

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique

Université Abderrahmane MIRA Bejaïa



جامعة بجاية
Tasdawit n Bgayet
Université de Béjaïa

FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES, COMMERCIALES ET

DESSCIENCES DEGESTION

Département des Sciences Économiques

Mémoire de fin de cycle

Pour l'obtention du Diplôme De MASTER En Sciences Économiques

Option : Économie Quantitative

Analyse des coûts des accidents de circulation

En Algérie cas wilaya de Bejaia

Réalisé par :

M^{elle} KACIMI Hayat

M^{elle} KHENICHE Fatiha

Devant le jury composé de :

En cadré par : M^{me} ZAIDI Najat

Présidente : M^{me} BEKAI Kheira

Examineur : ARAZKI Djalal

Promotion : 2018 / 2019

Remerciements

Pour le bon Dieu, de nous avoir donné la force et la patience d'accomplir ce modeste travail.

Nous tenons à remercier en premier lieu nos parents, pour leur soutien inconditionnel tout au long de notre parcours.

*Nos remerciements vont aussi à notre promotrice **ZAIDI NADJET** pour ces conseils précieux et pour nous avoir constamment aidé.*

Nos remerciements s'adressent également aux membres du jury pour l'intérêt porté à ce thème, et pour avoir accepté de juger et d'évaluer notre travail.

Nous tenons aussi à remercier profondément les enseignants du département d'économie constitutive pour leurs efforts à nous transmettre le savoir.

*Nous sommes très reconnaissants envers les responsables de **SAA** et les responsables de **l'hôpital Khalil Ameran**, notre encadreur **DARMAL ALI** pour sa disponibilité*

Enfin ; que tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce mémoire, trouvent ici l'expression de notre profonde reconnaissance.

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail à

Mes très chers parents Rabah et Malika qui ont toujours été en veille pour mon bonheur et mon réussite, en particulier ma chère grand-mère Hdjila, Que dieu les protèges et les gardes et de longues années de prospérité et de joie.

Mes très chères sœurs Fatiha, Lila et ses petits fils Wassim, Siradj, et Ritedj

Mes meilleurs frères Walid et Halim

A mes copines Kahina, Warda, Kanza

A ma binôme fatiha

HAYAT

Je dédier ce modeste travail :

-A mes très chers parents : HOCINE et FADILA

-A mes très chère Sœur : NABILA, NADJET

-A mes frères adorées : WALID, ANIS

-A mon fiancé : ABEDNOUR et Sa Famille

-A mes amis : LAMIA, SOUAD, AKILA

-A ma Binôme : HAYET

Notre très cher encadreur OURAMDEN.N merci fortement

A tous ceux qui m'ont soutenu et m'ont aidé de près ou de loin pour réaliser ce travail, à toute la promotion économie quantitative 2018/2019

FATIHA

SOMMAIRE

Introduction générale.....	1
----------------------------	---

Chapitre I : Présentation du phénomène des accidents de la route

Introduction.....	4
I.1. Définition de l'accident de la route :.....	4
I.2. Types d'accidents de la route :.....	5
I.3. Les victimes :.....	5
I.4. les causes des accidents de la route :	6
I.5.Prévention des risques d'accident de la circulation.....	12
Conclusion.....	17

Chapitre II : Le système des assurances automobile

Introduction.....	18
Section 01 : L'assurance	18
Section 02 : Généralité sur l'assurance automobile	24
Conclusion.....	35

Chapitre III : l'insécurité routière en Algérie

Introduction.....	44
Section 01 : Lois relatives aux accidents de la route en Algérie.....	44
Section 02 : Analyse de l'évolution des accidents de circulation en algérie	49
Conclusion.....	63

Chapitre IV : Analyse des résultats coûts des accidents de la route

Introduction.....	64
Section 01 : Les méthodes évolution du coût de la prise en charge :.....	64
Section 02 : Resultat de l'enquête auprès de la saa	67
Section 03 : Résultats de l'enquête au niveau du l'hôpital Khalil Arman, de la w. Bejaia ...	73
Conclusion.....	85
Conclusion Générale	86

LISTE DES ABREVIATIONS

- PLS: latérale de sécurité
- CNPSR : du centre national de prévention et de sécurité routière
- EV : Evolution
- ZU : zone urbaine
- ZR : zone rurale
- SPA : Société Par Actions
- CAAR : La Caisse Algérienne d'Assurance Et De Réassurance
- CH-OR : Chirurgie Orthopédique
- CH-V : Chirurgie Viscérale
- CNMA : Caisse Nationale Des Mutualités Agricoles
- CNPSR : Centre National De Prévention Et De Sécurité Routière
- 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

LISTE DES TABLEAUX

Tableau N° 1: Evolution annuelle des accidents de la route en Algérie de 2002 à 2018	50
Tableau N° 2: Comparaison du nombre total des accidents, tués et blessés (zone urbaine, zone rural) au niveau national pour la période de 2002 à 2018	52
Tableau N° 3: Evolution du nombre total d'accidents de circulation, tués et blessés au niveau de la w. Bejaia (2010 à 2018).	53
Tableau N° 4: Comparaison de l'évolution des accidents, tués et blessés (zone rural, zone urbaine) dans la w.de Bejaia (2010- 2018).....	55
Tableau N° 5: Facteur causant les accidents de circulation en zone urbaine pour la wilaya de Bejaia (2010-2018).	56
Tableau N° 6: Facteur cousant les accidents en zone rural pour la willaya de Bejaia	57
Tableau N° 7: Les causes des accidents de circulation rurale en 2018 dans la wilaya Bejaia	58
Tableau N° 8: Les causes des accidents de circulation urbaine en 2018 w.de Bejaia.	59
Tableau N° 9: répartition des accidents en zone urbaine selon les heures de la journée (2010 à 2018) 61	
Tableau N° 10: Evolution du total d'interventions de la protection civile de la w.Bejaia, des blessés et des tués (2010 à 2018).....	61
Tableau N° 11: Répartition trimestriel des accidents de circulation selon les interventions de la protection civil.....	62
Tableau N° 12: répartition saisonnière des accidents de circulation, w. Bejaia 2018	68
Tableau N° 13: répartition des accidents de circulation selon le lieu et l'heure de la journée W. Bejaia 2018.....	68
Tableau N° 14: type de véhicules impliqués dans les accidents (zone urbaine, rurale)	69
Tableau N° 15: Evaluation des coûts matériels d'accidents (matériels, matériels et corporels) w. Bejaia 2018.....	70
Tableau N° 16: coût corporel indemnisation de victimes blessées w. Bejaia 2018	71
Tableau N° 17: cout d'indemnisation des victimes décédées w. Bejaia 2018.....	72
Tableau N° 18: Récapitulatif des couts moyens obtenus, relatif à chaque préjudice w. Bejaia 2018 ...	72
Tableau N° 19: Répartition des victimes hospitalisées, par tranches âges et par sexe w. Bejaia 2018. 78	
Tableau N° 20: répartition des victimes décédées par sexe et par tranche d'âge w. Bejaia 2018	79
Tableau N° 21: Répartition des victimes hospitalisées par service et par sexe w. Bejaia 2018.....	80
Tableau N° 22: Evaluation du coût d'hospitalisation des victimes blessées d'accidents de circulation w. Bejaia 2018.....	81
Tableau N° 23: évaluation du coût d'hospitalisation des victimes décédées w. Bejaia 2018	82
Tableau N° 24: récapitulatif des coûts moyens obtenus, relatifs à chaque préjudicew. Bejaia 2018....	82
Tableau N° 25: accidents, tuées et blessés pour la w. Bejaia (2018)	83
Tableau N° 26: Evaluation du coût total matériel d'accidents de circulation w. Bejaia 2018.	83
Tableau N° 27:indemnisations total des blesses et tues W.bejaia	84
Tableau N° 28:Evaluation du coût total des accidents de circulation w. Bejaia 2018	84

LISTE DES FIGURES

Figure N° 1: Evolution annuelle du nombre d'accidents au niveau national de 2002 à 2018 ..	51
Figure N° 2: Evolution de nombre d'accidents de la circulation au niveau de la wilaya de Béjaïa (2010 à 2018).	53
Figure N° 3: Evolution de nombre d'accidents de la circulation au niveau de la wilaya de Bejaia.....	54
Figure N° 4: Evaluation de nombre de tués au niveau de la wilaya de Bejaia de 2010.....	55
Figure N° 5: les causes des accidents de circulation au niveau de la wilaya de Bejaia (2010 à 2018) en zone urbaine.	56
Figure N° 6: Les causes des accidents de circulation en zone rural de la w.de Bejaia	57
Figure N° 7: Les causes des accidents de circulation rurale en 2018 dans la wilaya Bejaia ..	58
Figure N° 8: Les causes des accidents de circulation en zone urbaine en 2018 de la w.de Bejaia.....	60

Introduction Générale

Introduction générale

En Algérie, comme partout dans le monde, chaque jour plusieurs personnes sont tuées ou blessés sur les routes.

Des hommes, des femmes et des enfants qui se rendent à l'école ou à leur travail à pied ou en utilisant un véhicule en tant que conducteurs ou passagers, ne rentrant jamais chez eux, laissant derrière eux des familles de personnes.

Des milliers de personnes, chaque année, passeront de longues semaines à l'hôpital après un accident grave et beaucoup d'entre elle ne pourront plus jamais vivre, travailler ou jouer comme elle le faisait auparavant¹.

L'accident de la route (ou accident de la voie publique) est un choc qui à 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, barrière de protection...etc.) ou un élément extérieur à celle-ci (bâtiment mobilier urbain, cabine de téléphone, arbre²).

Selon le Centre National de Prévention et de Sécurité Routière, le nombre d'accidents au niveau national en 2018, enregistré 22991, et ayant engendré 3310 décès et 32570 blessés. Comparativement à l'année précédente, l'Algérie enregistrer une baisse de nombre de décès et de blessés respectivement (-9,04%) et de (-15,75)³.

La wilaya de Bejaia a enregistré une diminution de nombre d'accidents de 733accidents en 2018 et engendré 78décès et 1094 blessés, par rapport à l'année précédents.

Les causes des accidents de la route liées aux trois facteurs humaine, l'état de véhicule et L'environnement.

Les compagnies d'assurance présent aux clients des offre de se produit sur l'assurance de véhicule. Celle- ci caractérise par l'existence d'une garantie obligatoire dite la

¹ Insécurité routière en Algérie et dans le monde : <http://cna.dz/Documentation/traveau-> du CNA/bulletin-assurance-n 14/Insécurité- routière-en Algérie- et- dans le monde.

² BERDJAH Fatma, BERKMEL Warda : Etude provisionnelle de l'évolution des accidents de la circulation en Algérie : cas de l'autoroute Est-Ouest, mémoire de fin cycle, 2017, p1

³ CNPSR : centre national de prévention et de sécurité routière

Introduction Générale

responsabilité civile du conducteur, et d'autres garanties qui sont facultatives liées au dégât matériel de véhicule ; assurance dommage de vol, collision incendie, bris de glaces.

La sécurité routière fait partie des grands chantiers du domaine de la sécurité publique.

Les accidents de la route sont responsables de perte humaine et des séquelles entraînant des incapacités avec détérioration des conditions de vie.

La prise en charge sanitaire des victimes accidentées par les organismes hospitaliers, exige des sommes d'argent importantes pour le paiement des charges personnelles (alimentation, médicament...etc.). Cependant, pour des blessures graves, les victimes accidentés peuvent perdre leur vie ; donc leur sauvetage n'est pas toujours réalisable.

L'objectif de ce travail est de déterminer le coût moyen de la prise en charge par les structures de santé des accidents au niveau de la wilaya de Bejaia.

Ainsi on cherche à déterminer le coût moyen supporté par le secteur des assurances.

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

- Quelles sont les causes des accidents de circulation et quelle est le facteur principal des accidents ?
- Quelle est le coût moyen d'indemnisation des victimes des accidents de circulation par les assurances ?
- Quelles sont les coûts moyens médicaux de la prise en charge des traumatismes dus aux accidents de circulation ?

Pour répondre à ces questions, nous formulons les hypothèses suivantes que nous tenterons de vérifier tout au long de ce travail.

- ✓ Nous supposons que le facteur principal des accidents est le facteur humain
- ✓ Nous supposons que les coûts moyens d'hospitalisation des traumatismes aux accidents est important
- ✓ Nous supposons que les indemnisations des victimes des accidents par les assurances est important

Introduction Générale

Pour répondre à notre problématique, A cet effet on se basera sur une recherche bibliographique, une lecture des différents ouvrages liés à notre thème et la collecte de donnée sera réalisée au niveau des organismes suivants :

- Le Groupement de la gendarmerie national de la w. de Bejaia
- La direction de la protection civile de la w.de Bejaia
- La Société Algérienne d'Assurance SAA Agence 3201
- C.H.U Khalil Arman de Bejaia.

Pour vérifier nos hypothèses, nous avons divisé notre travail en quatre chapitres : Le premier chapitre sera consacré à la présentation des phénomènes des accidents de la route, nous allons définir le concept de l'accident de la route, puis les typologies des accidents, et la prévention. Le deuxième chapitre représenté l'Analyse du système des assurances Automobile en premier lieu, nous donnerons un aperçu sur l'assurance, l'historique de la Société Algérienne des Assurances (SAA) ainsi que sa position dans le secteur des assurances automobiles, puis nous traiterons de l'organisation de la société ainsi que les garanties et les indemnisations de la SAA.

Dans Le troisième chapitre nous avons étudié l'analyse de la sécurité routière en Algérie, nous allons représenter les lois relative aux accidents de route en Algérie et étudier l'évolution des accidents de la route en Algérie et au niveau de la wilaya de Bejaia. Enfin, le quatrième chapitre fera l'objet d'une présentation résultats de notre enquête, effectuée au niveau de la compagnie d'assurance, SAA agence 3202 Bejaia, et de présenter les résultats de notre enquête, effectuée au niveau du CHU KHELIL AMRANE de la wilaya de Bejaia. Enfin, nous terminerons par une conclusion générale.

Introduction

Le transport routier joue un rôle important dans le développement d'un pays. Sa contribution aux volets économique et social n'est plus à démontrer aujourd'hui. Cependant l'intensification de la circulation routière est à l'origine des conséquences économiques, sociales et environnementales fâcheuses telles que la pollution atmosphérique, le bruit, et les accidents de la route. Ce dernier est l'un des problèmes de santé publique majeur car il cause des pertes humaines et économiques considérables et il est à l'origine de beaucoup de dégâts matériels.

La connaissance des interventions effectuées par des spécialistes nécessite d'abord la connaissance des concepts relatifs à la sécurité routière ou bien aux accidents de la route. Pour cela, le présent chapitre consiste en une tentative d'analyse du triangle des accidents de la route, ses causes et ses conséquences. Nous traiterons aussi des différentes formes de prévention et comment bien réagir en cas d'accident.

I.1. Définition de l'accident de la route :

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

Les données se rapportant aux accidents incluent : les collisions entre véhicules et cyclistes ou motocyclistes, entre véhicules et piétons, entre véhicules et animaux, entre véhicules et obstacles fixes. Cette définition inclut aussi en principe les accidents des véhicules seuls ou des cyclistes seuls ou des motocyclistes seuls.

« L'accident est un événement au cours duquel un dommage est causé à une personne ou à un bien matériel, impliquant ou causé par un véhicule routier en mouvement, survenant sur tout chemin ou terrain, l'accident peut impliquer plus d'un véhicule routier »⁴

⁴ Le journal officiel n°46 de la république algérienne démocratique et populaire

Cette définition sert à distinguer entre les accidents qui entraînent des dégâts matériels aux véhicules ainsi que des dégâts humains, et qui ont pour origine d'autres facteurs à part les accidents de la route (incendie, séisme etc.).

I.2. Types d'accidents de la route :

Il existe deux types d'accidents de la route : les accidents matériels et les accidents corporels.

- **Les accidents corporels** : ce sont des accidents qui se manifestent par des dommages corporels (blessés, tués). Il peut s'agir d'un accident de piéton ou d'un accident entre deux véhicules. Un accident corporel (mortel ou non mortel) de la circulation routière :
 - survient sur une route ou sur une rue ouverte à la circulation publique ;
 - implique au moins un véhicule ;
 - provoque au moins une victime.
- **Accidents matériels** : les accidents matériels sont ceux se rapportant à la même définition des accidents et qui n'ont pas eu pour conséquence des victimes tuées ou blessées mais qui se manifestent seulement par des dommages (dégât matériels) enregistrés sur les véhicules, les équipements, l'infrastructure ou toute autre construction.

I.3. Les victimes :

Les victimes sont classées habituellement selon la gravité de leurs blessures. Les termes les plus communément utilisés dans les statistiques des accidents de la route sont : tués, blessés graves et blessés légers.

Les définitions nationales de ces termes sont divergentes d'un pays à l'autre. « Les pays de l'Europe se basent sur les définitions de la banque de données d'accident de la route **IRTAD** (International Road Traffic Accident Data base), de l'OCDE (Organisation de coopération et de développement Economique).

Le terme “ hospitalisé ” a aussi été introduit dans la banque IRTAD pour couvrir “ les victimes d'accidents admises pour soins à l'hôpital, exclusion faite des tués ”.

Les victimes peuvent être classées en deux catégories :

-
- **Les personnes tuées** : la définition d'une personne tuée est : « toute personne qui a été tuée au moment de l'accident ou qui est morte dans les 3 jours qui ont suivi cet accident ». Certaines pays comme la France considèrent comme tuées sur place ou mortes dans les 06 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 le Portugal demeurent les seuls pays de l'union européenne et même de l'OCDE à ne pas fonder leurs statistiques nationales sur la définition du tué à 3 jours telle que défini dans la convention de vienne.⁵
- **Les personnes blessées** : une personne blessée est définie comme toute personne qui n'a pas été tuée, mais qui a subi une ou plusieurs blessures graves ou légères restant de l'accident, on distingue deux types de blessées :
- **La personne gravement blessée** : cette catégorie de blessée 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 profondes, Lésions graves, choc général grave qui exige un traitement médical et toutes autre lésions graves qui entraînent l'admission dans un hôpital ».
 - **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 considéré comme blessées aux fin de statistiques à moins qu'elles montrent des symptômes très clairs de choc ou coupures et qui ont reçu un traitement médical ou exigent une attention médicale ».

