comptabilité, nous avons collectés le coût d'une journée d'hospitalisation par service.

Le dépouillement et le traitement des données recueillies se fera à base du logiciel Sphinx plus 2, qui nous a permis de réaliser des tableaux croisés. Et du Microsoft Excel 2007 pour l'évaluation des coûts.

Les difficultés rencontrées sont le refus consécutifs de notre demande d'accéder aux données de l'hôpital, après avoir été accepter, ils nous ont permis de travailler sur un seul registre patient pour l'année 2014, or que notre objectifs voulu au départ, est la réalisation de notre enquête, pour la période allons de 2006 à 2016.

I. Analyse des résultats de l'enquête effectuée au niveau du CHU de la w. Bejaia

Cet axe, fera l'objet d'analyse des données recueillies durant notre enquête, par le biais de tableau croisés élaborés par le logiciel sphinx plus 2.

1. Répartition des victimes hospitalisées, par tranches âges et par sexe :

Dans le tableau n 22, nous allons arborer les résultats de notre enquête, et de la collecte de données, où nous avons répartie les victimes blessées hospitalisées, par sexe et par tranches d'âges.

Tableau n 22 : Répartition des victimes hospitalisées, par tranches âges et par sexe w. Bejaia 2014

	homme	femme	Total
<4ans	11	8	19
[5-9]	10	6	16
[10-14]	8	5	13
[15-19]	28	5	33
[20-24]	47	5	52
[25-29]	30	5	35
[30-34]	34	9	43
[35-39]	22	2	24
[40-44]	16	3	19
[45-50]	21	2	23
>51ans	44	25	69
Total	271	75	346

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les données collectées du CHU de la w. Bejaia

D'après la lecture et l'analyse de ce tableau, on remarque que le nombre de victimes hommes blessés excède le nombre de femmes blessées, enregistrant respectivement 271 et 75 victimes, soit un écart de 196 victimes. Cela peut être expliqué par le fait que le nombre de conducteurs hommes est plus important que les femmes d'une part, d'autre part les femmes par nature sont moins aventureuses que les hommes dans leurs conduites, elles essayent de respecter le code de la route malgré l'état des voies de circulation.

On remarque sur le tableau n 22 que les tranches d'âges les plus touchées par le phénomène d'accident sont : celles supérieures à 51 ans, et de 20 ans à 24 ans. Evalués à 69 et 52 respectivement. Cela peut être expliqué par le fait que les personnes âgées ont un niveau visuel dégradé, se qui rend leur conduite dangereuse. Pour la deuxième tranche d'âge (les jeunes conducteurs) cela peut être expliqué par le manque d'expertise, et la non maîtrise de la conduite. Dans le cas où le conducteur est affronté à des situations complexes, il se trouve incapable de gérer la situation pour éviter les obstacles. à cela s'ajoute l'élévation excessive de vitesse empêchant le contrôle des freins.

Les tranches d'âges infantiles sont moins impliquées dans les accidents. D'après le tableau les enfants âgés de moins de 4 ans, de 5ans à 9ans, de 10ans à 14ans, enregistrent un nombre faible de victime, il est en moyenne de 16 enfants. Cela peut être expliqué par le fait que les enfants, sont transportés par des adultes, ils occupent les sièges arrières du véhicule,

Chapitre III : Evaluation des coûts financiers des accidents de circulation

donc ils sont moins exposés aux dangers des accidents de circulation, dans la plus part des cas ils subissent des blessures moins dangereuses que celles des adultes.

2. Répartition des victimes hospitalisées par service et par sexe :

Le tableau n 23, fera l'objet d'une répartition par sexe et par service d'hospitalisation des victimes blessées.

Tableau n 23 : répartition des victimes hospitalisées par service et par sexe w. Bejaia 2014

	homme	femme	Total
ch-vecerale homme	4	0	4
ch-vecerale femme	0	10	10
ch-infantile homme	0	0	0
ch-infantile femme	0	6	6
ch-orthopedique homme	126	0	126
ch-orthopedique femme	0	48	48
neuro-chirurgie	71	3	74
réanimation	14	2	16
bloc-operatoire	56	6	62
Total	271	75	346

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les données collectées du CHU de la w. Bejaia

On constate d'après la lecture du tableau, que le nombre de victimes hospitalisées au niveau du service orthopédie homme est le plus important comparativement aux autres services dont dispose l'hôpital, ils sont de 126 victimes par rapport au total. En deuxième place se présente le service neurochirurgie, hospitalisant 74 blessés, dont 71 sont des hommes, et trois femmes. En troisième place vient le bloc-opératoire supportant 62 blessés, dont les 56 sont des hommes, et 6 femmes.

On remarque que le service de réanimation, chirurgie infantile, service de chirurgie viscérale, ont hospitalisé un nombre moins important de victimes. On conclut que les traumatismes les plus fréquents, dont souffrent les victimes d'accidents de circulation, sont des fractures au niveau des os, et la déformation du système nerveux.

3. Présentation des victimes hospitalisées par tranches d'âge et par service :

Dans le tableau n 23, les victimes accidentées, sont triées par tranche d'âge et par service d'hospitalisation.

Tableau n 24 : répartition des victimes hospitalisées par tranches d'âges et par service w. Bejaia 2014

	<4ans	[5-9]	[10-14]	[15-19]	[20-24]	[25-29]	[30-34]	[35-39]	[40-44]	[45-50]	>51ans	Total
ch-vecerale homme	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	0	4
ch-vecerale femme	5	0	2	0	1	1	1	0	0	0	0	10
ch-infantile homme	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ch-infantile femme	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
ch-orthopedique homme	0	0	0	14	22	14	18	13	9	14	22	126
ch-orthopedique femme	0	3	2	4	3	4	5	1	2	1	23	48
neuro-chirurgie	10	9	4	6	7	7	9	3	5	1	13	74
réanimation	0	1	1	0	4	1	2	1	2	1	3	16
bloc-operatoire	1	0	4	8	14	7	8	6	1	5	8	62
Total	19	16	13	33	52	35	43	24	19	23	69	346

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les données collectées du CHU de la w. Bejaia

D'après la lecture et l'analyse de ce tableau, on constate que la tranche d'âge supérieure à 51 ans est la plus sinistrée par les accidents, enregistrant 69 blessés. Ce nombre est partagé par services comme suit : 22 victimes au niveau du service orthopédique homme, 23 au niveau du service orthopédique femme, 13 hospitalisés au niveau du service neurochirurgie et enfin trois et huit blessés hospitalisés au niveau du service réanimation et bloc-opérateur respectivement.