I.4. les causes des accidents de la route :

Les accidents de la route résultent de la combinaison de multiples facteurs : la puissance et la conception des véhicules, leur état de fonctionnement, la qualité des voies de circulation, les conditions climatiques, la réglementation et la façon dont elle est imposée sont autant de déterminants qui sont à mettre en parallèle avec l'état de santé mais aussi les valeurs, les attitudes et les comportements des conducteurs (le facteur humain).

⁵DERMEL Ali : Essai d'évaluation des couts des accidents de circulation en Algérie, cas de la willaya de Béjaïa, MAGISTER, université de Béjaïa, 2008 P10.

I.4.1. Les causes liées aux facteurs humains :

Généralement l'être humain est considéré comme étant la principale cause des accidents de circulation routière.

I.4.1.1. Le non respect du code de la route :

Le code de la route détermine la façon dont l'espace public de la rue doit être partagé entre ses différents usagers : piétons, cyclistes, automobilistes et les transports en commun utilitaires, ainsi que les priorités des uns par rapport aux autres quand ils se croisent et les devoirs de chacun pour un usage harmonieux de l'espace urbain.

Le non respect des règles du code de la route est la principale cause des accidents de la route dans le monde

I.4.1.2. L'ivresse au volant :

L'alcool au volant est l'une des causes principal qui provoque un accident de la route, Le conducteur sous l'influence de l'alcool perd le contrôle de véhicule à cause de la vitesse excessive.

Suivant les pays, la limite supérieure, en gramme d'alcool dans un litre de sang toléré pour la conduite d'un véhicule à moteur ne doit pas dépasser 0.10 grammes/litre

La consommation d'alcool avant de s'engager sur la route que se soit au volant ou en tant que piéton accroît la probabilité d'accident ainsi le risque afférent de décision de blessures graves.

Le risque d'accident de circulation commence à accroître sensiblement à une concentration d'alcool dans le sang de 0.4 g/l, et augmente rapidement ensuite chaque petite hausse du taux d'alcoolémie les effets augmente avec l'alcoolémie :

- 0.3g/l : premières modifications du champ visuel et modifications comportementales.
- 0.5g/l (limite légale): allongement du temps de réaction, modifications comportementales plus marquées.
- 1 à 2 g/l : inverse confirmée (trouble de l'équilibre, réduction de l'activité relationnelle).

- Au delà : phase de dépression (perte de notion de temps et de l'espace, altération de la vigilance, coma).

La conduite est interdite à partir d'une alcoolémie de 0.5 g/l dans le sang ou de 0.25 mg/l dans l'air expiré. De 0.5 g/l à moins de 0.8 g /l d'alcool dans le sang(ou 0,25 mg/l à moins de 0.40 mg/l dans l'air expiré).

Pour les conducteurs de transport en commun, la limite est fixée à 0.2 g/l d'alcool dans le sang ou 0.1 mg /l d'alcool dans l'air expiré.⁶

I.4.1.3. La vitesse

La vitesse est considérée comme « le deuxième facteur le plus important après l'alcool pour la survenue des collisions »⁷ une vitesse excessive ou inappropriée aux circonstances est l'un des facteurs majeurs de l'insécurité routière. Des faits et des constatations en apportant la preuve. Les objections souvent entendues viennent soit d'une méconnaissance des données disponibles sur le nombre d'accidents qui ont comme cause l'excès de vitesse.

Soit de l'utilisation d'argumentation subjective à la conviction des personnes qui ont formulé et publié le plus souvent de leur vie personnelle et ne pas avoir pris en compte les impératifs de l'utilisation collective des routes.

Toutes les expériences montrent que les limitations de vitesse améliorent la sécurité routière, les expériences vécues dans les pays développés ont démontré qu'à chaque fois que les limitations de vitesse ont été instaurées, elles ont toujours considérablement amélioré la sécurité routière. C'est le cas d'un certain nombre de pays comme l'Allemagne en 1975 : limitation de vitesse à 100 Km/h sur route, aux états- unis : diminution de la vitesse sur autoroute, en France la réduction de vitesse moyenne de l'ordre de 10 Km/h en 1970 et en suisse une expérimentation de la réduction des vitesses limites en ville de 60 à 50 Km/h en 1982. Toutes ces expériences de réduction de vitesse ont conduit respectivement à :

- la réduction du nombre d'accident de 8% et de la gravité des accidents de 20% sur les routes hors agglomération en Allemagne.

⁶Masmoudi S. : La violence Routière, étude analytique des accidents de la route en Algérie. Mémoire de fin d'étude D'inspecteur des transports terrestres. Ecole Nationale de Transport Terrestre Batna. 2004

⁷ D'après les statistiques de l'OMS : rapport sur la sécurité routière, année 2013.

- une baisse du nombre de tués de 11% (soit un gain de 6000 tués annuellement) aux Etats-Unis.
- un gain de sécurité, le nombre de tués a diminué de 31% en France.
- une diminution 9.3% des accidents constatés en suisse.

L'OMS a montré l'incidence de la vitesse sur les accidents et les blessures qui en résultent comme suit :

- Une augmentation de la vitesse de 1 Km/h est associée à une augmentation de 3% du risque d'accident avec blessures.

Pour les occupants d'une voiture accidentée à une vitesse de 80 Km/h, la probabilité de décès est 20 fois supérieure à ce qu'elle aurait été à 32 Km/h.

- Les piétons ont 90% de chance de survivre à une collision avec une voiture lancée à 30 Km/h au moins. Mais moins de 50% de chance de survie en cas de collision à 45 Km/h.
- La probabilité qu'un piéton soit tué est multipliée par huit lorsque la vitesse passe de 30 Km/h à 50 Km/h.

L'INRETS (Institut National de Recherche sur le Transport et leur Sécurité en France) a également montré que le taux d'accident corporel par véhicule subit presque un doublement quand on passe d'une vitesse de 100 Km/h à 180 Km/h.

I.4.1.4. La ceinture de sécurité :

La ceinture de sécurité joue un rôle important dans la réduction de la gravité des blessures lors d'un accident. Que ce soit pour les conducteurs de voiture, de bus, ou de camion.

Dans plusieurs pays en voie de développement l'utilisation des motos est répandue et le port du casque contribue à la sécurité des utilisateurs.

L'utilisation des moyens de protection pour les passagers est aussi important (ceinture de sécurité arrière, dispositifs de sécurité pour enfants, casque). Les mesures législatives sont importantes pour inciter le non-conducteur à les utiliser. Malheureusement, dans les pays en voie de développement, la législation accorde très peu d'importance à la sécurité routière, en particulier pour les utilisateurs les plus vulnérables.

I.4.1.5. L'expérience et l'âge du conducteur :

L'âge des conducteurs est un facteur important dans la surveillance 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 conduisent à adopter des comportements excessifs.

Selon des études faites dans les pays développés, il existe une relation étroite entre l'inexpérience du conducteur et la probabilité d'une collision avec un autre véhicule ou piéton (survenance d'accident). Les conducteurs ayant une longue expérience sont beaucoup plus en sécurité que les conducteurs inexpérimentés. La conduite de l'automobile est une technique qui s'apprend et qui comme toute autre technique, ne peut se conserver que par une pratique régulière. L'expérience ne peut être enseignée, elle est acquise au fil des années. Dans cette optique, l'expérience a un impact direct sur la sécurité des conducteurs et d'autres usagers (piétons, cyclistes, etc.)

Il ressort des études réalisées dans les pays développés que « les risques sont particulièrement élevés pendant la première année qui suit l'obtention du permis de conduire ».

I.4.1.6. L'imprudence des piétons

Les piétons sont très mobiles et changent facilement leur direction, ils cherchent, à priori, le chemin le plus direct. Leur comportement est donc en grande partie déterminé par leurs motifs qui peuvent être variés. Autrement dit, les piétons sont imprudents dans leurs déplacements, ce qui augmente le risque d'exposition aux accidents.

D'après les données de l'OMS de l'années 2004 les piétons ont 90% de chance de survivre à une collision avec une voiture si la vitesse d'impact est au maximum de 30km/h, mais leur chance de survie tombe à moins de 50% si cette vitesse est supérieure ou égales à 45%/h quand la vitesse d'impact passe de 30km/h à 50km/h, la probabilité qu'un piéton soit tué est multipliées par huit on note aussi que les piétons sont plus vulnérables physiquement à mesure que la vitesse augmente⁸.

⁸ OMS : Rapport mondiale sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004

I.4.1.7. L'utilisation du téléphone dans le véhicule

L'utilisation du téléphone en conduisant constitue une tâche secondaire susceptible de perturber la tâche principale (conduire) dans la mesure où elle sollicite généralement les mêmes mécanismes perceptifs et cognitifs. Malgré les bienfaits du téléphone portable, le fait de l'utiliser en conduisant, peut affecter plus ou moins négativement la conduite : le temps de réaction en cas d'urgence, la position du véhicule sur la voie de circulation ; la quantité d'informations visuelles traitées par le conducteur diminue quand il est en communication téléphonique (moindre consultation des rétroviseurs) ; la charge perspective et mentale² 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.

I.4.1.8. La fatigue:

La fatigue ou la somnolence peuvent être associées à divers facteurs certains parmi eux concernent la circulation routière. Comme la conduite sur des longues distances, le manque de sommeil et la perturbation des rythmes circadiens. Trois groupes de personnes présentent des risques élevés :

- Les jeunes âgés de 16 à 29 ans, surtout les hommes.
- Les travailleurs de quarts dont le sommeil est perturbé par un travail de nuit ou par des heures de travail long et irrégulier.

Les personnes souffrant d'un syndrome de l'apnée du sommeil ou de narcolepsie non traités.⁹

I.4.2. La cause liée à l'environnement

Les enfants dans la conception de la route entraînent des accidents dans la mesure où les conducteurs ne parviennent pas à apprécier de manière adéquate les possibilités et les

⁹ OMS : Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de circulation : facteur de risque suisse 2004.p89

risques dans une configuration de route donnée. Les facteurs liés à l'environnement défavorable contribuent aux accidents en rendant plus difficiles les manœuvres du véhicule. Les signalisations ou équipements inadaptés constituent un éventuel danger. Les obstructions enfin représentent des dangers imprévus. En outre les conditions météorologiques multiplient les risques d'accidents surtout lorsqu'elles sont accompagnées d'une mauvaise conception de la route.

I.4.3. Les causes liées au véhicule

Les problèmes liés au véhicule causant des accidents sont en général des problèmes qui surviennent de manière soudaine, souvent du fait d'un défaut d'entretien. Les pneus et les freins sont souvent en cause.

Le véhicule est l'agent pathogène. Aussi doit il faire l'objet d'une attention particulière. L'introduction de divers équipement spécifique a sensiblement amélioré la sécurité des véhicules.

I.5. PRÉVENTION DES RISQUES D'ACCIDENT DE LA CIRCULATION

Que vous soyez au volant d'une voiture, au guidon d'une moto, d'un scooter, d'un vélo ou encore à pied, la vitesse, l'alcool, la fatigue, le téléphone, sont autant de danger auxquels faire face chaque jour. Pour éviter au mieux de se mettre ou de mettre les autres usagers de la route en danger, de bons réflexes sont à adopter. En cas d'accident, il faut retenir trois mots essentiels : protéger, alerter, secourir. Comment éviter l'accident de circulation ? Comment réagir en cas d'accident.

I.5.1. Comment éviter l'accident de circulation :

I.5.1.1. Rester concentré sur la route :

Pour être en pleine possession de ses moyens et garder sa concentration sur la route, il faut respecter scrupuleusement le code de la route et suivre ces conseils :

- Eviter de boire de l'alcool avant de prendre le volant.
- Ne pas utiliser de téléphone, que ce soit pour envoyer un message, consulter Internet ou décrocher : même en kit mains-libres, l'attention est davantage focalisée sur la conversation que sur la conduite, le risque d'accrochage est élevé. De même, il est conseillé de se garer avant de manipuler le GPS.

- En cas de prise de médicaments, il faut faire attention aux pictogrammes présents sur les boîtes : certains traitements peuvent comporter des risques pour la conduite.
- Il est recommandé de faire une pause au moins toutes les deux heures, et en cas de sensation de fatigue, ne pas hésiter à s'arrêter pour faire une sieste : la somnolence multiplie par 8 le risque d'accidents !

I.5.1.2. Les précautions à prendre avant de prendre le volant :

Avant de prendre le volant, il est recommandé de prendre les précautions suivantes :

- Prendre garde aux prévisions météorologiques et aux conditions de circulation.
- Equiper le véhicule en fonction de la saison (adapter les pneus en hiver).
- Avoir une lampe de poche qui fonctionne dans la voiture en cas de problème la nuit.
- S'équiper d'une trousse de secours (couverture de survie, compresses, ciseaux, etc.).
- Faire régulièrement le tour de la voiture pour vérifier l'état des niveaux (huile, liquide de refroidissement, freins, lève-vitre...), la pression et l'usure des pneus (y compris la roue de secours !), les éclairages (phares, feux de croisement, clignotants...) et l'état des essuie-glaces.

I.5.1.3. Conduire sûrement et sereinement:

- Voici quelques principes à appliquer pour une conduite plus sereine :
- Rester calme : rien ne sert de vous énerver à cause d'un embouteillage, d'un usager qui semble chercher son chemin ou de tout autre imprévu sur la route. Perdre le contrôle de vous-même, c'est risquer de perdre le contrôle de votre véhicule.
- Ne pas oublier les clignotants : cela peut vous sembler évident, mais de nombreux automobilistes ne l'utilisent pas pour signaler un changement de direction ou une sortie de place de stationnement, parfois par simple fainéantise. Ne faites pas la même erreur et pensez toujours à signaler aux autres usagers de la route dans quelle direction vous allez.
- Vérifier les angles morts : lorsque vous vous déportez pour doubler un véhicule ou que vous entrez dans un rond-point, assurez-vous qu'aucune voiture ou aucun deux-roues ne se situe dans votre angle mort.
- Respecter les distances de sécurité : en cas de freinage d'urgence, vous risqueriez de percuter le véhicule qui vous précède si vous roulez trop près de lui. Si vous doublez, ne vous rabattez pas en « queue de poisson », c'est-à-dire trop près devant le véhicule dépassé : cette attitude a tendance à exaspérer les usagers.

- Stationner sur les places appropriées : ne vous gardez pas sur les passages piétons, sur la bande d'arrêt d'urgence ou sur des voies destinées aux secours (pompiers...), ni sur une piste cyclable, ce qui contraindrait les cyclistes à se déporter et se mettre en danger.
- Circuler dans votre voie : n'empruntez pas les voies de bus en ville, restez sur la voie de droite sur autoroute si vous ne doublez pas... Rouler au mauvais endroit peut surprendre les autres usagers et causer des accidents.
- Anticiper le comportement des autres usagers de la route
- L'anticipation est un des maîtres mots sur la route : il faut toujours essayer d'anticiper les réactions et éventuelles erreurs des autres usagers, les changements de revêtement, les courbes et virages... Voici quelques exemples de questions à se poser :
- Une voiture a une plaque d'immatriculation étrangère : son conducteur a-t-il l'habitude des routes françaises ?
- Il pleut et un cycliste évolue le long de la route : voit-il suffisamment bien ou risque-t-il de glisser ou faire un écart ?
- Des enfants courent sur le trottoir : vont-ils traverser sans regarder ?
- Le véhicule devant roule très lentement : va-t-il s'arrêter ou changer de direction sans mettre le clignotant ?
- De manière générale, il faut toujours prendre en compte tous les usagers avec qui vous partagez la route et essayer d'imaginer ce qu'il peut se passer dans les secondes à venir. Ainsi, vous vous ferez moins surprendre et pourrez réagir plus sereinement.

I.5.1.4. La courtoisie au volant, un facteur de sécurité sur la route :

La courtoisie au volant, ce n'est pas seulement une question de politesse, mais aussi de sécurité. Les incivilités sur la route se traduisent souvent par des comportements dangereux, susceptibles de provoquer des accidents. Gardez votre calme et restez courtois : les conditions de circulation s'en verront améliorées.

I.5.2. Comment bien réagir en cas d'accident de la circulation

En cas d'accident, trois mots essentiels sont à retenir : protéger, alerter, secourir.

I.5.2.1. Protéger sur route ou sur autoroute

- Allumer les feux de détresse dès le ralentissement ;

- Se garer avec prudence sur la bande d'arrêt d'urgence pour porter assistance à quelqu'un. Attention : il est important d'éviter qu'un accident supplémentaire survienne et de ne pas gêner l'arrivée des secours ;
- Équiper tous les passagers avec les gilets jaunes de sécurité ;
- Mettre les passagers à l'abri à l'extérieur du véhicule, en sortant par les portières les moins exposées au danger, et se placer derrière les barrières de sécurité si elles existent, ou loin de la chaussée ;
- Sur route, baliser l'accident par un triangle à 30 mètres minimum et ce dans les deux sens de circulation, s'il est possible de le faire en toute sécurité (densité de circulation, visibilité, etc.) ;
- La nuit, éclairer les véhicules accidentés à l'aide des feux de route des autres véhicules présents ;
- Interdire de fumer à proximité des véhicules accidentés pour éviter un incendie ;
- Conserver la fluidité du trafic lorsqu'un accident survient sur la voie en sens inverse. Ne pas ralentir pour regarder.
- Pour les véhicules accidentés, il faut :
 - Couper le contact de tous les véhicules ;
 - Débrancher la batterie car des étincelles peuvent provoquer un incendie ;
 - Caler les véhicules en cas d'instabilité (passer une vitesse ou serrer le frein à main).

I.5.2.2. Alerter

Alerter les secours le plus rapidement possible. Chaque minute compte! Toujours prévenir les secours en composant le 18 ou le 112 depuis un téléphone fixe ou mobile. Sur l'autoroute, les voies rapides et les tunnels, des bornes d'appel d'urgence sont placées tous les 2km et sont disponibles 24h/24. Elles vous permettent d'être mis en relation avec le poste de contrôle de sécurité. L'appel est gratuit et géo-localisé.

Ne jamais penser qu'une autre personne a déjà alerté les secours. Garder son calme, être bref et précis :

- Décrire l'emplacement exact de l'accident, si cela est possible : nom de la route, sens dans lequel s'est produit l'accident ... (se référer aux panneaux, bornes, etc.).
- Mentionner le nombre, le type des véhicules accidentés et les éventuelles circonstances particulières.
- Mentionner le nombre et l'état apparent des blessés.

I.5.2.3 Secourir

En attendant l'arrivée des secours, il est nécessaire d'assister les blessés sans risquer d'aggraver leur état. Il faut :

- Laisser les victimes dans les véhicules, sauf en cas d'incendie ou autre risque ;
- Si la victime est inconsciente, desserrer ses vêtements, dégager ses voies respiratoires (nez et bouche) et la mettre en position latérale de sécurité ;
- En cas de besoin, réaliser un massage cardiaque ;
- En cas d'hémorragie abondante, comprimer la plaie ;
- Couvrir les victimes ;
- Parler aux blessés, les réconforter

Attention

- Ne pas déplacer un blessé, sauf en cas de danger imminent (incendie, risque d'explosion, circulation dense, etc.) ;
- Ne pas retirer le casque d'une victime ;
- Ne pas lui donner ni à manger ni à boire ;
- Ne jamais enlever les vêtements d'un brûlé.
- Dans le cas où la victime doit obligatoirement être déplacée, prendre certaines précautions :
 - Ne pas la tirer par les membres ;
 - Eviter toute torsion de sa colonne vertébrale ;
 - Placer la victime en position latérale de sécurité (PLS) : allongée sur le côté avec le genou fléchi pour qu'il ne roule pas.
- En cas de feu de véhicule :
 - En cas de départ de feu, si possible, utiliser un extincteur pour attaquer le feu sous le moteur et par la calandre. Ne pas prendre de risque inutile en attendant l'arrivée des secours ;
 - Si le feu est déjà déclaré, s'éloigner du véhicule au plus vite, après avoir mis les éventuelles victimes en sécurité ;
 - Ne jamais utiliser d'eau sur un feu, cela aggraverait la situation ;
 - Ne pas soulever le capot d'une voiture en feu ;
 - Attention au risque d'explosion, notamment sur les véhicules GPL.

Conclusion

L'accident routier est le résultat d'une combinaison complexe de facteurs divers et difficiles à pondérer que l'on ramène trop sommairement à un triptyque véhicule-environnement- usager. L'homme est souvent responsable des accidents de la route. L'approche privilégiée pour la réduction des accidents et de leurs impacts est la prévention des traumatismes routiers.

Introduction

Des concepts font naître en chacun de nous, un besoin naturel de sécurité. Ce besoin naturel conduit l'homme à inventer et à améliorer sans cesse des moyens originaux de protection sociale et économique basés en grande partie sur le principe de la solidarité et de la mutualité.

Au sein des sociétés primitives et antiques, les hommes ont vite compris les vertus de l'entraide. La solidarité qui naît de la vie en communauté permet la survie du groupe dans un milieu hostile soutenu par des fatalités et des événements fortuits contre lesquels la volonté de l'homme ne peut rien. Toute fois, il convient de dire que ces mutualités menèrent aux assurances à primes, dont les premiers vestiges ont été notés au milieu du quatorzième siècle. Alors, le principe de solidarité qui prédominait dans le passé, a cédé sa place à une forme d'assistance basée sur l'intérêt de chacune des parties au contrat sous le nom d'assuré et d'assureur.

L'assurance s'est développée de manière pragmatique, sous les contraintes économiques et sociales liées à la nécessité d'entreprendre.

Dans ce chapitre nous donnerons, en premier lieu un aperçu sur l'assurance, l'historique de la Société Algérienne des Assurances (SAA) ainsi que sa position dans le secteur des assurances automobiles, puis nous traiterons de l'organisation de la société ainsi que les garanties et les indemnisations de la SAA.

Section 01 : L'assurance**II.1.1. Définition de l'assurance :**

Définition 1 : Une assurance est un service qui fournit une prestation lors de la survenance d'un risque. La prestation, généralement financière, peut être destinée à un individu, une association ou une entreprise, en échange de la perception d'une cotisation ou prime. Par extension, l'assurance est le secteur économique qui regroupe les activités de conception, de production et commercialisation de ce type de services.

Définition 2: En France, ni par le Code Civil ni même par le Code des assurances, il faut se contenter de la définition communément admise : « L'assurance est l'opération par laquelle une partie qui est l'assureur s'engage à exécuter une prestation au profit d'une autre partie qui est l'assuré en cas de réalisation d'un événement aléatoire, le risque en contrepartie d'une

somme d'argent qui est appelée la prime ou la cotisation. » Cette définition implique deux réalités essentielles : la mutualité et le contrat.

D'une part, l'opération d'assurance doit obligatoirement (directement ou indirectement : nous verrons pourquoi) prendre place dans un ensemble de même nature. Un grand nombre d'assurés paient une prime à l'assureur, en contrepartie de quoi celui-ci utilisera cette masse pour indemniser les sinistres de quelques-uns.

D'autre part, cette opération d'assurance aux manifestations immédiates (le paiement des primes – et différées – les règlements des conséquences du sinistre lorsque celui-ci survient – et précisée et décrite dans un contrat signé par les deux parties que sont l'assuré et l'assureur.

Définition 3: selon l'écrivain contemporain Joseph HEMARD, l'assurance est définie comme 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 prenant en charge un ensemble de risques les compense conformément aux lois de la statistiques

De cette définition, nous relevons d'une part que plusieurs éléments interviennent dans l'opération d'assurance. On peut citer principalement le risque, la prime, la prestation de l'assureur.

II.1.2. Les parties engagées au sein d'une opération d'assurance

Un contrat d'assurance, nécessite la présence de certains facteurs, Chaque facteur, à un rôle différent par rapport aux autres, il ressort que 6 parties entrent en jeu au sein d'une opération d'assurance :

L'assuré : Il s'agit de la personne exposée 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 risque¹⁴.

Le bénéficiaire : Il s'agit de la personne qui doit percevoir la prestation de l'assureur C'est la personne physique ou morale qui perçoit, le cas échéant la prestation¹⁵, c'est-à-dire ; c'est la personne qui va être indemnisé en cas de réalisation du risque.

¹⁴MRABET N « techniques d'assurance » université virtuelle de Tunis, 2007. p1

¹⁵TOSETTI A « assurance comptabilité réglementation actuariat » Economica 2002, p13

Le souscripteur : Il s'agit de la personne qui signe la police d'assurance (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.

L'assureur : Il s'agit de la personne morale qui accepte la prise en charge des risques, perçoit les cotisations et règle les sinistres.

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 contrat¹⁶

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'assuré¹⁷.

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 contrat¹⁸.

Le contrat doit contenir obligatoirement outre les signatures des parties, les mentions ci après¹⁹ :

- 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.

Notons que, dans le cas des assurances individuelles non-vie, l'assuré, le bénéficiaire et le souscripteur sont souvent une seule et même personne.

¹⁶ 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

¹⁷ BENAHMED.K, op cit, p21

¹⁸ MERABET.N, op cit, p15

¹⁹ DIDANE .M «Code des assurances, édition actualisée » BELKEISE édition DARE ELBAIDA Alger, décembre 2010, p6

II.1.3. Les éléments d'une opération d'assurance

Toujours à partir de la définition que nous avons donnée de l'opération d'assurance, 5 notions s'y rattachent méritent d'être explicitées²⁰:

II.1.3.1. Le risque

La notion de « risque » renvoie à plusieurs définitions. Le « risque » peut désigner²¹:

- 1) l'objet assuré (un bâtiment, une automobile,...) : on parle alors dans ce cas de « risque-objet».
- 2) une catégorie d'événements assurables de même nature à partir de laquelle on établit une tarification : on parle alors du « risque chômage », du « risque invalidité », du « risque entreprise ».
- 3) un événement dommageable (la maladie, un incendie, un vol, le décès,...) : on parle alors de « risque-cause » ou péril.

La dernière acception du mot « risque » est, dans le domaine de l'**assurance**, la plus importante. Le risque est alors l'événement dommageable contre l'arrivée duquel on cherche à se prémunir et correspond donc à l'événement assuré.

Pour qu'un risque soit assurable, il faut qu'il réponde nécessairement à 3 conditions :

- 1) Il doit être futur (si l'événement dommageable s'est déjà réalisé, on ne parle plus de risque)
- 2) Il doit être incertain : l'incertitude doit résider soit dans la survenance ou non de l'événement (on ne doit pas pouvoir être en mesure de prédire si la personne assurée contre la maladie, par exemple, tombera malade ou non) ou dans sa date de survenance (on ne doit pas pouvoir être en mesure de prédire la date de la mort de la personne ayant souscrit une assurance-décès).
- 3) Le risque doit être indépendant de la volonté de l'assuré.

Cependant, ces conditions sont nécessaires, mais non suffisantes pour qu'un risque puisse être assurable. En effet, pour qu'existe un risque assurable, il faut aussi qu'existe un marché de l'assurance, c'est-à-dire qu'il faut qu'il y ait non seulement une demande des particuliers, des entreprises ou des collectivités, mais il faut également qu'il y ait une offre des assureurs.

Pour que les assureurs acceptent de prendre en charge un risque (entendu dans la deuxième acception du terme comme « catégorie d'événements assurables de même nature »), il faut que soient réunies trois autres conditions :

- Il faut qu'il y ait la possibilité de mutualisation du risque.

²⁰COUILBAULT F, ELIASHBERG C, LATRASSE M, OP cit, p47

²¹Ecole Supérieure d'Assurances (ESA) ;BTS Assurance(<http://www.assurance-et-mutuelle.com/>)

- Il faut que l'assureur soit doté d'une capacité financière suffisante pour prendre en charge les sinistres qui surviendront dans cette catégorie de risques,
- Il faut que soient réunies les conditions juridiques permettant d'assurer le risque : il faut notamment que le risque soit lié à une activité licite. Il serait donc formellement interdit d'assurer une activité clandestine de trafic d'armes ou de drogue, par exemple.

II.1.3.2. La prime

La prime est la contribution que verse l'assuré à l'assureur en échange de la garantie qui lui est accordée de se voir indemnisé (selon les conditions contractuelles) en cas de la réalisation du risque pour lequel il s'est assuré. 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 payer²². Il existe trois types de primes qui se présentent comme suit²³ :

- **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 :

$$\text{Prime pure} = \text{fréquence} * \text{coût moyen}$$

- **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

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

- **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 :

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

²²Idem; Ecole Supérieure d'Assurances (ESA) ;BTS Assurance(<http://www.assurance-et-mutuelle.com/>)p93

²³SOUFIT 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

II.1.3.3. La mutualité

L'ensemble des personnes assurées contre un même risque et qui cotisent pour faire face à ses conséquences constitue une mutualité. L'assurance est donc l'organisation de la solidarité entre les gens assurés contre la survenance du même type d'événement. Selon ce principe, si le risque s'aggrave, le tarif des contrats augmente, si le risque diminue, le tarif baisse. Si des assurés « fraudent » (en ne déclarant pas la gravité de leurs risques ou en exagérant l'importance d'un sinistre, par exemple), c'est l'ensemble de la communauté qui sera pénalisée. L'idée de compensation au sein de la mutualité implique que tous les membres de cette mutualité soient traités sur un pied d'égalité, c'est-à-dire avec équité.

II.1.3.4. La prestation de l'assureur : indemnité et forfait

Les prestations financières de l'assureur peuvent être de 2 sortes. Elles peuvent prendre la forme :

a) d'indemnités : les indemnités sont déterminées après la survenance du sinistre en fonction de son importance (c'est ce type de prestation que verse un assureur à son assuré lorsque ce dernier est victime d'un accident de la route, par exemple).

b) de prestations forfaitaires : ces prestations sont déterminées à la souscription du contrat, avant la survenance du sinistre. Il peut s'agir alors du versement d'un capital, d'une rente ou encore d'une somme d'un certain montant par jour. C'est ce type de prestation que délivre un assureur surtout dans le cadre d'un contrat d'assurance vie ou d'assurance-décès.

II.1.4. Le courtier d'assurance :

Le courtier d'assurance est un intermédiaire qui met en relation son client (l'assuré) et un assureur de son choix (compagnie d'assurance, mutuelle, organisme de prévoyance). Mandataire de l'assuré, son rôle est de mettre en rapport toute personne physique ou morale désirant s'assurer avec une société d'assurances en vue de la couverture d'un ou de plusieurs risques. Cette activité consiste à présenter, proposer ou aider à conclure des contrats d'assurance ou de réassurance ou à réaliser d'autres travaux préparatoires à leur conclusion. (Article 511-1 code des assurances), ses clients peuvent être des particuliers, entreprises, associations... Il prépare la conclusion des contrats, aide éventuellement à leur gestion et à leur exécution, notamment en cas de sinistre.

Il est considéré comme un commerçant qui fait à titre principal des actes d'entremise dont le caractère est commercial ; c'est à ce titre qu'il dépend du Registre du Commerce et des Sociétés.

A la différence de l'Agent général d'assurance, le courtier est amené à travailler avec plusieurs entreprises d'assurances de son choix.

II.1.5. Le rôle de l'assurance

L'assurance a pour but la protection des patrimoines et des personnes, mais joue également un rôle important dans l'économie²⁴ :

- En fiabilisant les relations commerciales
- En jouant un rôle important d'investisseur de l'économie nationale
- En favorisant l'investissement

L'assurance joue également un rôle social. Les prestations versées aux assurés et aux bénéficiaires des contrats leur permettent :

- de maintenir leurs revenus
- de reconstituer leur patrimoine
- de ne pas être à la charge de la collectivité publique pour les victimes d'accidents
- de sauvegarder des emplois, des compétences
- de préserver le tissu économique.

Section 02 : Généralité sur l'assurance automobile

II.2.1. Définition d'assurances automobile :

Le contrat assurance automobile est une assurance obligatoire qui a pour but de garantir le conducteur d'un véhicule automobile contre les conséquences des dommages matériels ou corporels causés par son véhicule à des tiers. En fonction du type de contrat souscrit, l'assurance automobile peut également couvrir les dommages matériels pour le véhicule assuré et les dommages corporels du conducteur. Cette assurance, qui est laissé au libre choix de l'assuré, et qui s'ajoute à l'assurance obligatoire afin de satisfaire un besoin qui dépasse le cadre de garantie légalement exigée²⁵.

L'apparition de l'assurance en Algérie remonte à 1 ère coloniale, où son évolution est directement liée à l'évolution des assurances en France.

Après l'indépendance, le secteur assurantiel était soumis au monopole de l'Etat durant la période centralisée, puis a été libéré en 1995 à travers l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995; relative aux assurances.

²⁴Le rôle de l'assurance publié le 7 décembre 2015 par Arca Patrimoine

²⁵COUILBAULT. F, ELIASHBERG.C et LATRASSE.M. « Les grands principes de l'assurance. » Edition : l'Argus, Paris 2003.

II.2.2. L'obligation d'assurance

D'après le 1er 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 automobile²⁶:

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.

L'obligation d'assurance se base sur le 4ème article de l'ordonnance n° 74-15 du 30 janvier 1974, ce dernier 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 public²⁷.

²⁶Ordonnance 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,

²⁷Ordonnance n° 95-07 du 23 chaabane 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances et ses textes d'application. CNA, janvier 2012, p33

II.2.3. Les contrats de la SAA :**II.2.3.1. Présentation des contrats d'assurance automobile**

Le présent contrat est régi par le code civil, l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995, relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi N° 06-04 février 2006, par l'ordonnance N°74-15, du 30 janvier 1974, relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobile et au régime d'indemnisation des dommages, modifiée et complétée par la loi N°88-31 du 19 juillet 1988 ainsi que les décrets d'application N°80-34, 80-35, 80-36, 80-37 du 16 février 1980.

II.2.3.2. Les types de contrats

Les contrats d'assurance automobile sont divisés en deux types²⁸ :

- **Les contrats mono véhicule:** qui concerne uniquement un seul véhicule. On trouve dans ce type de contrats, les remboursements liés au véhicule lui même, et ceux liés au conducteur.
- **Les contrats flottes:** Ce type de contrats concerne plusieurs véhicules appartenant à une même personne (physique ou morale). Les principaux renseignements qui figurent dans ce genre de contrats sont ceux des véhicules.

II.2.3.3. Objet du contrat

Le présent contrat couvre l'indemnisation des dommages corporels et/ou matériels causés à autrui en cas d'accident, incendie ou explosion dans lesquels est impliqué, qu'il soit en circulation ou hors circulation :

- Le véhicule désigné aux conditions particulières :
 - Ses accessoires et produits servant a son utilisation.
 - Les objets et substance qu'il transporte.
- La remorque ou caravane désignée aux contritions particulières

Conformément à l'article 02 de l'ordonnance N°95/07 du 25 janvier 1995, modifiée et complémentée par la loi 06-04c du 20 février 2006, relative aux assurances, la présentation peut être servie en nature.

²⁸ Mémoire fin d'études essais d'évolution des couts des accidents de circulation routier cas de willaya de Béjaïa, université de Bejaïa ; réalisée par AROUI Rahima-AROUN Fawzia ; p22

II.2.4. Les conventions de règlement :**II.2.4.1. La convention IDA (indemnisation direct des assurés)**

La convention d'indemnisation direct des assurés est adoptés par toutes les compagnies d'assurances est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2001 Dans le but d'accélérer et d'améliorer la procédure d'indemnisation des sinistres automobiles, d'éviter des discussions sur les partages de responsabilité.