En deuxième place vient la tranche d'âge de 20ans à 24ans enregistrant 52 blessés. On remarque que 22 blessés parmi les 52, sont hospitalisés au niveau du service orthopédie homme, et 14 blessés ont subi des interventions au niveau du bloc-opérateur, on conclut que les jeunes conducteurs sont impliqués dans des accidents de circulation les plus graves.

4. Répartition des victimes hospitalisées décédées au niveau du service de réanimation par sexe et par tranche d'âge

Dans cet axe, nous allons présenter la répartition des victimes décédées par sexe et par tranches d'âges.

Tableau n 25 : répartition des victimes décédées par sexe et par tranche d'âge w. Bejaia 2014

	homme	femme	Total
(5-9)	0	0	0
(10-14)	0	0	0
(15-19)	0	0	0
(20-24)	2	0	2
(25-29)	3	0	3
(30-34)	1	1	2
(35-39)	0	0	0
(40-44)	2	0	2
(45-50)	0	0	0
>51ans	0	2	2
Total	8	3	11

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les données collectées du CHU de la w. Bejaia

D'après les résultats de notre étude, nous avons enregistré onze victimes décédées après des journées d'hospitalisation au niveau du service réanimation, elles ont été transférées depuis le service des urgences. D'après la lecture du tableau, on constate que le nombre de décès hommes est plus important que les décès femmes, évalués à 8 et 3 décès respectivement. Soit un écart de 5 décès. Les tranches d'âges infantiles n'ont enregistré aucun décès. A cela s'ajoute les tranches d'âges de 35ans à 39 ans, de 45ans à 50ans.

On conclut que les accidents graves affectent les tranches d'âges comportant les jeunes, et cela peut être expliqué par leurs comportements exagérés au volant. Les personnes âgées ; à cause de leurs états de santé dégradés, elles ne résistent pas aux chocs subis lors d'accident, l'aggravation des blessures est fréquente dans les cas où l'hôpital se situe loin du lieu où l'accident s'est produit.

II. Evaluation du coût d'hospitalisation des victimes

Dans le tableau n 25, sont présentés les services hospitalisant les victimes d'accidents de circulation au niveau de l'hôpital KHLIL AMRANE, la durée et le coût d'une journée d'hospitalisation.

1. Coût d'hospitalisation des victimes blessées :

Chapitre III : Evaluation des coûts financiers des accidents de circulation

Le tableau n 26 présente l'évaluation du coût d'hospitalisation des victimes blessées en accidents de circulation au niveau du CHU pour l'année 2014.

Tableau n 26 : évaluation du coût d'hospitalisation des victimes blessées d'accidents de circulation w. Bejaia 2014

Service	CH-V	CH-INF	CH-OR	NEURO-CH	REA	BLOC-OP
Nbr-jh	65	38	1271	610	173	62
C-Jh (DA)	17 541,55	8 415,75	13 069,54	10 597,13	29 822,54	54,05
C-T (DA)	1 140 200,75	319 798,5	16 611 385,34	6 464 249,3	5 159 299,42	3351,1

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les données collectées du CHU de la w. Bejaia

On remarque sur le tableau que le service ou la durée d'hospitalisation est plus importante au niveau du service orthopédie, qui a pour objet la correction des déformations et des os, des articulations, des muscles, des tendons et des nerfs. Le traitement chirurgical porte sur les membres supérieurs (épaule, coude et main), les membres inférieurs (hanche, genou et pied) et le rachis. Enregistrant un nombre total de 1271 jours d'hospitalisation, sachant qu'une journée s'hospitalisation au niveau de ce service coûte :

13 069,54 DA. Soit un coût total évalué à : 16 611 385,34 DA, pour la prise en charge des victimes blessées en accidents de la route.

Suivi du service neurochirurgie ; c'est une discipline chirurgicale qui est spécialisée dans la chirurgie du système nerveux central et du système nerveux périphérique. Les victimes ont passé une durée totale de 610 jours dans ce service, le coût de la journée d'hospitalisation pour ce service est de : 10 597,13 DA, Le coût total pour l'hospitalisation enregistré en neurochirurgie est de : 6 464 249,3 DA.

Au niveau du service réanimation sont enregistrés 173 jours d'hospitalisation, le coût de la journée est de 29 822,54 DA. Soit un coût total d'hospitalisation de 5 159 299,42 DA.

La chirurgie viscérale traitant essentiellement les affections des organes abdominaux, elle est également désignée sous les termes de chirurgie générale et chirurgie digestive. Les patients ont passé une durée totale de 65 jours, le coût de la journée est de 17 541,55 DA, soit un coût total de : 1 140 200,75 DA.

Chapitre III : Evaluation des coûts financiers des accidents de circulation

On remarque qu'au niveau du service de chirurgie infantile, la durée totale d'hospitalisation est moins importante, évaluée à 38 jours. Le coût de la journée est de 17 541,55 DA. Le coût total d'hospitalisation des victimes des accidents est évalué à 1 140 200,75 DA.

Le bloc opératoire est une structure de l'hôpital où sont pratiqués les interventions chirurgicales et les gestes d'anesthésie. Nous avons recensé 62 interventions. Le coût d'unité d'œuvre est de : 54,05 DA, soit un coût total de : 3351,1 DA.