Les entreprises d'assurances, membre de cette convention, s'engagent à indemniser directement l'assuré en cas de sinistre.³ et la part de responsabilité incombant à chaque assuré est déterminée à partir du constat amiable, d'un barème de responsabilité et de moyen de preuve tels que les témoignages.

Tout un budget a été consacré ; des séminaires de formation et des campagnes d'information ont été effectués dans l'ensemble des régions et pour tous les assureurs ; des instructions, mots et directives émanant de la direction générale (respective à chaque compagnie) vers les unités régionales et les agences ont été effectués dans le but de la mise en application de cette convention.

En effet, celle-ci n'a pas été appliquée malgré les campagnes d'information et de sensibilisation réalisées. Cette convention a subit un échec qu'est du à plusieurs raisons énumérées dans une communication lors d'un séminaire et qui sont comme suit 4 :

- Les gestionnaires concernés par l'application de la convention n'ont pas été touchés par les formations en 2001.
- Les gestionnaires de l'assuré (au titre de R.C du tiers) avant de recevoir le recours.
- Le non conviction d'une très grande partie des responsables de l'entreprise.⁴
- Le non renseignement de l'assuré sur le constat amiable.

II.2.4.2. Les conditions d'application de la convention:

Pour que ces convention DAC soit applicable et fiable certaines conditions doivent être réunies à savoir:

- Seuls les dommages matériels ;
- Seuls les sinistres survenus sur le territoire algérien ;
- Les véhicules terrestres à moteur et leurs remorques ou semi remorques soumis à l'obligation d'assurance, et qui identifiés et assurés apurés de sociétés ou de mutuelles d'assurance adhérentes à la convention.
- Les dommages ne dépassent pas un montant de vingt mille (20000DA).

- Les accidents entre deux véhicules et deux seulement.
- Les dommages qui doivent faire l'objet d'expertise et d'évaluation par un expert automobile.

II.2.4.3. La convention IDAC (indemnisation direct d'accident corporel)

La convention IDAC viendra ainsi compléter la convention DAC en assurant l'indemnisation direct des assurés sur les dommages corporels issue de la même catégorie de risques.

II.2.5. Les garanties de la SAA

II.2.5.1. Le fond de garantie automobile

Le fond de garantie automobile (FGA) est créé le 05 avril 2004²⁹. Il est chargé de supporter tout ou une partie des indemnités allouées aux victimes d'accident corporels ou à leurs ayants droit lorsque le responsable des dommages :

Est non assuré ; Demeure inconnu ; Se trouve, au moment de l'accident déchu de la garantie, ou insuffisamment couvert ; Se révèle totalement ou partiellement insolvable.

Le FGA est placé sous la tutelle du ministre chargé des finances. Il est doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

Les ressources du FGA sont constituées de :

- Les produits de placement du fond.
- Les majorations d'amendes dans le cadre des sanctions en matière d'obligation d'assurance automobile.
- La contribution des assurés fixée à 3% obligatoires.
- Les dotations éventuelles du budget de l'Etat.
- Toutes autres ressources pouvant être attribuées au fond.
- Quant aux dépenses du FGA, elles sont composées :
 - Des indemnités et frais versés aux titre des sinistres à la charge du fond et les indemnités pouvant être allouées aux entreprises d'assurance aux titre des dossiers qui leurs seraient éventuellement confiés en gestion.
 - Des frais engagés au titre des recours.
 - Des frais de fonctionnement et d'administration du fond.

II.2.5.2. Types de garantie :

Il existe deux principaux types de garanties supportés par les sociétés d'assurance

²⁹SADI Nour al Houda « Essai d'analyse du système des assurances dans la perspective d'une meilleur protection contre le sinistre. » Mémoire de magister, université de Bejaia, 2006.

SAA; la garantie obligatoire aussi la garantie responsabilité civile et les garanties facultatives, sont présentées comme suit:

II.2.5.2.1. Garantie responsabilité civile (obligatoire) :

Cette garantie est dans le but de garantir 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.

- 1) **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 circulation du véhicule dans les accidents, incendie ou explosion causés par ce véhicule ou par un appareil terrestre qui lui est attelé.
- 2) **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 causés 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.
- 3) **Garanties complémentaires** : La garantie est étendue aux dommages causés par le véhicule assuré, à lorsqu'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 en course à l'égard des Tiers ou transportés, par les passagers, à partir du moment où ils montent dans le véhicule assuré jusqu'au moment où ils en sortent.

II.2.5.2.2. Garantie facultative

La garantie facultative donne le choix au souscripteur de contrat de sélectionner les dommages qu'il peut subir selon sa conscience ; cette dernière est présentée comme suit :

II.2.5.2.2.1. Garantie des dommages causés au véhicule:

- **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 prévu dans le catalogue du constructeur, est compris dans la garantie le paiement de réparation des dommages causés par hautes eaux, inondations chute des pierres, et glissement de terrains.

- **Dommege-collision** : En cas de collision survenant hors des garages, remises ou propriétés, occupés par l'assuré, entre le véhicule assuré et soit un piéton identifié, soit un véhicule ou un animal domestique appartenant à un tiers identifié, la société garantit, à l'assuré, le paiement, jusqu'à concurrence de la somme indiquée aux conditions particulières, de la réparation des dommages que cette collision aura causés au véhicule assuré.

- **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 garanties ; la disparition du véhicule assuré et ces accessoires, les détériorations du véhicule assuré notamment le bris de glace ou le forçage des systèmes de fermeture, les frais engagés par l'assuré légitimement pour sa récupération, les pneumatiques ainsi que les accessoires et les pièces de rechange, l'autoradio et tout appareil électronique émetteur ou répondeur de son ou d'image qu'il soit extractible ou non.

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

II.2.5.2.2.2. Autres garanties

Défense et recours: Sont garanties : 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 défense 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'imprudence à l'occasion de l'utilisation du véhicule assuré, L'exercice du recours par voie amiable ou judiciaire, en vue 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.

Garanties contractuelles en faveur des occupants du véhicule assuré : la société garantit, dans les limites des sommes fixées aux conditions particulières, le paiement des indemnités

stipulées ci-après en cas d'accident corporel subi par le conducteur et les passages, lorsqu'ils montent dans le véhicule assurée ou en descendent et lorsqu'ils participent bénévolement à sa mise en marche ou à sa réparation en cours de route.

II.2.5.2.2.3. Assistance:

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

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.
- **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.

- **Séjour et déplacement des passagers suite au vol du véhicule :** l'assistant met en œuvre et prend en charge le retour des passagers au domicile du souscripteur ou la poursuite du voyage ou les frais d'hôtel suivant les conditions indiquées à l'article 9, alinéa 2, portant garantie « retour des bénéficiaires / poursuite de voyage » ou « séjour en attendant la récupération du véhicule en réparation ».

- **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.
- **Visite d'un proche parent en cas d'hospitalisation de plus de sept jours du bénéficiaire :** pour permettre à un proche parent de rendre visite au bénéficiaire hospitalisé durant plus de sept jours, l'assistant met à la disposition du proche parent un taxi ou un billet aller/retour, train 1^{ère} classe ou avion classe économique lorsque seul ce moyen peut être utilisé.

L'assistant prend également en charge les frais d'hébergement dans un hôtel à concurrence du montant stipulé aux conditions particulières.

- **Interruption de voyage suite au décès d'un proche parent en Algérie :** l'assistant prend en charge les frais de déplacement du bénéficiaire lors de l'interruption de son voyage suite au décès d'un proche parent du 1^{er} degré pour autant qu'il ne puisse pas effectuer le dit déplacement avec le véhicule assuré utilisé pour effectuer ce voyage.
- **Transmission de messages urgents :** à la demande du bénéficiaire, l'assistant peut transmettre à un proche parent tout message relatif à des prestations proposées dans le contrat.
- **La carte orange :** Dans le cadre de la circulation internationale des véhicules automobiles, l'Algérie a adhéré, dès 1968 à la convention intégrable pour la circulation des véhicules automobiles sur les territoires de ces pays³⁰.

Tout résident désireux de se rendre avec son véhicule dans un pays arabe doit souscrire une police d'assurance frontière dite « carte orange ».

La carte interarabe ne concerne que les véhicules de tourisme. La validité de celle-ci ne peut dépasser trente jours. Sa prime est calculée sur la base de 30 % de la prime annuelle

³⁰BAKELL.A. « L'assurance du point de vue du contrôle interne. » Mémoire de magister, université d'Alger, 1998.

responsabilité civile.

II.2.6. Les indemnisations de l'assurance automobile

Les indemnisations de l'assurance automobile sont de deux sortes :

II.2.6.1. Les indemnisations des dommages matériels

Les répartitions des dommages matériels sont tous les remboursements accordés par l'assurance afin de réparer tous les préjudices causés au véhicule endommagé. Les remboursements ne sont accordés qu'après expertise du véhicule par un expert automobile.

II.2.6.2. Les indemnisations des dommages corporels

Tout accident de circulation automobile ayant entraîné des dommages corporels, ouvre droit à une indemnisation, pour toute victime ou ses ayants droit. Cette indemnisation peut être également étendue à l'auteur de l'accident, sauf que l'indemnité qui lui- est allouée est réduite proportionnellement à sa charge. Mais dans le cas où l'auteur d'accident se trouve dans l'incapacité permanente, il ouvre droit à plus de 50% de l'indemnité. Lorsque le véhicule à été volé, le voleur et les complices n'ouvrent aucunement le droit à l'indemnisation en cas d'accident.

Les indemnisations des dommages corporels qui sont fournis à la victime ou à ses ayants droits sont présentées comme suit :

- Une indemnisation compensant les pertes de salaires ou de revenus professionnels pendant la durée de l'incapacité permanente partielle ou totale de travail.
- Une indemnisation en cas de décès d'une victime mineur.
- Une indemnisation en cas de décès d'une victime majeur.
- Une indemnisation compensant le préjudice esthétique et le préjudice moral.
- Le paiement des frais médicaux et pharmaceutiques ainsi que les coûts relatifs aux appareils de prothèses.

II.2.6.3. Le droit a 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'accident³¹.

³¹ CNA, juillet 2008, op cite, p4

II.2.7. Les exclusions et les Déchéances :**II.2.7.1. Les exclusions :**

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 :

a) Exclusions appliquée à 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 à titre onéreux sans autorisation règlementaire préalable.

f) Les déchéances

La déchéance est la perte par l'assuré de ses droits à l'occasion d'un sinistre déterminé et en raison de l'inexécution de ses obligations après sinistre.

La déchéance résulte d'une déclaration tardive de sinistre ne peut être opposé à l'assuré qui justifie qu'il a été mis, par suite d'un cas de force majeure, dans l'impossibilité de faire sa déclaration dans le délai³².Sont déchu de la garantie :

- Le conducteur ou propriétaire qui est condamné pour avoir, au moment du sinistre, effectué un transport de personnes ou d'objets non conforme aux conditions de sécurité fixées par les dispositions légales et réglementaires.
- La conduite en état d'ivresse: si la responsabilité totale ou partielle de l'accident est déterminée par la conduite en état d'ivresse ou sous l'effet d'un état alcoolique, ou de

³²COUILBAULT. F, ELIASHBERG.C et LATRASSE.M. 2003, opcit, page 18.

stupéfiants ou de narcotiques prohibés, le conducteur condamné à ce titre, ne peut prétendre à aucune réparation.

Ces déchéances ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants droits.

Conclusion

Le système algérien des assurances, confirme son évolution, passant d'une industrie rigide administrée ; où l'état 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. Ainsi, l'évaluation économique des mesures de sécurité routière par la méthode de l'analyse s'appuie essentiellement sur le coût des accidents de la route.

Introduction

L'Algérie a le triste d'être l'un des pays les plus touché par le phénomène des accidents des accidents de la route, et occupe le quatrième rang mondial en termes d'accidents de la route. En Algérie, on enregistre, chaque année « plus de 3000 tués et près de 40.000 blessés.

La wilaya de Bejaia enregistré une forte croissance de nombre des accidents de la route, en 2018 soit un nombre de 439 accidents il est évalué à de 20 tués et 542 blessés. Le facteur humain est la cause principale des accidents de circulation

Dans ce chapitre nous allons étudiés l'évolution des accidents de circulation au niveau national et au niveau de la wilaya de Bejaia, et aussi on à cités les causes principales des accidents de circulation.

Section N°01 : Lois relatives aux accidents de la route en Algérie**III.1.1. La loi 87-09 du 10/02/1987 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière :**

La loi 87-09 est la première loi élaborée pour sécuriser les routes, qui constitue les règles de l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière, cette loi est complétée quelques décret nous citons :

- La loi n° 88- 17 La 10/05/ 1988 portant orientation et organisation du transport terrestre.
- La loi n°90-35 du 25/12/1990 relative à la police, la sureté, la sécurité, l'usage et la conservation dans l'exploitation du transport ferroviaire.
- 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).
- Circulaire interministérielle du 06 novembre 1989 et celle du 02 juin 1991 relative aux dispositifs ralentisseur

III.1.2. La loi 87- 09 est constituée de deux parties

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 trafic³³. dans ce point, il serait préférable de revendiquer le principe de limiter la circulation dans l'intérêt de la sécurité et de la protection de l'environnement.

III.1.3. La loi n° 01- 14 du 19/08/2008 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la sécurité routière

III.1.3.1. La conduite en état d'ivresse

Selon l'article 67 de cette loi, sera punie d'empressement de deux (02) mois à dix huit (18) mois et d'une amende de 5000 à 50.000DA au de l'une de ces deux peines seulement, tout personne qui aura conduit un véhicule au accompagné un élève conducteur dans le cadre de l'apprentissage à titre gratuit au à titre onéreux tel que définit par la présente loi, alors qu'elle se trouvait en état d'ivresse caractérisé par la présence d'alcool dans le Sang égale ou supérieure à 0,10gramme pour mille³⁴.

La même peine est infligée à toute personne qui aura conduit un véhicule sous l'effet de substances ou plantes classées comme stupéfiants en cas de récidive, la peine est portée au double.

III.1.3.2. Interdiction de l'élévation de la vitesse

Selon l'article 74 de cette loi, sans préjudice des sanctions relatives au retrait de permis de conduire et lorsque l'infraction est constatée par des équipements appropriés, agréés par les autorités compétentes, sera puni d'une amende de 5000 à 10000 da tout conducteur qui aura dépassé :

- De 40km/h les vitesses réglementaires autorisées sur autoroute et route expresse.
- De 30km/h les vitesses autorisées en agglomération.
- De 20km/h les vitesses autorisées hors agglomération.

En cas de récidive, la peine est portée au double³⁵.

III.1.3. 3. L'obligation de porte la ceinture de sécurité

Selon l'article 71, sera puni d'une amende de 800 à 1500DA tout conducteur qui aura contrevenu aux dispositions concernant.

³³ DERMEL Ali : Essai d'évaluation des couts des accidents de circulation en Algérie, cas de la willaya de Béjaïa, MAGISTER, université de Béjaïa, 2008 P46

³⁴ Loi n°01-14 du 19 aout 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de circulation routière

³⁵ Khaled Souria : Evaluation des couts financiers des accidents de circulation en Algérie cas de willaya de Béjaïa, université de Béjaïa

1. Les limitations de vitesse de vitesse des véhicule à moteur avec ou sans remorque ou semi remorque se rapportant à certain sections de route et à chaque catégorie de véhicule.

1. Le port obligatoire du casque pour les motocyclistes et les passagers.

2. Le port de ceinture de sécurité pour les personnes assises aux places avant du véhicule lorsqu'il muni de ce dispositif.

III.1.3.4. Infraction commises par les conducteurs

Selon l'article 72 Sera puni d'une amende de 1500 à 5000 DA tout conducteur qui aura contrevenu aux dispositions concernant :

- Le sens imposé à la circulation.
- Les intersections de route et la priorité de passage.
- L'usage de dispositifs d'éclairage et de signalisation.
- Les mans œuvre interdites sur autoroutes et routes express, séjour sur la bande centrale séparatrice des chaussées d'une autoroute et d'une route expresse, marche arrière et demi-tour sur autoroute et route express ou en utilisant la bande central séparatrice.
- 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 –ci sans intention.
- L'accélération d'allure par le conducteur d'un véhicule sur le point d'être dépassé.
- La circulation ou le stationnement sur la chaussé, la nuit ou par temps de brouillard, en un lieu dépourvu d'éclairage public, d'un véhicule sans éclairage ni signalisation.
- L'interdiction du transport des enfants ayant moins de dix (10) ans aux places avant.

III.1.3. 5. L'interdiction de l'usage manuel de téléphone portable

Selon l'article 76 du décret 14/01³⁶, chaque conducteur qui aura fait usage manuel d'un téléphone mobile ou qui port un casque d'écoute radiophonique, alors que le véhicule est en mouvement sera pénalisé d'une amende qui variant entre 800 et 1500 DA. En cas d'accident corporel entraînant des blessures ou d'homicides involontaires, et s'il est établi par des moyens appropriés que le conducteur ait utilisé les instruments sus cités au moment de l'accident, il sera puni d'une amende qui varie entre 5000 et 50000Daet d'une peine d'emprisonnement de trois mois à trois ans ou de l'une de ces deux peiné.

III.1.3.6. L'obligation du contrôle technique du véhicule :

D'après la loi 01/14/ traduit l'interdiction de la circulation des véhicules qui ne répondent plus aux normes techniques utilisées :

³⁶ CNPSR : Centre National de Prévention et de Sécurité Routière Alger 2006.

- 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 :
- Selon l'article 101, qu'il sera puni d'un emprisonnement de deux(02)mois à un (1)ans et d'une amende de 1,500 à 5.000DA ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui aura conduit un véhicule, sans avarie obtenu le permis de conduire valable pour la catégorie du véhicule considéré.