On conclut que le coût moyen par victime blessée est de 85 833,19 DA. Il est obtenu en divisant la somme des coûts totaux des services divisé sur le total des victimes blessées ; ($29\,698\,284,41 / 346 = 85\,833,19$ DA).

2. Evaluation du Coût d'hospitalisation des victimes décédées :

Dans ce tableau, nous avons évalué les coûts d'hospitalisation des victimes décédées.

Tableau n 27 : évaluation du coût d'hospitalisation des victimes décédées w. Bejaia 2014

Service	REA
nbr-jh	50
C-Jh (DA)	29 822,54
C-T (DA)	1 491 127

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les données collectées du CHU w. Bejaia

D'après la lecture de la figure, on constate que la durée d'hospitalisation des victimes décédées est de 50 jours, le coût d'une journée d'hospitalisation au niveau du service de réanimation est de 29 822,54 DA. On conclut que le coût total d'hospitalisation des victimes décédées s'élève à 1 491 127 DA.

On conclut que le coût moyen d'une victime décédée est de 135 557 DA. Il est obtenu en divisant le coût total d'hospitalisation des victimes sur le nombre de victimes décédées : ($1\,491\,127 / 11 = 135\,557$ DA).

Ce coût est considéré comme une perte lourde pour l'économie d'une façon générale, et pour l'hôpital en particulier ; malgré l'importance des coûts dépensés pour sauver les victimes des accidents, mais ils ont fini par le décès.

Chapitre III : Evaluation des coûts financiers des accidents de circulation

Cela constitue des pertes de rendements futurs qu'auraient pu générer les personnes décédées si elles étaient sauvées.

3. Coût moyen d'hospitalisation (blessés/décès)

Les coûts auxquels nous sommes aboutis d'après notre enquête, suivis d'une évaluation sont présentés dans ce tableau.

Tableau n 28 : récapitulatif des coûts moyens obtenus, relatifs à chaque préjudice w. Bejaia 2014

Préjudice	Coût unitaire moyen (DA)
Blessé	85 833,19
Décès	135 557,00

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les données collectées du CHU w. Bejaia

On conclut d'après la lecture du présent tableau que, le coût moyen d'hospitalisation d'une victime d'accident de circulation blessée, s'élève à 85 833,19 DA. Le coût moyen d'hospitalisation d'une victime décédée s'élève à 135 557 DA.

III. Evaluation des coûts d'accidents de circulation pour l'année 2014, w. Bejaia

Dans cet axe, nous faire une évaluation des coûts des accidents de circulation pour l'année 2014 à base des résultats de notre enquête.

Le nombre des accidents de circulation, des blessées et des tués au niveau de la wilaya de Bejaia pour l'année 2014 est présenté dans le tableau qui suit :

Tableau n 29 : accidents, tuées et blessés pour la w. Bejaia (2014)

Accidents	Blessés	Tués
1138	1786	98

Source : tableau réalisé par nos soins des statiques fournies par la gendarmerie, et la police de la wilaya de Bejaia

L'année 2014 avait enregistré 1138 accidents de circulation au niveau de la wilaya de Bejaia. Conséquemment à cette situation, 1786 de victimes ont été blessées, et 98 de victimes ont été tuées.

1. Indemnisation de pertes matérielles :

Le tableau n 30, représente l'évaluation du coût matériel total, dépensé pour la réparation des dommages des véhicules accidentés.

Chapitre III : Evaluation des coûts financiers des accidents de circulation

Tableau n 30 : évaluation du coût total matériel d'accidents de circulation w. Bejaia 2014.

Accidents	Coût matériel unitaire (DA)	Coût matériel total (DA)
1138	64 859,62	73 810 247,56

Source : tableau réalisé par nos soins

De La lecture de ce tableau, on constate que le coût total servant à la réparation des pertes matérielles subies par les 1138 véhicules accidentés s'élève à 73 810 247,56 DA. Sachant que le coût matériel unitaire est évalué à 64 859,62 DA.

2. Indemnisation des dommages corporels

Dans cet axe nous allons faire dans un premier temps, une évaluation du total d'indemnisation, qui sert de prise en charge des victimes blessées ; une prise en charge par la compagnie d'assurance, et une prise en charge par l'hôpital. Dans un deuxième temps, on procède à une évaluation des coûts de prise en charge des victimes tuées.

a) Victimes blessées

Tableau n 31: indemnisation total des victimes blessés w. Bejaia 2014

Eléments de coût	c.moyen.blessé (DA)	Blessés	c.total.blessés (DA)
Indemnisation SAA	294 478,21	1786	525 938 083,1
Indemnisation CHU	85 833,19	1786	153 298 077,3

Source : tableau réalisé par nos soins

De l'analyse de ce tableau, on remarque que les 1786 victimes blessées sont prises en charge par la compagnie d'assurance et par l'hôpital, les coûts totaux respectifs s'élèvent à 525 938 083,1 DA et 153 298 077,3 DA.

On conclut que le coût total d'indemnisation des victimes blessées pour l'année 2014 est de 679 236160,4 DA. Ce montant est le résultat de la somme des deux montants d'indemnisation supporté par la SAA et par le CHU.

b) Victimes tuées

Le tableau n 32 représente les résultats auxquels nous nous sommes aboutie d'après notre évaluation des couts d'indemnisation des différents organismes intervenant.

Chapitre III : Evaluation des coûts financiers des accidents de circulation

Tableau n 32: indemnisation total des décès w. Bejaia 2014

Eléments de coût	c.moyen.tué (DA)	Tués	c.total.tués (DA)
Indemnisation SAA	2 316 749,42	98	227 041 443,2
Indemnisation CHU	135 557	98	13 284 586

Source : tableau réalisé par nos soins

On constate d'après la lecture de ce tableau, que le coût total de prise en charge des 98 victimes tuées en accidents de circulation supportées par la SAA et le CHU s'élève à 227 041 443,2 DA et 13 284 586 DA respectivement.

On conclut d'après nos résultats que, le coût total dépensé pour l'indemnisation des 98 victimes tuées s'élève à 240 326 029,2 DA.

3. Coût dépensé en 2014 pour la réparation des dommages d'accident de circulation

Nous avons résumé les résultats finaux de notre étude dans le tableau qui suit :

Tableau n 33 : évaluation du coût total des accidents de circulation w. Bejaia 2014

	Nombre total	Coût total (DA)
Accidents	1138	73 810 247,56
Blessés	1786	679 236 160,4
Tués	98	240 326 029,2
Totale générale	-	993 372 437,2

Source : tableau réalisé par nos soins

D'après la lecture de ce tableau, le coût total de la prise en charge des dégâts matériels et corporels engendrés par les accidents de circulation en 2014, au niveau de la wilaya de Bejaia s'élève à 993 372 437,2 DA. Soit 2 721 568,32 DA de pertes économiques par jours.

Conclusion Générale

CONCLUSION GENERALE

Le nombre d'accidents de circulation en Algérie ne cessent d'accroître. Chaque jour, on assiste à un nombre important de victimes blessées et décédées. Les causes de ces dégâts peuvent être liées à des infractions commises par les usagers des routes et d'autres facteurs à savoir le véhicule et l'environnement. L'homme par l'élévation de la vitesse, la conduite en état d'ébriété, le non port de la ceinture de sécurité et l'usage du téléphone au volons. L'état du véhicule est un facteur d'une importance non négligeable dans la survenance des accidents notamment le cas de panne au niveau des freins, clignotants. Enfin le facteur environnemental caractérisé par une mauvaise conception des routes, manque de panneaux de signalisation...etc peuvent déclencher des accidents mortels.

La sécurité routière en Algérie a été marquée par une série de lois publiées à partir de la fin des années 80, dont l'objet ultime est de mettre fin au phénomène d'accident de circulation qui traumatise la vie des gens. Au niveau national les accidents de circulation ont enregistré des diminutions évaluées à -10,38% et -20,26% en 2005 et en 2010 respectivement. Au niveau de la wilaya de Bejaia la diminution en 2009 est évaluée à -38,33%. Ces résultats reflètent l'impacte positif de l'application des lois, notamment la loi n°04/16 du 10/11/2004 et L'Ordonnance n° 09-03 du 22/07/2009.

Tout au long de notre travail de recherche, nous avons essayé de déterminer les causes qui provoquent les accidents de la route. De plus, nous avons estimé les coûts de réparation des différents préjudices par les organismes intervenants. Malgré les manques qui ont caractérisé notre enquête de terrain qui sont déjà soulignées auparavant, notamment la difficulté de constituer un échantillon représentatif de la population totale des victimes des accidents de circulation au niveau de la wilaya de Bejaia. Nous estimons qu'elle a été utile pour aboutir à de nouvelles conclusions complétant celles déjà existantes.

Ainsi, on constate d'après les résultats de notre enquête que le facteur responsable de l'insécurité routière au niveau de la wilaya de Bejaia est le conducteur qui manque d'expérience ; en zone urbaine par des manœuvres dangereuses et en zone rurale par l'élévation de la vitesse. Les personnes âgées de 20 à 24 ans et ceux supérieurs à 51 ans sont les plus sinistrés par ce phénomène, ils subissent dans la plus part des cas des fractures au niveau des os.

Les résultats de l'évaluation des coûts financiers moyens auxquels nous avons abouti d'après notre enquête sont les suivants:

- Le coût moyen d'indemnisation des dommages matériels d'un accident de circulation est de 640859,62 DA,
- le coût moyen d'indemnisation corporel d'une victime blessée s'élève à 294 478,21 DA et le coût moyen d'une victime décédée est de 2 316 749,42 DA,
- le coût moyen d'hospitalisation de victime blessée évalué à 85 833,19 DA,
- le coût moyen d'une victime décédée est de 135 557 DA.
- pertes économiques par jours évalué à 2 721 568,32 DA.

L'importance des coûts financiers de prise en charges des dommages causés par les accidents routiers nécessite une attention sérieuse par les autorités. On propose :

- De promulguer une législation aux jeunes conducteurs suivie d'une application rigoureuse des lois,
- De mettre en œuvre le permis à points,
- D'Instaurer un programme annuel de sécurité routière dans les écoles,
- l'agrandissement des routes pour une conduite plus stable et une circulation moins encombrée,
- Intensification du contrôle routier par la police et la gendarmerie nationale en été, pour veiller à la sécurité des routes,
- L'amélioration du secourisme des victimes lors des accidents en mobilisons les instruments nécessaires pour le sauvetage des blessés afin d'éviter l'aggravation de leurs états avant d'être transféré aux hôpitaux,
- L'introduction des TIC.

Annexes

SECTION S AUXILIAIRES

	BLOC OPERATOIRE	IMAGERIE	LABORATOIRE	EXPLOR.FONC	REEDU. FONC	ADMINISTRATION	CENTRE DE DEPIS	DMM	SCE SOCIAL
TOTAL REP.PRIM.	165 046 394,35	46 903 787,40	260 218 492,83	4 031 227,92	3 790 586,28	168 755 488,55	2 737 703,27	86 973 044,86	-
BLOC OPERAT.	3 053 446,00	-	-	-	-	-	-	-	-
IMAGERIE	-	949 221,00	-	-	-	-	-	-	-
LABORATOIRE	-	-	12 587 557,00	-	-	-	-	-	-
%									
EXPLOR.FONC				23 391					
REEDU. FONC					2 665				
ADMINISTRAT.						168 755 488,55			
CENTRE D'EPISTAGE							2 737 703,27		
DMM								86 973 044,86	
SCE SOCIAL									-
TOTAL RÉPARTITION SECONDAIRE									
TOTAL GÉNÉRAL									
Unité d'œuvre	K	R	B	EXAMEN	SEANCE				
Nbre d' U.O	3 053 446,00	949 221,00	12 587 557,00	23 391	2 665				
Coût d' U.O	54,05	49,41	20,67	172,34	1 422,36				