III.1.4. L'ordonnance n°09-03 du 22/07/2009

Il s'agit de l'ordonnance n°09-03 du 22 juillet modifiant et complétant la n°01-14 du 19 aout 2001 relative à l'organisation la sécurité et la circulation rentière.

La présente loi a pour objet de fixer la règle relative à l'organisation la sécurité et la police de la circulation routière.

A ce titre elle vise notamment à :

- Réduire l'état d'insécurité routière.
- Définir les règles d'usage de la voie public et les règle d'usage de la voie public et les modalités de régulation et de fluidité de la circulation routière.
- Réunir les conditions d'un développement équilibré des transports de qualité dans l'intérêt général.
- Instituer des mesures coercitives en matière de non-respect des règles de la circulation routière³⁷.

III.1.4.1. Outils de détection des infractions, citées dans l'article 3

- Alcotest : appareil portatif permettant de vérifier instantanément la présence d'alcool dans l'organisme d'une personne, à travers l'air expiré.
- Ethylomètre : 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 a posteriori des vitesses pratiquées, des temps de conduite et de repos, ainsi que du kilométrage parcouru en un temps donné.

³⁷ Ordonnance n°09-03 du 22 juillet 2009 modifiant et complétant la loi n°01-14 DU 19 aout 2001relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière Article 2.

- Dispositif d'analyse salivaire : appareil qui permet de dicter la présence de drogue ou de stupéfiants à travers l'analyse salivaire³⁸.

III.1.4.2. La conduite sous l'effet d'alcool

Selon l'article 70 est puni d'un emprisonnement d'un (1)ans a trois (3)ans et d'une amande de 50 .000 à 150.000DA tout conducteur en état d'ivresse ou l'effet de substances ou de plantes classées comme stupéfiants qui commis un délit de blessures involontaire.

III.1.4.3. 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 condition de leur obtention sont déterminées par voie réglementaire.

III.1.5. La loi n°17-05 du 16 février 2017 modifiant et complétant la loi n°01-14 du 19 aout 2001 relative à l'organisation la sécurité et la police de la circulation routière

Selon l'article 62 de cette loi « lorsque conducteur commis l'une des infractions à la circulation, il est procédé au retrait des points selon les contraventions du 1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème}degré.

III.1.5.1. Les contravention du 1^{er}degré :

Sont punies d'une amende forfaitaire fixe à deux mille dinars (2,000DA) :

- 1- contravention aux dispositions concernant l'éclairage et le freinage des cycles.
- 2- contravention aux dispositions concernant l'éclairage, la signalisation et le freinage des cyclomoteurs et motocyclettes.
- 3-contravention aux dispositions concernant la présentation des documents de bord du véhicule, et le cas échéant, le brevet professionnel.
- 4-contravention des piétons aux règles régissant leur circulation notamment celles afférentes à l'usage des passages protégés.
- 5-contravention aux dispositions relatives à la défectuosité des dispositifs d'éclairage et de signalisation des véhicules automobiles.
- 6-contravention aux dispositions relatives à la porte de la ceinture de sécurité par les passagers d'un véhicule à moteur.

³⁸ Ordonnance n°09-03 du 22/07/2009.

III.1.5.2. Les contravention du 2ème degré :

Sont punies d'une amende forfaitaire fixée à deux mille cinq cent dinars (2.500DA) sont comme suite :

- contravention aux dispositions relative.
- à l'arrêt et au stationnement abusif, gênant la circulation routière.
- contravention aux dispositions relatives à l'obligation du contrôle technique périodique des véhicules.
- au dépassement limite autorisé de 10% de la vitesse.

III.1.5.3. Les contravention du 3ème degré :

Sont punies d'une amende forfaitaire fixée à trois mille dinars.

1-contravention aux dispositions relative au dépassement de la vitesse limite autorisée de plus de 10% et moins de 20% constatée par les équipements homologués pour les véhicules à moteur avec ou sans remorque ou semi-remorque.

2-au port de la ceinture de sécurité par la ceinture de sécurité par le conducteur d'un véhicule à moteur³⁹.

III.1.5.4. Les contraventions du 4ème degré :

Sont punies d'une amende forfaitaire fixée à Cinq mille dinars (5000) sont comme suit :

- Contravention aux dispositions relative aux dépassements de la vitesse limite prévue, pour la catégorie de conducteur titulaire d'un permis de conduire en période probatoire.
- A la priorité de passage des piétons au niveau des passages protégés
- Contravention aux dispositions relatives à l'usage manuel du téléphone ou l'écoute par les oreilles par opposition du casque d'écoute radiophonique durant la conduite.

La deuxième partie traite des questions plus détaillées ayant trait aux différentes et aux actions applicables à chacune d'elles (exemple du problème de l'inverse au volant).

Section N° 02: Analyse de l'évolution des accidents de circulation en Algérie

L'objectif de cette section est en premier lieu de faire l'étude et l'analyse de l'évolution des accidents de la circulation enregistré au niveau national pour une période de 2002 à 2018.

³⁹ Journal officiel n°12 P 06

En second lieu, de traiter l'évolution des accidents de circulation en niveau de la wilaya de Bejaia pendant la période de 2010 à 2018. En obtient la collecte de données au près des organismes suivante : La protection civile, la gendarmerie, et la police.

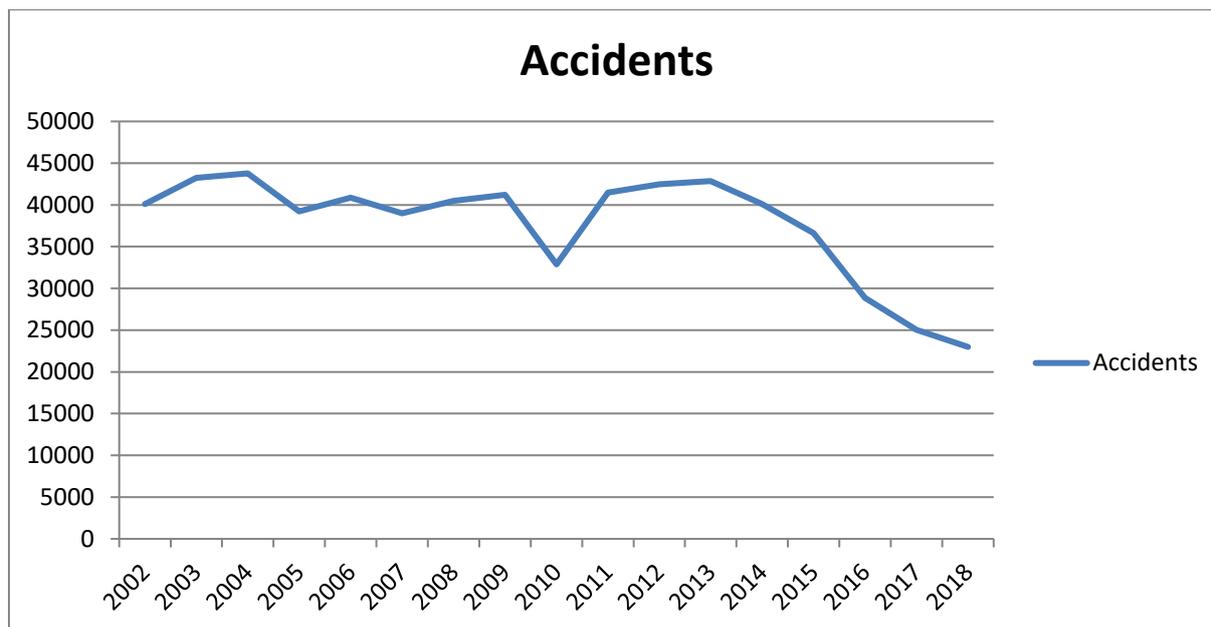
III.2.1. Analyse des accidents de circulation au niveau national

Le tableau suivant représente l'évolution en pourcentage des accidents de circulation des tués et des blessés au niveau national, 2002 à 2018.

Tableau N° 1: Evolution annuelle des accidents de la route en Algérie de 2002 à 2018

Année	Accidents	EV%	Tués	EV %	Blessés	EV %
2002	40088	0	4310	0	57074	0
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	1,88	4607	4,18	64979	-23,74
2010	32873	-20,26	3660	-20,56	52435	-19,3
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	-4,2	55994	-14,2
2016	28856	-21,16	3992	-13,4	44007	-21,41
2017	25038	-13,23	3639	-8,84	36284	-17,55
2018	22991	-8,17	3310	-9,04	32570	-15,75

Source : 2002 à 2015 Khaled Souria Evaluation des couts financières des accidents de la circulation en Algérie Cas de la wilaya de Bejaia 2016 à 2018 : statique de centre national de prévention de sécurité routière.

Figure N° 1: Evolution annuelle du nombre d'accidents au niveau national de 2002 à 2018

Source : Réalisée par nos soins sous Excel à partir des données de tableau N°01

D'après la lecture de tableau numéro 1 et le figure1 nous avons remarqué que l'année 2003 à enregistré une augmentation de nombre de circulation de 0,83% par rapport à l'année précédente, le nombre des victimes tués à augmenter a 0,77% et nombre des victimes des blessés enregistre un taux de 47,03% .

L'année 2004 à enregistre une augmentation légère de 1,27% par rapport à l'année précédente.

Pour l'année 2005 nous remarquons une baisse de nombre d'accident par rapport à l'année 2004, cette baisse à évalué à 10,38% des accidents, des victimes tués de 14,81% et victimes blesses et de 8,84%.

L'année 2006 a enregistré une augmentation de 4,21 des accidents de la circulation par rapport a l'année 2005, le nombre de victimes blessées a connu une augmentation de tandis que les victimes tuées ont augmenté de 11,02% .

Nous avons également observé Une diminution remarquable pour l'année 2007 avec un taux de 4,21% par rapport à l'année 2006 .Avec une diminution des victimes blessées de 1,38% et 1,69% pour les victimes tuées.

L'année 2008 a connu une augmentation de 3,77% des accidents de circulation, de 5,81% des victimes tuées et 5,84% du nombre de blessés.

Une baisse importante a été observée durant l'année 2010, pour les accidents de la circulation par rapport a l'année précédente avec un taux de 20,26%. Le nombre de blessés et tués ont

aussi connu une baisse de 20,56% et 19,% respectivement. Les années 2011,2012 baisse plus important des accidents de circulation par rapport à l'année précédente, avec un taux de 20,26%, des décès et des blessés. Le taux est respectif : 20,56%, 19,30%.

Pour les années 2011, 2012, 2013 une augmentation des accidents de circulation comparativement à 2010.

Les années 2014, 2015 on à enregistré une baisse plus important respectif : 6,41%, 8,72%.

Concernant les années 2016, 2017, 2018 une dégradation des accidents de circulation comparativement à l'année 2015 où on a enregistré 21,16%, 13,23% et 8,17%.

Tableau N° 2: Comparaison du nombre total des accidents, tués et blessés (zone urbaine, zone rural) au niveau national pour la période de 2002 à 2018

	Accident		Tués		Blessés	
	Z.U	Z.R	Z.U	Z.R	Z.U	Z.R
Total	267949	344375	14705	52951	337534	647932
%	43,75	56,24	21,73	78,26	34,25	65,74

Source : Taux calculés par nos sois a partir des données statique de CNPSR

On constate que les accidents sont de 43,75% en zone urbaine, légèrement moins importants que la zone rurale ou on a enregistré un taux de 56,24% par rapport aux accidents

En plus, on remarque que le nombre de victimes tués et nombre de blessés est plus élevé en zone rurale qu'en zone urbaine avec des taux respectif : 78,26% et 65,74%.

Le pourcentage de victimes tuées est plus élevé en zone rurale, avec un taux de 78,26%, par contre en zone urbaine une baisse de nombre des tués avec un taux de 21,73%.

La zone rurale caractérise par des longs trajets, avec manque des panneaux de signalisation. La vitesse avec la quelle il roule est élevée, la fatigue du conducteur peut provoquer des accidents dangereux.

III.2.2. Analyse des accidents de circulation au niveau de la wilaya de Bejaia

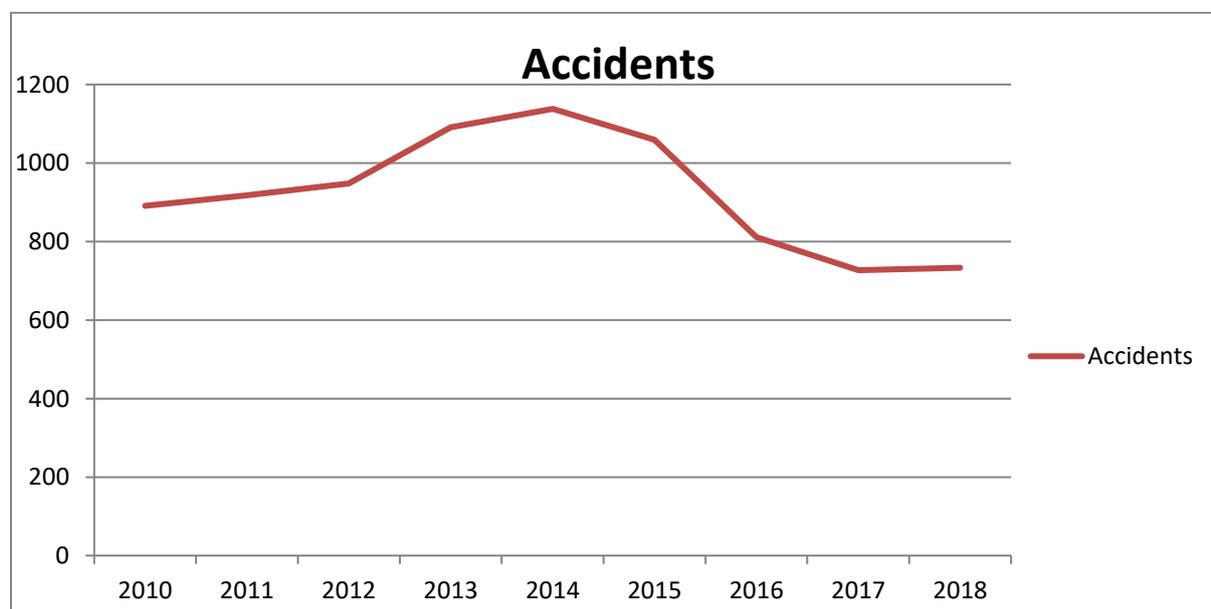
Nous allons faire une analyse statistique pour une période de (2010 à 2018)

Tableau N° 3: Evolution du nombre total d'accidents de circulation, tués et blessés au niveau de la w. Bejaia (2010 à 2018).

Année	Accidents	EV%	Tués	EV%	Blessés	Ev%
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
2017	727	-10,35	119	10,18	991	-16,37
2018	733	0,82	78	-34,45	1024	3,32

Source : Tableau réalisé par nos sois à partir des statiques fournies par la gendarmerie et la police de la w.de Bejaia

Figure N° 2: Evolution de nombre d'accidents de la circulation au niveau de la wilaya de Béjaïa (2010 à 2018).



Le tableau ci dessus 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'évolution d'une année à une autre pour une période de 2006 à 2018.

On constate d'après ce tableau que l'année 2011 avait enregistré une augmentation du nombre d'accidents évaluée à 3,03% par rapport à l'année précédente durant cette année le nombre de blessés a été élevé par rapport aux tués avec un taux respectivement de 2,83%, 5,71%.

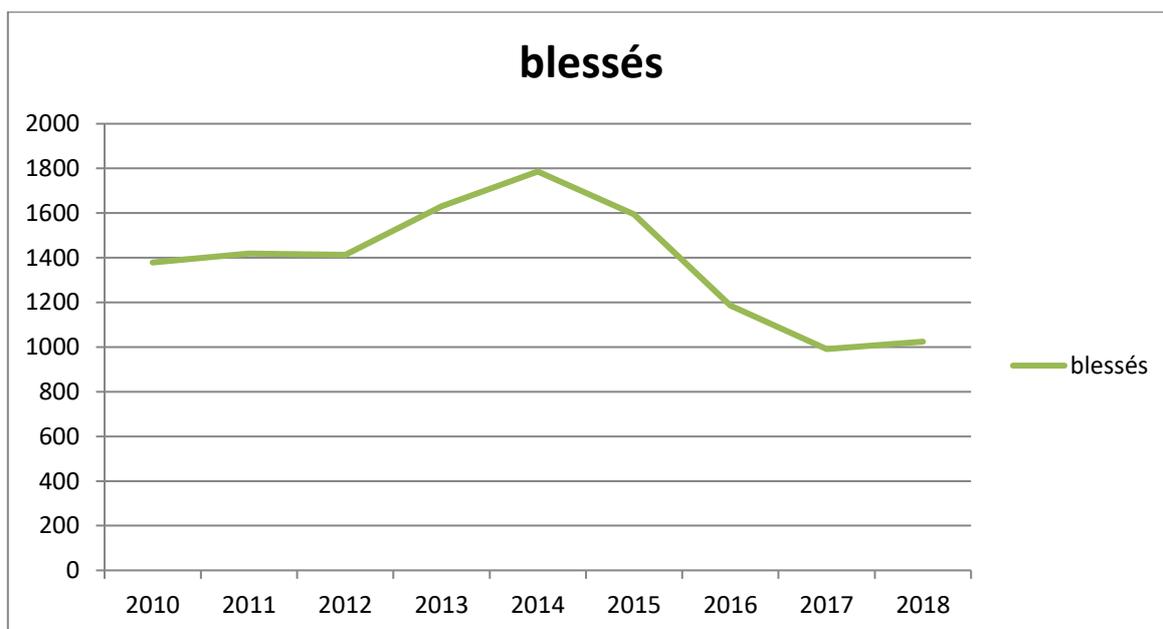
L'année 2013 est caractérisée par une augmentation importante du nombre d'accidents évaluée à 15,08% comparativement à l'année précédente pour ce qui est des victimes tués, on remarque une augmentation évaluée à 10,10% quand au nombre de blessés est diminué avec un taux évaluée à 0,35%.