→ Codification

21/11/2013

RÉPARTITION SECONDAIRE DES CHARGES

suifet(annuel 2014)

SECTIONS PRINCIPALES

	P.U.	RÉANIMA	MED. INTERNE	CARDIO	PEDIATRIE	NEURO-CHIR	CHIR ORTH	CH. VISCE
TOTAL REP. PRIM.	136 170 186,04	68 823 386,49	92 124 029,16	16 184 458,35	78 770 441,15	41 952 017,93	44 791 558,08	67 098 574,78
BLOC OPÉRAT.	-	-	-	-	-	12 192 298,44	32 723 870,85	19 734 622,33
IMAGERIE	43 659 334,65	106 040,14	165 236,83	24 607,64	96 355,21	83 656,08	422 678,17	85 237,30
LABO	111 023 208,24	2 418 331,03	26 170 057,90	3 501 641,30	16 485 859,94	3 361 108,44	2 180 905,34	26 823 479,86
%	11,72%	5,92%	7,93%	1,39%	6,78%	3,61%	3,86%	5,78%
EXPLOR.FONC	-	71 866,19	1 045 075,72	784 840,83	-	6 721	2 068	12 580,89
REEDU. FONC	-	1 662 737	302 962	-	49 783	129 435	590 279	125 168
ADMINI	19 779 798,57	9 997 142,26	13381745,25	2 350 920,82	11 442 030,78	6 093 863,04	6 506 328,75	9 746 599,70
CENT. D'EPSTAGE	320 885,68	162 182,63	217 090,70	38138,75145	185 622,91	98 860,13	105 551,52	158 118,10
DMM	10 194 093,97	5 152 317,77	6 896 671,27	1211615,362	5 896 983,05	3 140 649,40	3 353 225,59	5 023 193,38
SCE SOCIAL	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT.REP. SECON.	184 977 321,12	19 570 617,50	48 178 840,11	7 911 764,71	34 156 634,45	25 106 591,49	45 884 907,23	61 708 999,14
TOT. GÉNÉ	321 147 507,16	88 394 003,99	140 302 869,26	24 096 223,05	112 927 075,60	67 058 609,42	90 676 465,31	128 807 573,92
Unité d'oeuvre	PK	JH	JH	JH	JH	JH	JH	JH
Nbre d' U.O	144286	2964	10220	4280	7612	6328	6938	7343
Coût d' U.O	2 225,77	29 822,54	13 728,27	5 629,96	14 835,40	10 597,13	13 069,54	17 541,55

Coût de la journée

Journée d'Hospitalisation

RÉPARTITION SECONDAIRE DES CHARGES

suite(annuel 2014)

SECTIONS PRINCIPALES

	CHLINFANTILE	O.R.L	MAXI. FACI	OPHTALMO	PSYCHIATRIE	NEPHROLOGIE	PHYSIOLOGIE	MATERNITE	GYNECOLOGIE	NEONATALOGIE
TOTAL REP.PRIM	11 084 961,35	21 993 907,72	20 543 947,63	36 485 309,83	40 891 755,42	22 064 623,88	39 077 569,82	72 708 175,13	55 046 964,98	23 762 541,69
BLOC OPERAT.	11 640 152,14	1 141 750,99	1 728 112,52	7 257 629,37	-	-	-	-	78 627 957,71	-
IMAGERIE	79 801,88	94 872,82	150 511,77	71 352,27	22 038,17	146 608,15	921 847,55	-	8 449,61	-
LABO	-	312 715,58	316 684,73	383 271,42	1 450 601,70	4 300 722,93	3 061 664,72	27 375 006,19	10 540 749,64	14 106 145,47
%	0,95%	1,89%	1,77%	3,14%	3,52%	1,90%	3,36%	6,26%	4,74%	2,05%
EXPLOR.FONC	-	-	-	-	-	10 512,80	74 106,62	761 402,46	1 119 699,36	-
REEDU. FONC	1 422	-	-	291 584	-	-	637 217	-	-	-
ADMINI	1 610 178,48	3 194 789,38	2 984 171,19	5 299 780,37	5 939 851,51	3 205 061,46	5 676 326,68	10 561 438,60	7 996 007,87	3 451 697,48
ENT. D'EPIS TAG	26121,76303	51 828,75	48 411,91	85 977,80	96 361,61	51 995,39	92 086,48	171 337,15	129 718,43	55 996,54
DMM	829 852,27	1 646 527,54	1 537 979,34	2 731 395,82	3 061 275,08	1 651 821,56	2 925 459,90	5 443 144,28	4 120 975,01	1 778 932,60
SCE SOCIAL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOT.REP.SECON	14 187 528,88	6 442 485,06	6 765 871,46	16 120 990,61	10 570 128,08	9 366 722,30	13 388 708,71	44 312 328,69	102 543 557,63	19 392 772,09
TOT. GENÉ	25 272 490,23	28 436 392,78	27 309 819,09	52 606 300,44	51 461 883,49	31 431 346,18	52 466 278,53	117 020 503,82	157 590 522,62	43 155 313,78
Unité d'œuvre	JH	JH	JH	JH	JH	JH	JH	JH	JH	JH
Nbre d' U.O	3003	1341	1397	1030	7889	2248	5328	19654	15114	8544
Coût d' U.O	8 415,75	21 205,36	19 548,90	51 074,08	6 523,25	13 981,92	9 847,27	5 954,03	10 426,79	5 050,95

Listes des tableaux et figures

LISTE DES FIGURES :

- Figure n° 01 : Model à centre de décision et mémorisation

LISTE DES TABLEAUX :

- Tableau n° 01: Evolution du nombre total d'accidents de circulation, des tués et des blessés au niveau national (2002-2015)
- Tableau n° 02 : Comparaison du nombre total des accidents, tués et blessés, (zone urbaine, rurale) au niveau national pour la période d'étude (2002-2015)
- Tableau n° 03 : évolution du total d'accidents de circulation, des tués et des blessés au niveau de la w. Bejaia (2006-2016)
- Tableau n° 04 : comparaison des accidents, tués et blessés (zone urbaine, rurale) (2006-2016)
- Tableau n° 05 : répartition par tranche d'âge, par sexe des victimes d'accidents en zone rural (2006-2016)
- Tableau n° 06 : répartition par tranche d'âge, par sexe des victimes d'accidents en zone urbaine (2006-2016)
- Tableau n° 07 : répartition des accidents en zone urbaine selon les heures de la journée
- Tableau n° 08 : facteurs causant les accidents en zone urbaine
- Tableau n° 09 : facteurs causant les accidents en zone rurale pour la w. Bejaia
- Tableau n° 10 : causes déclencheuses d'accidents de circulation rurale en 2016, w. Bejaia
- Tableau n° 11 : causes déclencheuses d'accidents de circulation urbaine en 2016, w. Bejaia
- Tableau n° 12 : évolution du total d'interventions de la protection civile de la w. Bejaia, des blessés et des tués
- Tableau n° 13: répartition trimestrielle du nombre d'intervention de la protection civile en accidents de circulation
- Tableau n° 14: répartition saisonnière des accidents de circulation
- Tableau n° 15 : répartition des accidents de circulation selon le lieu et l'heure de la journée
- Tableau n° 16: type de véhicules impliqués dans les accidents (zone urbaine, rurale)

- Tableau n° 17 : répartition des accidents corporels selon l'ancienneté de permis de conduire
- Tableau n° 18: Evaluation des couts matériels d'accidents (matériels, matériels et corporels)
- Tableau n° 19 : coût corporel indemnisation de victimes blessées
- Tableau n° 20 : cout d'indemnisation des victimes décédées
- Tableau n° 21 : récapitulatif des couts moyens obtenus, relatif à chaque préjudice
- Tableau n° 22 : Répartition des victimes hospitalisées, par tranches âges et par sexe :
- Tableau n° 23 : répartition des victimes hospitalisées par service et par sexe
- Tableau n° 24 : répartition des victimes hospitalisées par tranches d'âges et par service
- Tableau n° 25 : répartition des victimes décédées par sexe et par tranche d'âge
- Tableau n° 26 : évaluation du coût d'hospitalisation des victimes blessées d'accidents de circulation
- Tableau n° 27 : évaluation du coût d'hospitalisation des victimes décédées
- Tableau n° 28 : récapitulatif des coûts moyens obtenus, relatifs à chaque préjudice
- Tableau n° 29 : accidents, tuées et blessés pour la w. Bejaia (2014)
- Tableau n° 30 : évaluation du coût total matériel d'accidents de circulation, 2014.
- Tableau n° 31: indemnisation total des blessés
- Tableau n° 32: indemnisation total des décès
- Tableau n° 33 : évaluation du coût total des accidents de circulation (2014)

Bibliographie

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

- BOUCENNA A « Sécurité routière, hiérarchisation et réorganisation du réseau des voies urbaines et mesures de réduction de vitesse en agglomération » ENAG, Alger 2001
- CHAPILON J ET LOONES F « le fichier national des accidents corporels de la circulation routière » Courier statistique n 103, France, septembre 2002
- CHEIKH.B « l'histoire de l'assurance en Algérie » assurance et gestion des risques, vol. 8 1 (3-4), octobre-décembre 2013
- CNA « recueil de textes législatifs et réglementaires assurance automobile » février 2011
- CNA ; conseil national des assurances « recueille de testes législatifs et réglementaires ; code de circulation, permis de conduire et contrôle technique automobile » juin 2012
- COUIBAULT F, ELIASHBERG C, LATRASSE M « les grands principes de l'assurance » 5^e édition, l'argus février 2002
- DIDANE .M «Code des assurances, édition actualisée » BELKEISE édition DARE ELBAIDA Alger, décembre 2010
- FLEURY D « sécurité et urbanisme : prise en compte de la sécurité routière dans l'aménagement urbain » presse de l'école national des ponts et chaussés 1998
- Guide des assurances en Algérie, KPMG, 2009
- HASSID A « introduction à l'étude des assurances économiques » entreprise national des livres Alger, 1984.
- MRABET N « techniques d'assurance » université virtuel de Tunis, 2007
- NORMAM L.G « les accidents de la route, épidémiologie et prévention » organisation mondial de la santé, Genève 1962
- NOUVIER J « effets de la vitesse » in « la gestion de la vitesse » les éditions de l'OCDE 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS 2006
- OCDE « le problème des jeunes conducteurs novices » in « Jeunes conducteurs : la voie de la sécurité », les éditions de l'OCDE 2 rue André-pascal, France 2006,

- OMS, « Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde : il est temps d'agir » Genève, 2009
- RAMOND C « les accidents de la route » fiche thématique association prévention routière 2006
- SAA « assurance auto, conditions générales » visa N°1/MF/DGT/DASS/du 15/03/2010
- TOSETTI A « assurance comptabilité règlementation actuariat » Economica 2002

Mémoires

- CHEKRI M « les traumatismes psychiques chez les accidentés de la route » mémoire de Master, faculté des sciences humaine e sociales, université A/Mira de Bejaia 2013
- DERMEL A « essai d'évaluation des couts des accidents de circulations en Algérie : cas de la willaya de Bejaia » magister en sciences économiques, option économie de la santé développement durable. Université Abderrahmane mira Bejaia, 2008
- OUBAZIZ.S « les reformes institutionnelles dans le secteur des assurances : cas de l'industrie assurantielle algérienne » thèse de magistère en sciences économiques, option management des entreprises, université de mouloud Mammeri, Tizi-Ouzou 2012
- SOUFIT S « analyse de la stratégie de diversification des compagnies d'assurances sur le marché assurantiel algérien : cas du trust Algérie » mémoire en vu de l'obtention d'un diplôme de master en finances et comptabilité option finances et banques, université Abderrahmane mira wilaya de Bejaia. 2011