Durant l'année 2015 on a enregistré une baisse du nombre d'accidents avec un taux évalué à 6,94% par rapport à l'année précédente. Or le nombre de victimes tués a été augmenté avec un taux évalué à 19,39% par rapport à l'année précédente. Par contre le nombre de blessés a été diminué avec un taux de 10,69%.

La baisse accidents continue de l'année 2016 jusqu'à l'année 2018 avec un taux respectivement de 23,42%, 10,35%, 0,82%. L'année a enregistré une baisse des victimes tués avec un taux de 25,71%.

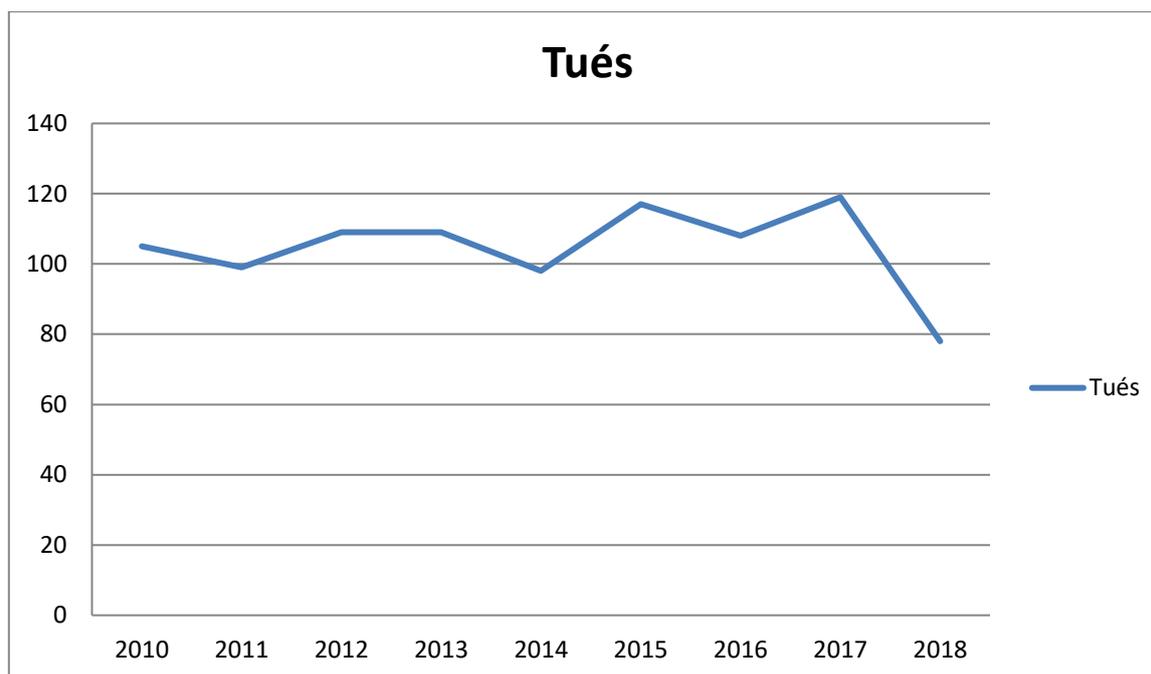
L'année 2018 a enregistré une légère augmentation par rapport à l'année précédente quand au nombre de victimes tués a été diminué avec un taux évalué à 34,45% par contre au nombre de victimes blessés qui a enregistré une augmentation avec un taux évalué à 3,32%.

Figure N° 3: Evolution de nombre d'accidents de la circulation au niveau de la wilaya de Bejaia



Source : Réalisé par nos soins sous Excel à partir de tableau N° 2

Figure N° 4: Evaluation de nombre de tués au niveau de la wilaya de Bejaia de 2010



Source : Réalisé par nos sois sous Excel à partir de donnée de tableau N°3

Tableau N° 4: Comparaison de l'évolution des accidents, tués et blessés (zone rural, zone urbaine) dans la w.de Bejaia (2010- 2018)

	Accident		Tués		Blessés	
	Z.U	Z.R	Z.U	Z.R	Z.U	Z.R
Total	8646	9871	519	1484	11122	1761
%	46,69	56,24	25 ,91	74,09	39 ,32	60,67

Source : Taux calculé par nos sois d'après les statique fournies par la gendarmerie de la w.de Bejaia 2019

D'après le tableau on remarque que les accidents de circulation enregistrant en zone urbaine avec un taux de 53,30% dépassent légèrement le pourcentage enregistré en zone rural, qui est 46,69%. Les victimes tués et blessés sont plus élevées en zone rural que la zone urbaine avec un pourcentage respectifs 74,09 % et 60,67%

On conclut que les accidents de circulation sont plus élevés en zone rural qu'en zone urbaine car les zones rurales caractérisés par des long trajet , manque de contrôle de la gendarmerie , la vitesse est plus élevé dans cette zone ce qui provoque des accidents corporels et matériels.

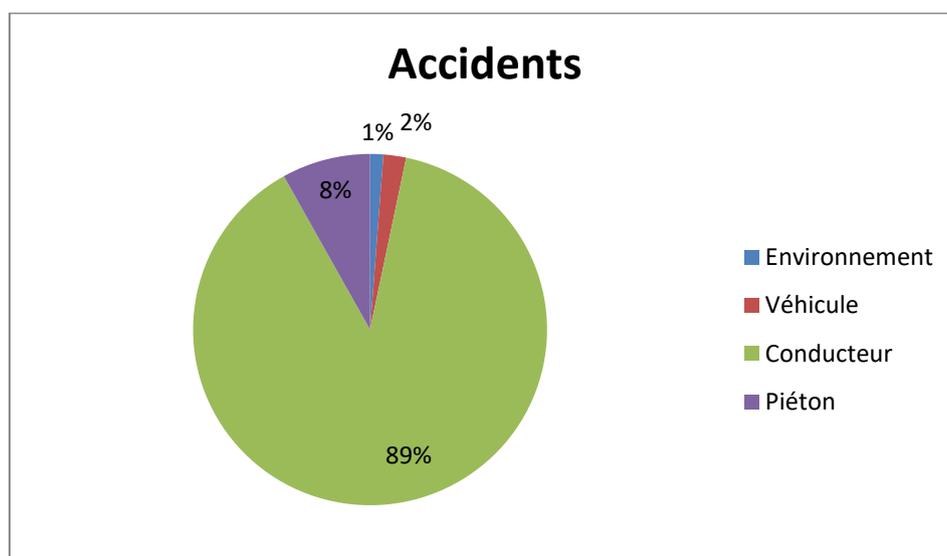
Par contre la zone urbaine enregistré la diminution des accidents engendré par l'existence dans les agglomérations, des dos-d'âne, la circulation des piétons sur le trottoir.

Tableau N° 5: Facteur causant les accidents de circulation en zone urbaine pour la wilaya de Bejaia (2010-2018).

	Environnement	Véhicule	Conducteur	Piéton
Accidents	71	122	5220	477
% Pourcentage	1, 20	2, 06	88, 55	8, 09

Source : Tableau réalisé par nos sois d'après les statistique fournies par la police de la wilaya de Bejaia 2019

Figure N° 5: les causes des accidents de circulation au niveau de la wilaya de Bejaia (2010 à 2018) en zone urbaine.



Source : Réalisé par nos sois sous des donnée de la police de la w.de Bejaia

Le facteur majeur des accidents dans la zone urbaine renvoie aux conducteurs, soit un Pourcentage de 88,55%.

Ensuite les piétons causent aussi des accidents autour de 8,09%. En revanche, on remarque que l'état des véhicules et le facteur environnemental sont très faibles soit les pourcentages 2,06% et 1,20%.

On conclut que l'homme ci le facteur principale causant les accidents dans la zone urbaine pour la wilaya de Bejaia. Dans ce cas les autorités doivent mettre fin à ce problème en appliquant des normes plus sévères vis-à-vis les conducteurs fautifs. A titre d'exemple mettre les permis à point à jour afin de régler le problème d'accident.

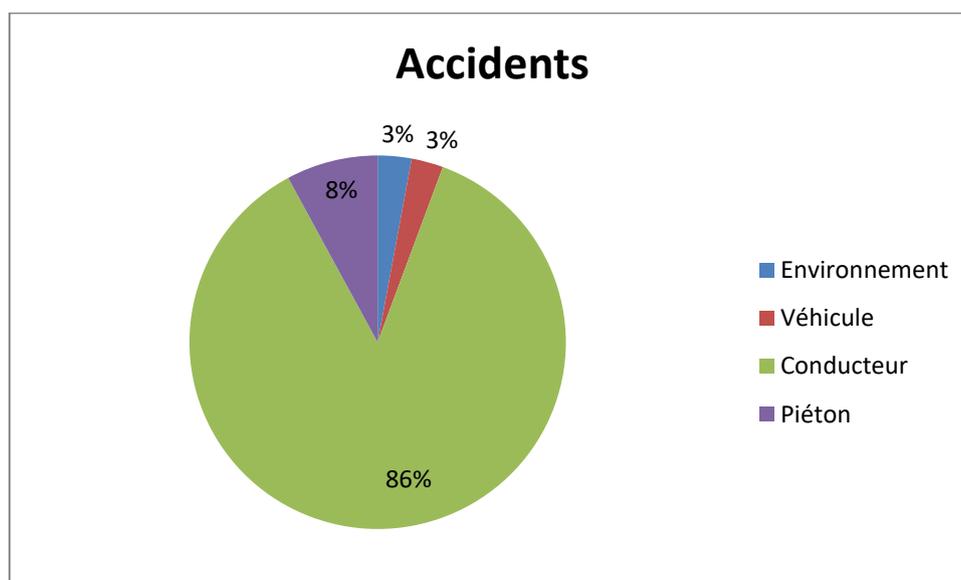
En Algérie, la définition du permis à point avait été abordée dans l'ordonnance n°09-03 du 22/07/2009. On est en 2017, cette proposition n'est toujours pas exécutée, et cette lenteur d'exécution fait aggraver la situation d'insécurité routière.

Tableau N° 6: Facteur causant les accidents en zone rural pour la wilaya de Bejaïa

	Environnement	Véhicule	Conducteur	Piéton
Accidents	170	160	5066	462
% Pourcentage	2,90	2,73	86,38	7,88

Source : Tableau réalisé par nos soins d'après les statistiques fournies par la gendarmerie de la wilaya de Bejaïa 2019

Figure N° 6: Les causes des accidents de circulation en zone rural de la w.de Bejaïa



Dans ce tableau on remarque aussi comme en zone urbaine la cause principale des accidents de circulation en zone rurale c'est les conducteurs, enregistré un pourcentage de 86,38%.

Les piétons sont responsables aussi d'un pourcentage de 7,88% d'accidents. Le véhicule et l'environnement enregistrés du pourcentage moins important, ils sont à hauteur de 2,73% et 2,9%.

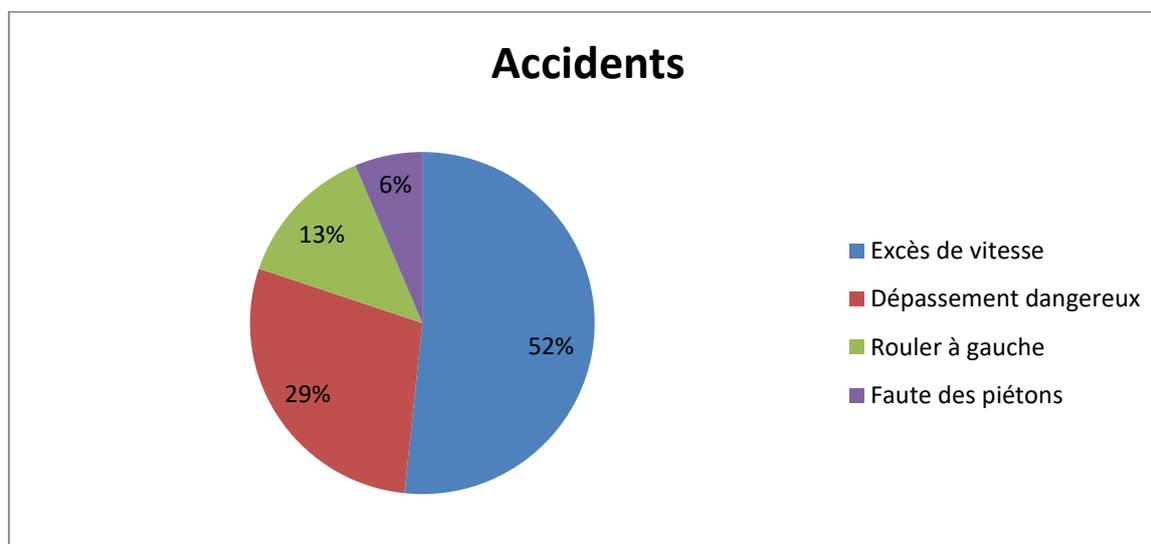
Les conducteurs sont la cause principale des accidents en zone rurale et zone urbaine. Suivie les piétons enregistré un pourcentage de 8,09% en zone urbaine excède le pourcentage enregistré de 7,08% en zone rurale.

Tableau N° 7: Les causes des accidents de circulation rurale en 2018 dans la wilaya Bejaia

Les causes pour l'année 2018	Accidents	%
Excès de vitesse	203	38, 81
Dépassement dangereux	112	21, 41
Rouler à gauche	53	10, 13
Faute des piétons	25	4, 78
Man œuvres dangereuses	37	7, 07
Non usage des clignotants	11	2, 10
Distance de sécurité	23	4, 39
Non respecte de signalisations	21	4, 01
Refuse de priorité	17	3, 25
Etat de l'environnement	6	1, 14
Etat d'ivresse	2	0, 38
Stationnement interdit	1	0, 19
Sens interdit	0	0
Total	523	100

Source : tableau réalisé par nos sois d'après les statique fournies par la gendarmerie de W.Béjaïa

Figure N° 7: Les causes des accidents de circulation rurale en 2018 dans la wilaya Bejaia



Source : Réalisé par nos sois à partir des donnée de tableau n° 6

D'après le tableau n 6, et figure n 6. On constate que la cause principale des accidents est du à l'accès de vitesse soit un taux de 38,81%.

En second lieu, vient le les dépassements dangereux par les conducteurs avec un taux de 21,41%.

En troisième lieu vient du roulement à gauche et les manœuvre dangereuses avec un taux respectifs de 10,13%, 7.07%.

La faute des piétons, la distance de sécurité, le non respect des signalisations et de refuse de priorité sont responsables des accidents à 4,78%, 4.39%, 4,01 %, 3,25%.

Le reste de cause d'accidents citant : le non usage des clignotants, l'état de l'environnement, l'état d'ivresse et le stationnement interdit sont de taux faibles.

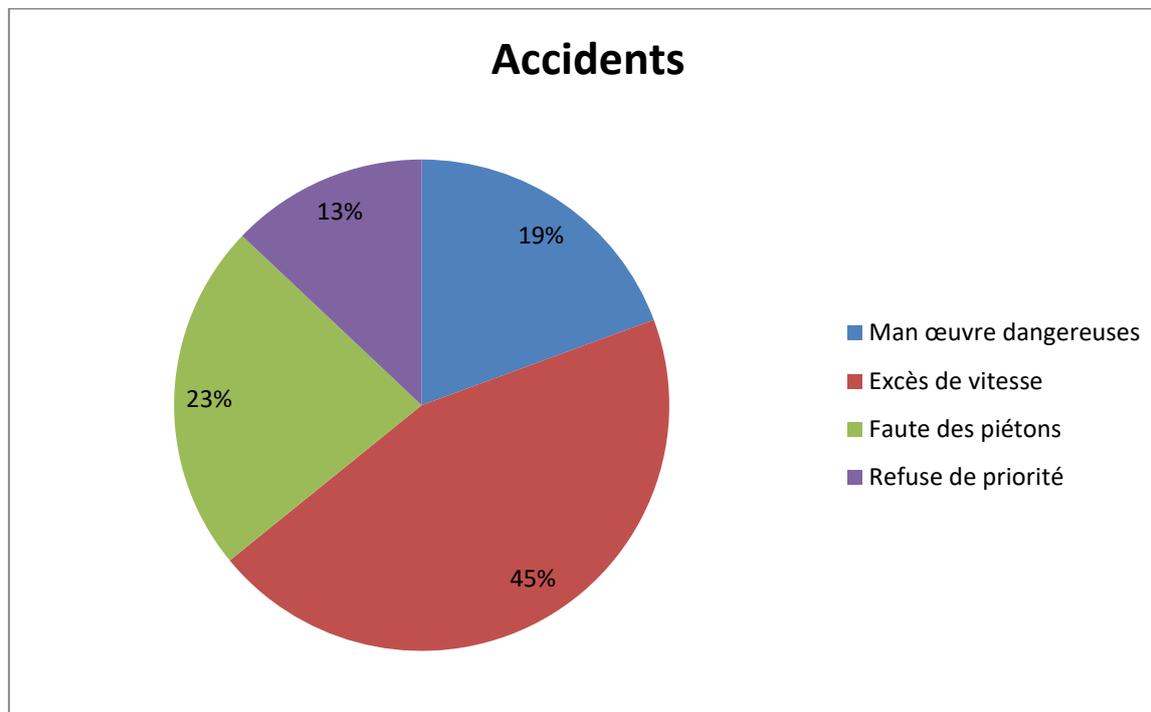
Enfin, on remarque que les accidents sont plus importants dans la zone rurale à cause de l'excès de vitesse et le manque de contrôle de la gendarmerie, la fatigue du conducteur durant le long trajet ce qui provoque plus d'accidents.

Tableau N° 8: Les causes des accidents de circulation urbaine en 2018 w.de Bejaia.