Articles & Revu

- DAVID LE BRETON, « Conduites à risque », Les cahiers de médiologie 2001/2 (N° 12), p. 64-75.DOI 10.3917/cdm.012.0064
- FONTANE H, DERA I « usage de l'automobile et risque d'accident » in REVUE DE L'INRETS, recherche transport sécurité, n 20 décembre 1988
- HADJ-MABROUK A, DOGUI M « chronobiologie de la vigilance approche d'application dans le domaine de la sécurité routière » in « RTS recherche. Transport. Sécurité », revu trimestriel n °73 ELSEVIER, octobre, décembre 2001
- KACIMI H, « évaluation et parachèvement du dispositif législatif et règlementaire en matière de prévention et de sécurité routière » in, Ministre des transports,

communication du séminaire national sur : « la prévention routière », HOTEL EL-READH, 28 février 2005

- L'observatoire national interministériels de sécurité routière « Les grands données d'accidentologie ; caractéristiques et causes des accidents de la route » la grande arche, France mai 2014
- LEZOUL M « la situation du secteur des assurances en Algérie, quelles sont les alternatives ? » Colloque international « les sociétés d'assurance traditionnelles et les sociétés d'assurances takaful entre la théorie et l'expérience pratique » 25-26 avril 2011, université d'Oran – Algérie

Textes juridiques et décrets

- Loi n° 04-16 du 27 Ramadhan 1425 correspondant au 10 novembre 2004 modifiant et complétant la loi n° 01-14 du 29 Joumada El Oula 1422 correspondant au 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière.
- Loi n°1-14 du 29 Joumada El Oula 1422 correspondant au 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière.
- Ordonnance n° 95-07 du 23 chabane 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances et ces textes d'application. CNA, aout 2015
- Ordonnance n° 09-03 du 29 Rajab 1430 correspondant au 22 juillet 2009 modifiant et complétant la loi n° 01-14 du 29 Joumada El Oula 1422 correspondant au 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière.
- Ordonnance n° 74-15 du 30 janvier 1974 modifiée et complétée, relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages et textes d'application. CNA, Juillet 2008
- Ordonnance n° 95-07 du 23 chaabane 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances et ses textes d'application. CNA, janvier 2012

Sites web

- http://www.memoireonline.com/04/11/4424/m_Analyse-du-comportement-du-consommateur-dans-le-marche-algerien-des-assurances6.html
- <http://www.techno-science.net/?onglet=glossaire&definition=9537>
- www.cnpsr.org.dz
- <http://www.devis-assurance-auto.eu/legislation/histoire-de-lassurance-auto>

Table des matières

TABLE DES MATIERES

Remerciement

Dédicaces

Liste des abréviations

Sommaire

Introduction générale	1
Chapitre I : Présentation du phénomène d'accident de la circulation	5
Section 1 : Définitions et lois relatives aux accidents de la route	5
I. Définitions relatives aux accidents de la route	5
1. Les séquences de la tâche de conduite.....	6
2. Définition d'accident de la route	8
3. Typologie d'accidents de la route.....	8
4. Les causes du déclenchement d'accidents de la route	9
5. Les victimes d'accident de la route :	14
II. Lois préventives relatives aux accidents de la route en Algérie	15
1. La loi 87-09 du 20/02/1987 :.....	15
2. La loi n°01/14 du 19/08/2001 :	16
3 La loi n°04/16 du 10/11/2004 modifiant et complétant la loi n°01/14 :	18
4. L'Ordonnance n° 09-03 du 22/07/2009	19
Section 2 : Analyse de l'évolution des accidents de circulation en Algérie	23
I. Analyse des accidents de circulation au niveau national.....	23
1. Évolution du nombre d'accidents, tués et blessés	23
2. Comparaison de l'évolution des accidents, tués et blessés au niveau national:.....	25
II. Analyse des accidents de circulation au niveau de la wilaya de Bejaia.....	26
1. Évolution du nombre total d'accidents, des tués et des blessés au niveau de la w. Bejaia...26	
2. Comparaison de l'évolution des accidents, tués et blessés dans la w. Bejaia.....	28
3. Répartition par tranche d'âge de victimes w. Bejaia	29
4. Répartition des victimes par sexe et par tranche d'âge (zone urbaine)	30
5. Répartition des accidents selon les heures de la journée	31
6. Analyse des causes d'accidents au niveau de la w. Bejaia	32
7. causes d'accidents de circulation liés à l'homme (zone rurale, urbaine)	34

8. Evolution des accidents selon les interventions de la protection civile :.....	36
Conclusion	38
Chapitre II : Présentation du secteur des assurances.....	40
Section 1 : Mode de fonctionnement des assurances.....	40
I. Cadre conceptuel et technique des assurances :.....	41
1. Les Définitions de l'assurance :	41
2. Les éléments d'une opération d'assurance :	41
3. Les acteurs d'une opération d'assurance :	43
4. Les lois fondamentales des grands nombre :.....	45
5. Rôle de l'assurance :.....	46
II. La genèse du secteur d'assurance en Algérie	46
1. L'assurance en Algérie sous l'autorité coloniale	47
2. L'assurance après l'indépendance :.....	47
Section 2 : Analyse du fonctionnement de l'assurance automobile en Algérie	50
I. Cadre théorique des assurances automobile	51
1. L'apparition de l'assurance automobile pour la première fois.....	51
2. L'obligation d'assurance automobile en Algérie	51
3. Le fond spécial d'indemnisation	52
4. Types de garanties	53
5. Types d'assistance	55
6. Le droit a l'indemnisation.....	56
7. Les exclusions appliquées aux garanties	56
II. Barème d'indemnisation des victimes d'accidents.....	57
1. Base de calcul de l'indemnisation de l'incapacité temporaire de travail (ITT)	57
2. L'incapacité permanente partielle (IPP).....	58
3. Frais médicaux et pharmaceutiques.....	58
4. Préjudice esthétique, pretium moral et préjudice moral	58
Conclusion	60
Chapitre III : Evaluation des coûts financiers des accidents de circulation	61
Section 1 : Résultat de l'enquête au près de la SAA	61
I. Présentation des résultats de l'enquête effectuée au niveau de la SAA 3202	62
1. Répartition saisonnière des accidents de circulation	62
2. Répartition des accidents selon les heures de la journée	63

3. Types de véhicules impliqués dans les accidents	63
4. Répartition des accidents selon l'ancienneté du permis de conduire	65
II. Analyse des couts d'indemnisations des dommages matériels et corporels	66
1. Evaluation du coût matériel	66
2. Evaluation du coût corporel des accidents de circulation	67
3. Coût moyen d'indemnisation des victimes	69
Section 2 : Résultats de l'enquête au niveau du chu Khilil Amrane, de la W. BEJAIA.....	70
I. Analyse des résultats de l'enquête effectuée au niveau du CHU de la w. Bejaia.....	70
1. Répartition des victimes hospitalisées, par tranches âges et par sexe	70
2. Répartition des victimes hospitalisées par service et par sexe	72
3. Répartition des victimes hospitalisées décédées au niveau du service de réanimation par sexe et par tranche d'âge.....	73
II. Evaluation du coût d'hospitalisation des victimes.....	73
1. Coût d'hospitalisation des victimes blessées :	74
2. Coût d'hospitalisation des victimes décédées :	74
3. Coût moyen d'hospitalisation (blessés/décès)	74
III. Evaluation des coûts d'accidents de circulation pour l'année 2014, w. Bejaia	76
1. Indemnisation de pertes matérielles :	77
2. Indemnisation des dommages corporels	77
3. Coût dépensé en 2014 pour la réparation des dommages d'accident de circulation	79
Conclusion générale.....	80
Bibliographie	82
Liste des figures et des tableaux	
Annexes	
Résumé	

Résumé

Le développement du domaine de transport a amélioré le mode de déplacement des gens d'une part mais a favorisé la survenance des accidents de la circulation d'autre part. Ces accidents peuvent être d'une sévérité volatile causant des dégâts matériels et humains. La prise en charge de ces dégâts engendre des coûts aux organismes qui s'en chargent tels que les compagnies d'assurances et les hôpitaux. L'objectif de notre travail étant l'évaluation de ces coûts afin d'évaluer les pertes de ressources pouvant être utilisées dans le développement d'autres domaines la santé notamment. Afin de répondre à notre problématique nous avons procédé à la collecte de données auprès de différents organismes à savoir : la gendarmerie nationale ; la police et la protection civile. Cela nous a permis de cerner l'importance de ce phénomène ainsi que les facteurs qui le causent en Algérie de manière générale et à Bejaia de manière particulière. En outre, nous avons effectué un stage au sein de la SAA afin de comprendre le mécanisme du remboursement des frais des dégâts subis par les victimes. A l'issue de notre travail nous avons constaté que les conducteurs ayant un jeune âge et un nouveau permis sont les plus impliqués dans les accidents de circulation. C'est pour quoi l'action de l'Etat visant l'atténuation de ce phénomène doit cibler cette catégorie de conducteurs, cela dans un souci de réduction des coûts supportés par les assurances en termes d'indemnisation et les hôpitaux en termes de soins.

Mots clés : accidents, victimes, soins, indemnisation, pertes, prévention.

Abstract

The development of the transport domain has improved the people's mode of movement on one hand but has favored the occurrence of traffic accidents on the other hand. These accidents can be of a volatile severity causing material and human damage. The management of this damage incurs costs to the organizations that take care of them, such as insurance companies and hospitals. The objective of our work is the evaluation of these costs in order to evaluate the losses of resources that can be used in the development of other fields in particular health. In order to respond to our problematic, we have collected data from various organisms, namely: the national gendarmerie; Police and civil protection. This allowed us to identify the importance of this phenomenon as well as the factors that cause it in Algeria in general and in Bejaia in a particular way. In addition, we conducted an internship within the SAA to understand the mechanism of reimbursement of the costs of the damage suffered by the victims. At the end of our work we found that young drivers with new license are the most involved in traffic accidents. This is why the State's action to mitigate this phenomenon must target this category of drivers in order to reduce the costs incurred by insurance companies in terms of compensation and hospitals in terms of care.

Keywords: accidents, victims, care, compensation, losses, prevention.

ملخص

لقد ساهم تطوير قطاع النقل في تحسين وضع وسائل النقل للناس من جهة ولكنه سبب وقوع الحوادث المرورية من جهة أخرى. وهذه الحوادث يمكن تكون متقلبة من حيث الخطورة كما تسبب أضرار بشرية ومادية. التكفل بهذا الضرر يتسبب في تكاليف للمنظمات المسؤولة عنه مثل شركات التأمين والمستشفيات. والهدف من عملنا هو تقييم هذه التكاليف لتقييم الخسائر في الموارد التي يمكن استخدامها في تطوير المجالات الأخرى على وجه الخصوص الصحي. لتلبية مشكلتنا قمنا بجمع البيانات من مختلف المنظمات بما في ذلك: الدرك الوطني. الشرطة والحماية المدنية. وهذا ما سمح لنا بالتعرف على أهمية هذه الظاهرة والعوامل التي تسببها في الجزائر بشكل عام وفي بجاية خصيصا. وبالإضافة إلى ذلك، فإننا أجرينا تدريباً ضمن الشركة الوطنية للتأمينات من أجل فهم آلية تسديد الأضرار التي لحقت الضحايا. في نهاية عملنا وجدنا أن فئة السائقين صغار السن و ذوي رخصة السياقة الجديدة هي الأكثر انخراطاً في حوادث السير. لهذا أعمال الدولة التي تهدف إلى التخفيف من هذه الظاهرة ينبغي أن تستهدف هذه الفئة من السائقين، وهذا بهدف تقليل تكاليف التأمين من حيث التعويض والمستشفيات من حيث الرعاية.

كلمات البحث: ضحايا الحوادث، والرعاية، والتعويض، والوقاية من الخسارة.