Les causes de l'année 2018	Accidents	%
Man œuvre dangereuses	48	10, 93
Excès de vitesse	111	25, 28
Faute des piétons	57	12, 98
Refuse de priorité	32	7, 28
Dépassement dangereux	33	7, 51
Distance de sécurité	30	6, 83
Perte de guidance	17	3, 87
Etat d'ivresse	13	2, 96
Non respect des signalisations	15	3, 41
Rouler à gauche	26	5, 92
Marché arrière San prudence	6	1, 36
La fatigue	3	0, 68
Rouler en sens interdit	5	1, 13
Non usage des clignotants	8	1, 82
Le sur points	1	0,23
Total	439	100

Source : tableau réalisé par nos sois d'après les statiques fournies par la police de la w. de Bejaia

Figure N° 8: Les causes des accidents de circulation en zone urbaine en 2018 de la w.de Bejaia



Source : Réalisé par nos sois à partir de tableau n° 7

Dans ce tableau, les accidents sont dus en grand partie à l'excès de vitesse enregistrant un taux de 25,28%.

En deuxième lieu, il vient la faute des piétons par un taux de 12,98%, le taux plus importants sont enregistrés pour les mains d'œuvres dangereux, et la distance de sécurité avec un taux respectif ; 10,93%, 7,28%, 7,83%.

Le reste des causes pour les pertes de guidance, état d'ivresse, la fatigue, rouler en sens inverse, non usage des clignotant sont enregistré des taux moins important évalué 5% en moyenne.

Dans la zone urbaine on trouve rarement des gens qui traversent les routes en utilisant les passages piétons.

Un tel comportement provoque une anarchie, et perturber les conducteurs dans l'exécution des décisions planifiées selon les informations acquises et celles disponibles dans l'environnement routière.

Tableau N° 9: répartition des accidents en zone urbaine selon les heures de la journée (2010 à 2018)

Heurs	Accidents	%
00 - 06h	29	6, 60
06 - 09h	34	7, 74
9h - 12h	62	14, 12
12h - 15h	82	18, 68
15h - 18h	90	20, 50
18h - 21h	81	18, 45
21h - 00h	59	13,43
Total	439	100

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les statistiques fournies par la police de la w. Bejaia 2019

On constate que de 00h à 6h, et de 6h à 9h le pourcentage d'accidents est faible par rapport aux autres heures de la journée.

Réel est évalué à 7 % en moyenne. on remarque que de 9h à 12h, le nombre d'accidents de 14.12% par rapport au total des accidents, on remarque que le pourcentage des accidents est plus élevé durant les horaires suivants : 12h-15h, 15h-18h, 18h-21h, 21h-00h les pourcentages respectifs sont : 18,68%, 20,5%, 18,45%, 13,43%.

Ces résultats s'expliquent ainsi : Le matin, après avoir bien reposé les accidents sont moins importants par rapport au soir vu que le corps et les cerveaux sont fatigués. Enfin, la conduite pendant la nuit est dangereuse car le champ de vision des conducteurs devient faible.

Tableau N° 10: Evolution du total d'interventions de la protection civile de la w.Bejaia, des blessés et des tués (2010 à 2018)

Années	Intervention	EV %	Blessés	EV %	Tués	EV %
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	-64,5	10	-80
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	-5,59	66	15, 79
2017	2939	-6,43	2109	-4,59	66	0
2018	2984	1, 53	2086	-4,36	43	-23,21

Source : Tableau réalisé par nos soins d'après les statistiques fournies par la protection civile de la w.de Bejaia 2019

Dans ce tableau en remarque que le nombre d'intervention de l'année 2011 est plus important que l'année précédente. le mémé pour les victimes blessée enregistré une augmentation de 15,96% et les tuées enregistré une baisse de 10,42% par rapport a l'année précédente.

Pour l'année 2012 le nombre d'intervention enregistré une augmentation de 130,02% par rapport à 2011. Mais, on remarque que les 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 survenant en cette année, sont moins dangereux, et touchant en grande partie le matériel que le corporel.

Pour l'année 2013, le nombre d'interventions avait enregistré une baisse de 64,44% comparativement à 2012 de 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.

L'année 2014 à enregistré une augmentation plus importants de nombre d'intervention avec taux de 280,26%. Le nombre des victimes blessés est plus élevé évalué a 303,79%, et nombre de victimes tués augmente à 450%.

La baisse plus important des interventions, elle avait enregistré un taux de 3,67% et nombre de blessées est baisse à de 5,59% et victimes tuées avec un pourcentage de 3,64%

Pour les années 2017, 2018 enregistrés une diminution plus important de nombre d'interventions avec taux de 6,64 %, 1,53%. Le nombre de victimes blessée est enregistré une baisse a de 4,59% et 4,36%, respectifs le même pour les victimes tuées enregistrés un taux de 23 ,26%pour l'année 2018.

Tableau N° 11: Répartition trimestriel des accidents de circulation selon les interventions de la protection civil

	2010%	2011%	2012%	2013%	2014%	2015%	2016%	2017%	2018%
T 1	18, 77	19, 39	18, 87	18, 70	19, 62	16, 06	20, 63	22, 83	18, 36
T2	21, 42	27, 66	26, 83	28, 41	30, 03	22, 83	24, 96	25, 58	26, 47
T3	38, 03	32, 87	31, 19	30, 25	30, 73	37, 22	34, 22	31, 03	31, 16
T4	21, 78	20, 08	23, 11	22, 64	19, 62	23, 88	20, 18	20, 55	23, 99

Source : Tableau réalisé par nos sois d'après les statique fournies par la protection civil de la

w.Bejaia 2019

Dans ce tableau on remarque que le premier trimestre caractérisé par un pourcentage moins important que les autres trimestriels il est évalué 19% en moyenne.

A partir de deuxième trimestre le pourcentage d'intervention commence à augmenter avec un taux de 26% en moyenne.

On remarque que les accidents de circulation en troisième trimestre est plus important que les autres trimestres pour toutes les années de la période d'étude, il est évalué à 32%. Le nombre d'intervention est diminué pour le quatrième trimestre avec un pourcentage de 20% en moyenne.

Durant la période estivale, nous enregistrons plus d'accidents car les gens se déplacent beaucoup de ce fait le nombre de véhicules qui circulent augmente ce qui engendre des accidents.

Conclusion

Les accidents de la route sont dus à cause de plusieurs facteurs. Humain (excès de vitesse, port de la ceinture, cas d'ivresse, faute des piétons...etc.), l'état d'environnement (pluie, neige, mauvaise conception des routesetc.) et état de véhicule (les freins, état des pneus ...etc.).

Les accidents de la routes sont plus importants à partir de 12h – 15h jusqu'à 21h. Contrairement à la période matinale de 6h à 9h et 9h à et 00h à 06h

Nous avons enregistré que les accidents de circulation au niveau national et au niveau de la wilaya de Bejaia le nombre d'accidents est plus élevé dans les zones rurales que les zones urbaines.

Doubler les efforts du contrôle routier par la police et la gendarmerie national en été pour limiter des accidents

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

Introduction

Les accidents de la route et leurs conséquences peuvent avoir des impacts considérables sur l'économie. 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 C'est, en fait, toute l'activité économique qui est affectée par les accidents de la route. Les victimes, particulièrement lorsqu'elles sont gravement blessées, sont souvent prises en charge au niveau des hôpitaux (salaires des médecins, coût du matériel, des locaux, etc.). De plus, elles bénéficient "des congés maladie" (absentéisme, pertes de revenus, indemnités versées par les organismes d'assurance maladie etc.), sans compter les dégâts matériels qui devraient être réparés par les organismes d'assurances automobiles.³⁶

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, et 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 01 : Les méthodes évolution du cout de la prise en charge :**IV.1.1. L incapacités temporaire du travail**

Il s'agit d'un arrêt de travail limite dans le temps et consécutive a l' accident de circulation est fixe par le médecin expert l' indemnisation de cette incapacités s'effectuer sur la base de 100% du salaire de poste ou de revenu professionnel de la victime .A défaut endroit prendre comme base le SNMG a la date de l'accèdent ³⁷

ITT=le nombre de jours indiquer par la médecine de l'arrêt de travail

• Victime salariée

ITT=salaire net x nombre de mois de l arrêt de travail ou

ITT=salaire net nombre de jours d'arrêt de travail /30

• A défaut

ITT=S NMG x nombre de mois

³⁶KHALED SOURIA «Evaluation des coûts financiers des accidents de la circulation en Algérie Cas de la Wilaya de Bejaia »

³⁷ Madani mekki « assurances automobile », constat et respective, communication a 4^{Emme} forum des assurances, sur la reformes dans les assurances, plus de rigueur au service de la société .Alger, le 29 novembre 2005.

IV.1.2. L'incapacité permanente partielle :

Il s'agit d'un préjudice physiologique, déterminé par le médecin expert, l'indemnité allouée est obtenue en multipliant le taux d'IPP par la valeur du point correspondant à la tranche du salaire ou revenu figurant sur le barème lorsque le taux d'IPP est égal ou supérieur à 80%, le montant du capital ou de la rente viagère augmente de 40% pour frais pour personne accompagnatrice sur avis du médecin expert.

IV.1.3. Frais médicaux et pharmaceutiques :

Les frais médicaux et pharmaceutiques sont payés et remboursés intégralement :

- Frais de séjour à l'hôpital ou à la clinique
- Frais médicaux et pharmaceutiques
- Frais d'appareillage et de prothèses
- Frais d'ambulance
- Frais de garde de jour et de nuit
- Frais de transport pour se rendre chez le médecin lorsqu'ils sont justifiés par l'état de la victime.

A titre exceptionnel et en cas de besoin, la victime peut bénéficier d'une prise en charge par l'assureur.

Lorsque l'état de santé de la victime, dûment constaté par le médecin conseil de l'assureur nécessite des soins à l'étranger, les frais y afférents sont pris en charge conformément à la législation en vigueur en matière de soins à l'étranger.

IV.1.4. Préjudice esthétique :

Les interventions chirurgicales nécessaires à la réparation d'un préjudice esthétique suivant expertise médicale sont remboursées ou payées intégralement.

Pretium doloris :

L'indemnisation du prix de la douleur est déterminée par l'expertise médicale :

- Pretium doloris faible Aucune indemnisation
- Pretium doloris moyen Deux fois le SNMG mensuel à la date de l'accident :

$$PD = \text{SNMG} \times 2$$

- Pretium doloris important Quatre fois le SNMG à la date de l'accident :

$$PD = \text{SNMG} \times 4$$

Préjudice moral :

Le préjudice moral résultant d'un décès peut être réparé au profit de chacun des père et mère, conjoints, et enfants de la victime dans la limite de trois fois le SNMG mensuel à la date de l'accident.

Frais funéraires :

L'indemnité est égale à cinq fois le SNMG mensuel :

$$FF = \text{SNMG} \times 5$$

IV.1.5. Personnes bénéficiaires des indemnités en cas de décès**Victime majeure :**

Le capital constitutif pour chaque bénéficiaire est obtenu en multipliant la valeur du point correspondant au salaire ou revenu professionnel de la victime à la date d'accident par les coefficients ci après :

- Conjoints 30
- Chaque enfant mineur à charge 15
- Père et mère 10 pour chacun et 20 au cas où la victime majeure n'a pas laissé ni conjoint ni enfant.³⁸

Les enfants mineurs, orphelins, intégraux bénéficient à parts égales de la fraction d'indemnité prévue en cas d'accident pour le conjoint de la victime.

La somme des capitaux constitutifs servis aux ayants droit conformément à l'alinéa ci-dessus ne peut excéder la valeur du point correspondant au salaire ou revenu professionnel annuel de la victime multiplié par 100

En cas de dépassement, la part revenant à chaque catégorie d'ayants droit ferait l'objet d'une réduction proportionnelle.

Victime mineure :

L'indemnisation, pour une victime mineure n'exerçant pas d'activité professionnelle, s'effectue au profit des père et mère à parts égales ou du tuteur tel que défini par la législation en vigueur comme suit :

- Jusqu'à six (6) ans : deux (2) fois le montant annuel du SNMG à la date de l'accident
- Au delà de six (6) ans : jusqu'à 19 ans révolus trois fois le montant annuel du SNMG à la date de l'accident.

En cas de disparition de l'un des deux parents, le survivant perçoit la totalité de l'indemnité

³⁸ Madani M, op cite

IV.1.6. La vétuste :

La vétusté sauent exprimer en pourcentage indique le temps de dépréciation le taux de véhicule en cas de sinistre qui est établir par l expertise ce temps réduite l'indemnité de l'assurance versée :

La vétusté = la fourniture x le temps de vétuste

IV.1.7. Immobilisation :

La réparation de deux véhicules par jours est estimée a 50 DA.

Immobilisation = le nombre de jours x 50 DA

IV.1.8. Indemnisation :

Lorsque l'assuré de l'automobile n'est pas fautif il doit avoir une indemnitions

Indemnisation = le mentant des dommages – la vétuste + immobilisation.

Section 02 : Résultat de l'enquête au prés de la SAA

Notre recherche au niveau de secteur d'assurance SAA qui a durée prés de 2 mois notre objectif la recherche était de traiter les dossiers (classés) matériels et corporels pour l'année 2018. 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 circulation la route.

Pour l'année 2018, nous avons traité 80 dossiers sinistres matériels, et 53 dossiers sinistres corporels incluant une partie matérielle.

IV.2.1. 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.

Le but de cette étude est de traiter les insuffisances qui caractérisent l'environnement routier où surviennent les accidents de circulation, afin de proposé des règles préventives réduisant le nombre des accidents de circulation.

VI.2.1.1. Répartition saisonnière des accidents de circulation :

Le tableau ci-dessous représente la répartition saisonnière des accidents de circulations matériels, corporels :

Tableau N° 12: répartition saisonnière des accidents de circulation, w. Bejaia 2018

Saison accident	T1	T2	T3	T4	Total
Matériel	22	9	33	16	80
Corporel	14	13	16	14	53
Total	36	22	49	30	133

Source : tableau réalisé par nos soins à partir de notre collecte de données auprès des organismes site

Le tableau montre que, les accidents matériels sont très importants dans la première saison et la troisième saison, le nombre respectif est de 33 et 22. En revanche, la deuxième et la quatrième saison ont enregistré un nombre d'accidents moins important, ils sont évalués à 16 et 09 accidents respectivement.

On conclut que les accidents s'intensifient dans le premier et troisième trimestre, Ce résultat est expliqué par le fait que les gens pendant l'été (période estivale) se déplacent beaucoup plus, ils ont une tendance à rester éveillés pendant la nuit, consommation d'alcool et des drogues. L'ensemble de ces comportements conduit à un manque de concentration et de maîtrise du conducteur à son véhicule, ce que rendent les routes plus dangereuses

Concernant les accidents corporels, un nombre important est enregistré durant le troisième saison, il est de 16 accidents. Contrairement aux autres trimestres où les accidents sont moins importants.

VI.2.1.2 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'heur de survenance, nous a permis de tracer le tableau suivant :

Tableau N° 13: répartition des accidents de circulation selon le lieu et l'heure de la journée W. Bejaia 2018

	Urbain	Rural	Total
09-12h	36	15	51
12-16h	11	05	16
16-20h	30	11	41
20-00h	04	01	05
00-06h	07	03	10
06-09h	07	03	10
Total	95	38	133

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

D’après le tableau on remarque que le nombre d’accident survenant de 09h à 12h est évalué à 51 accidents en total repartis entre zone urbaine a 36 et en zone rurale à 15 Et le nombre d’accident survenant de 16h à 20 h est évalué à 41 accidents en total enregistrant 30 et 11 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.

VI.2.2 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° 14: type de véhicules impliqués dans les accidents (zone urbaine, rurale)

w.Bejaia 2014:

	Urbain	Rural	Total
VP	63	26	89
TPV	18	9	27
TPM	10	3	13
MOTO	4	0	4
TOTAL	95	38	133

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 particuliers sont les plus impliqués dans les accidents de circulation en zone urbaine comme en zone rurale. Les nombres respectifs sont : 63 et 26 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 ce qui est des transports publics de voyageurs TPV, il est de 18 accidents en zone urbaine et 09 en zone rurale.

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

Pour TPM transport de marchandise nous avons enregistré dix accidents dans les zone urbain et trois en zone rural types, cela est dû au fait que les conducteurs sont affrontés à la fatigue, manque de visibilité et l’insomnie lors des longs trajets pour livrer les marchandises d’une wilaya à une autre.

VI.2.3 Analyse des couts d'indemnisations des dommages matériels et corporels :

VI.2.3.1 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 le tableau ci dessus, nous allons présenter le résultat de l'évaluation des coûts matériels des accidents de circulation pour les dossiers classés traités.

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

Tableau N° 15: Evaluation des coûts matériels d'accidents (matériels, matériels et corporels) w. Bejaia 2018

	N .De Dossier	Evaluation De L'expert(Da)	Horaire	Indemnisation
Accèdent Matériel	80	3192057.970	47055.379	1012048.50
Accèdent Matériel Et Corporal	27	3953369.7	98197.31	14200271.6
Total	107	7145427.67	145252.689	15212320.1

On constate d'après la lecture de ce tableau que, 80 dossiers sinistres matériels, sont évalués à hauteur de 3192057.970 DA par l'expert. Le coût total de l'évaluation de l'expert (honoraires), s'élève à 3953369.7DA. Le montant d'indemnisation est de 1012048.50DA.

Concernant les 27 dossiers corporels incluant une partie matérielle et corporal, les dommages évalués par l'expert sont de l'ordre de 3953369.7DA, les honoraires de l'experts suite à l'évaluation des dégâts est de : 98197.31DA. Le montant de l'indemnisation dépensé par la compagnie d'assurance est de : 14200271.6DA.

VI.2.3.2. Evaluation du coût corporel des accidents de circulation

VI.2.3.2.1. 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° 16: coût corporel indemnisation de victimes blessées w. Bejaia 2018

	IPP	ITT	Préjudice Doloris	Total
Indemnisation	18132405.23	4565838.51	149619990	172318233.7
N .De Victime	43	40	30	43
Cout D'un Blessée	421683.84	114595.76	49873.33	4007400.78

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les données de la SAA agence 3202 Bejaia B. D'après l'étude des 80 dossiers corporels, nous avons trouvé 43 victimes blessées qui ont bénéficié de l'indemnisation d'IPP, tel que le montant attribuée est de : 18132405.23DA, soit le montant attribué pour une seule victime, évalué à : 421683.84DA.

L'indemnisation d'ITT est attribuée pour 40 personnes parmi 43 victimes blessées, le montant total est de : 4565838.51DA, on aura l'indemnisation pour une seule victime qui s'élève à 114595.76DA.

Quant au préjudice doloris où nous avons enregistré 30 personnes indemnisées, parmi 43 victimes blessées, tel que le montant attribuée est de : 149619990DA soit le montant attribué pour une seule victime, évalué à : 49873.33

Le montant total attribué est de 172318233.7DA. Soit une indemnisation de 4007400.78DA 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 ³⁹

Coût moyen d'un blessé = $(18132405.23 + 4565838.51 + 149619990) / 43 = 4659303$

D'après les résultats obtenus de notre étude, le coût moyen d'un blessé pour les organismes d'assurance s'élève à 4659303DA.

VI.2.3.2.2. 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.

³⁹ Mémoire fin d'étude

Tableau N° 17: cout d'indemnisation des victimes décédées w. Bejaia 2018

	Capital Décèdes	Ayant Droit	Frais Funérailles	Total
Indemnisation(DA)	234900	660200	782000	1677100
Nombre De Victime Décédées	10	10	10	10
Cout Pour un Décès	23490	66020	78200	167710

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

Nous avons enregistré dix personnes décédées d'après les dossiers corporels traités.

Le montant attribué sous forme de capital décès est de : 234900DA, soit un coût de :

23490DA pour un décès.

Les ayants droits sont indemnisés à hauteur de 23490DA, soit un montant de :

66020DA par décès.

L'indemnisation qui sert de prise en charge de l'enterrement des victimes décédées, (les frais funéraires) évalué à : 1677100DA, soit un montant de : 167710DA 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

$$\text{Coût moyen d'un décès} = (234900 + 660200 + 782000) / 10 = 167710$$

D'après les résultats obtenus de notre étude, le coût moyen d'un décès s'élève à : 167710 DA.

VI.2.3.2.3. 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° 18: Récapitulatif des couts moyens obtenus, relatif à chaque préjudice w.

Bejaia 2018

Préjudice	Cout Unitaire Moyenne (Da)
Matériel	1558220.08
Blesse	4659303
Dèce	167710

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

L'analyse du tableau, nous a permis de constater que, le coût moyen de réparation des dégâts matériels s'élève à : 1558220.08DA. Le coût moyen d'une victime blessée est de : 108355.88DA. En fin le coût moyen d'une victime décédée est évalué à : 167710DA.

Section 03 : Résultats de l'enquête au niveau du l'hôpital Khalil Arman, de la w. Bejaia :

Dans la section 3, nous allons arborer les résultats de notre enquête, et de la collecte de données a niveau du l'hôpital Khalil Arman

La section suivante fera l'objet d'une présentation les données relatives à l'âge, le sexe, le service, et la durée 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.

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

VI.3.1 Historique du l'hôpital Khalil Arman

La création du secteur sanitaire de Bejaia est liée à la terrible tragédie historique vécue par le peuple Algérien. Et face à la remarquable volonté de résistance qu'avaient affichée les algériens, l'Etat major de l'armée occupant à construire un hôpital pour ses besoins expansionnistes, car son aventure était couteuse en morts et blessés.

En 07/08/1878, le premier hôpital de l'histoire de notre région fût opérationnel.

Le premier établissement hospitalier de la wilaya de Bejaia date de 1878, il fût construit par l'état major de l'armée d'occupation française sur les hauteurs de ville de Bejaia. L'hôpital khelil Amrane :

C'est un établissement de santé publique doté de la personnalité morale et de l'autonomie financier, l'hôpital est d'une capacité de 240 lits, siège de l'administration générale du secteur sanitaire de Bejaia. En 2011 l'hôpital khelil Amrane est devenu un centre hospitalier universitaire (CHU).

VI.3.2 Les différents services de l'hôpital

- Service de médecin interne (homme et femme)
- Service de pédiatrie
- Service de chirurgie viscérale (homme et femme)
- Service de chirurgie orthopédique (homme et femme)

- Service de réanimation et des différents services d'accompagnement suivants : pavillon des urgences médicochirurgicales et pédiatrique, bloc opératoire, laboratoire d'analyses médicales, consultation des urgences stomatologistes, service de radiologie équipé d'un scanner et d'une pharmacie centrale⁴⁰

VI.3.3 La prise en charge des victimes des accidents de la route

La prise en charge des accidents comporte deux volets : une prise en charge sur lieu de l'accident et pendant le transport, une autre prise en charge dans les structures de soins hospitalières.

VI.3.3.1. La phase pré-hospitalière

La prise en charge des blessés est préparée dès l'appel de la protection civile ou du SAMU. L'appel au SAMU, est reçu au niveau du bureau de la permanence par le médecin régulateur qui est le chef de service ou un autre médecin de garde ; l'appel doit être identifié et localisé. La réponse à l'alerte se fait par le médecin régulateur qui dépêche les secours lorsque il y'a une disponibilité de l'ambulance.

L'arrivée sur le site dépend de la fluidité de la circulation et de la proximité de l'établissement sanitaire, mais une fois l'équipe d'intervention est arrivée sur les lieux, le médecin analyse la situation s'il n'y a aucun danger, le blessé va être transporté vers la structure hospitalière la plus proche. En cas de danger (c'est le cas d'un grand nombre de blessés).

De ce fait, la prise en charge des accidents commence dès le transport des blessés qui se fait par une ambulance médicalisée don l'équipage celle-ci est constitué par un médecin, un infirmier et un chauffeur. Un bulletin d'intervention est rempli pour chaque urgence et comporte toute les informations sur l'urgence et les gestes appliqués, en communiquant de façon permanente avec le siège de permanence.

VI.3.3.2. La phase hospitalière

La prise en charge hospitalière est tributaire des pratiques réalisées pendant la phase pré hospitalière, car ces secours, les soins de secours, non effectués par celle-ci seront fait dès l'arrivée à l'hôpital.

Dans le cadre de la prise en charge des citoyens, la médecine de proximité est organisée selon le schéma suivant :

- le premier palier concerne les centres de santé,
- le deuxième palier concerne les polycliniques ou existe un plateau technique.

⁴⁰ Hôpital khelil Amrane de Bejaia, janvier 2018.

Ces deux paliers qui forment ce qui est appelé « les structures extra hospitalière » ont une intervention appréciable dans la prise en charge des blessés des accidents de la route.

L'ambulance transporte le blessé le plus souvent vers des structures extra hospitalière les plus proches, et si le dispositif d'accueil n'existe pas au niveau de ces dernières, cette ambulance ne peut pas quitter les lieux du fait que le blessé occupe le brancard et il n'est restitué qu'une fois que le bilan est fait et qu'il s'avère que le blessé relève de la spécialité de ces structures.

Dans le cas contraire, le transport primaire se transforme en transport secondaire ou la victime va être transporté vers une structure plus équipée, généralement vers un hôpital. Le transfert du blessé vers un hôpital doit s'accompagner d'un certain nombre d'informations indispensables que sont notamment la description de la morbidité et de l'état antérieur, les éléments de surveillance et de traitement. L'accueil des blessés au niveau de l'hôpital est assuré par une équipe médicochirurgicale, en salle d'accueil spécialisée pour la prise en charge des urgences (UMC). Celle-ci est située de préférence à proximité de l'imagerie, du bloc opératoire et de la réanimation.⁴¹

La phase hospitalière se déroule au niveau de l'hôpital qui est rattaché à un secteur sanitaire. Cet hôpital est communément appelé hôpital de daïra. Cet hôpital qui est un établissement couvrant le bassin de la population d'une daïra et ayant un service d'urgence, de chirurgie, d'obstétrique, de médecine et de pédiatrie et avec un plateau technique (imagerie et laboratoire). A ce niveau, lorsque le blessé arrive, il est pris en charge par les services des urgences de l'hôpital pour effectuer ce qui n'a pas été fait pendant le transport de la victime, à savoir : un premier bilan et la réanimation. Si le bilan montre des lésions non graves et ne relevant pas des spécialités particulières, le blessé va rester en observation au service des urgences pour moins de 48 heures.

Dans le cas contraire, après un bilan, une intervention chirurgicale et la régulation des paramètres vitaux, le blessé est évacué par le transport secondaire vers un service spécialisé après la consultation de ce dernier. Il y a l'hôpital de wilaya qui devra assurer les mêmes fonctions d'un hôpital de secteur avec plus de services spécialisés et un plateau technique correspondant.

Le plus souvent, le patient est pris en charge au niveau d'un hôpital de secteur sanitaire, plus rarement au niveau d'une structure extra hospitalière, d'un centre hospitalo-universitaire ou d'un établissement hospitalier spécialisé. Ceci est d'autant plus vrai dans les wilayas qui ne disposent pas de CHU.

⁴¹ DERMEL Ali « essai d'évaluation des coûts des accidents de circulation en Algérie » mémoire de magistère, université de Bejaia année 2008.

VI.3.4. Le suivi médical des blessés selon leur degré de gravité

Les soins hospitaliers seront envisagés en fonction d'une organisation des secours incluant au préalable la prise en charge sur le terrain avec, si nécessaire, une réanimation précoce autorisant une orientation hospitalière adéquate. Dans le cadre ainsi défini, le déroulement des soins à l'hôpital relève d'une stratégie globale, fondée sur la gravité réelle ou potentielle de l'accidenté. Par ordre de gravité croissante, on peut considérer plusieurs sortes de soins.

VI.3.4.1. Cas des blessés moyens

Ces blessés présentent des lésions simples, peu évolutives, qui ne compromettent pas le pronostic vital et très rarement le pronostic fonctionnel. Elles nécessitent cependant un traitement réparateur, chirurgical le plus souvent, pour lequel l'hospitalisation est indispensable. Mais ce traitement pourra être différé dans le temps pour permettre un bilan préopératoire complet permettant de déceler les éventuels antécédents organiques que pourrait présenter le blessé de façon que l'acte chirurgical et l'anesthésie générale qui l'accompagne n'induisent pas un risque supplémentaire (anesthésie générale chez un sujet à estomac plein, existence d'antécédents pathologiques, interférences médicamenteuses avec les traitements en cours).⁴²

VI.3.4.2. Cas des blessés légers mais avec risque d'aggravation (urgences potentielles)

Ce sont des accidents pour lesquels il existe un doute sur la gravité des lésions et sur leur potentiel d'évolutivité. Ces blessés, qui ne justifient pas toujours d'un traitement, doivent cependant bénéficier d'investigations relativement spécifiques et surtout d'une surveillance attentive pour déceler rapidement toute aggravation.

VI.3.4.3. Cas des blessés graves et très graves

Il s'agit des victimes présentant une ou plusieurs lésions qui mettent en jeu, à court terme, le pronostic vital. Pour ce type de blessés qui sont pris en charge sur le terrain par des équipes médicales (S.A.M.C, médecins), on admet actuellement que la priorité doit être donnée à la réanimation symptomatique avant le traitement chirurgical proprement dit à l'exception, toutefois, d'un geste immédiatement salvateur.

Le traitement de ces blessés se décompose donc en trois étapes : l'étape préopératoire qui correspond à la phase de réanimation et de préparation à l'intervention chirurgicale, l'étape per-opératoire qui est représentée par l'intervention elle-même, et enfin, l'étape

⁴² DERMEL Ali « essai d'évaluation des coûts des accidents de circulation en Algérie » mémoire de magistère, université de Bejaia année 2008 opcit p 68.

postopératoire qui va conduire à la guérison. Cette étape est composée de la rééducation et de la réinsertion socioprofessionnelle.

VI.3.5. Démarche méthodologique adoptée dans la collecte de données réalisées dans la wilaya de Bejaia

Cette section vise à fournir des données détaillées sur les dépenses des compagnies d'assurance pour les dommages matériels et corporels ainsi que les dépenses des structures hospitalières pour la prise en charge des victimes des accidents de la route. Ces données permettent d'estimer les coûts des dommages matériels et corporels des accidents de la route dans la région. Ce qui suivra, présentera la méthodologie et les résultats commentés de l'enquête.

VI.3.5.1. Conception et réalisation de la collecte de données

La collecte de données que nous avons menées dans la wilaya de Bejaia en 2018 permet d'apporter des renseignements très utiles sur le coût engendré par les accidents de la route.

Les résultats de cette collecte de donnée pouvant servir à rappeler l'intérêt de renforcer la préoccupation des parties concernées pour réduire les pertes économiques inutiles engendré par les accidents de la route.

VI.3.5.2. Présentation de la collecte de données réalisée

La collecte de donnée sur les coûts engendrés par les accidents permet de dégager les parties touchées par les coûts des accidents de la route. Cela étant donné que l'accident produit non seulement un bouleversement immédiat mais induit également des conséquences plus ou moins long terme dans la vie.

Les blessés et les ayants droits des personnes décédées dans un accident de la route ont des droits qui pouvant être déterminants pour leurs existences ; ainsi les compagnes d'assurances ainsi que le système de santé dépensent pour réparer les dommages causés aux victimes d'accident de la route.

A cet effet et suite à la croissance des accidents de la route, il nous a semblé important de connaître les dépenses de chacun de ces parties dans la réparation des accidents de la route.

Pour pouvoir quantifier les coûts des accidents de la route, une analyse des dépenses des compagnies d'assurance pour les dommages (matériels et corporels) ainsi que les dépenses du secteur de la santé (dépense pour la prise en charge hospitalière des accidents) s'avèrent nécessaire.

Pour cela, une collecte de données auprès des agences d'assurance et une collecte de données auprès de l'hôpital ont été menées respectivement auprès de l'agence

3201de SAA de la wilaya de Bejaia et l’hôpital Khelil Amrane. Cette collecte de données ont permis d’étudier les coûts des accidents de la route.

VI.3.5.3. Les objectifs de la collecte de données

Les objectifs assignés à la collecte de données au niveau de la wilaya de Bejaia étaient de déterminer :

- les indemnités versées par les compagnies d’assurances pour dommages matériels et les dommages corporels
- le nombre de victimes d’accident de la route admises à l’hôpital Khelil Amrane de Béjaia.
- Et enfin, les différents services où les victimes ont été prises en charges et le coût par services pour une victime.

Le but étant de déterminer :

- D’abord, les montants versés par la compagnie d’assurance automobile pour réparer les dommages matériels et corporels des accidents de la route
- Ensuite, le coût de la prise en charge des victimes des accidents de la route au niveau de l’hôpital Khelil Amrane de Béjaia.
- Et enfin, le coût des accidents de la route dans la wilaya de Béjaia

VI.3.5.4. Répartition des victimes hospitalisées, par tranches âges et par sexe :

Dans le tableau ci-dessus nous avons répartie les victimes blessées hospitalisées, par sexe et par tranches d’âges.

Tableau N° 19: Répartition des victimes hospitalisées, par tranches âges et par sexe w. Bejaia 2018

	Homme	Femme	Total
Moins De 05 Ans	08	03	11
[5-9]	11	07	18
[9-15]	07	05	12
[15-25]	42	13	62
[25-40]	30	06	36
[40-60]	21	03	24
Plus De60	32	09	41
Total	158	46	204

D’après tableau 18, on remarque que le nombre de victimes hommes blessés excède le nombre de femmes blessées, enregistrant respectivement 158 et 46 victimes, soit un écart de 112 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 18 que les tranches d'âges les plus touchées par le phénomène d'accident sont : celles de 15 ans à 25 ans, et plus de 60 ans. Evalués à 62 et

41 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 confronté 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 5 ans à 9ans, enregistrent un nombre faible de victime, il est en moyenne de 11 enfants. Cela peut être expliqué par le fait que les enfants, sont transportés par des adultes, ils occupent les sièges arrières du véhicule, 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.

VI.3.5.5. Répartition des victimes hospitalisées décédées au niveau du service de réanimation par sexe et par tranche d'âge

Dans ce qui suit, nous allons présenter la répartition des victimes décédées par sexe et par tranches d'âges.

Tableau N° 20: répartition des victimes décédées par sexe et par tranche d'âge w. Bejaia 2018

	Homme	Femme	Total
Moins De 05 Ans	0	0	0
[5-9]	0	0	0
[9-15]	01	0	01
[15-25]	05	02	07
[25-40]	03	0	03
[40-60]	02	01	03
Plus De60	01	0	01
Total	12	03	15

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 ils sont de 15 victimes par rapport au total Ce nombre est partagé par âge comme suit : En premier place vient la tranche d’âge de 15ans à 25ans enregistrant 07decedee, suivais par la tranche d âge 25ans à 40ans, puis 01 pour la tranche d âge de 09 ans à 15, et enfin zéro pour les enfants moins de 09 ans.

VI.3.5.6. Répartition des victimes hospitalisées par service et par sexe

Le tableau n 20, fera l’objet d’une répartition par sexe et par service d’hospitalisation des victimes blessées.

Tableau N° 21: Répartition des victimes hospitalisées par service et par sexe w. Bejaia 2018

	Chirurgie	Orthopédie	Réanimation	Viscérale	Total
Homme	34	78	25	15	142
Femme	07	11	10	01	29
Enfants	08	18	04	03	33
Total	49	107	39	09	204

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 78 victimes par rapport au total. En deuxième place se présente le service neurochirurgie, hospitalisant 43blessés, dont 34 sont des hommes, 07 femmes et 08 enfants. En troisième place vient le bloc-opératoire supportant 39 blessés, dont les 25 sont des hommes, 0 3 enfant et 10 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.

VI.3.6. Evaluation du coût d’hospitalisation des victimes

VI.3.6.1. Coût d’hospitalisation des victimes blessées :

Le tableau 22 présente l’évaluation du coût d’hospitalisation des victimes blessées en accidents de circulation au niveau du CHU pour l’année 2018

Tableau N° 22: Evaluation du coût d'hospitalisation des victimes blessées d'accidents de circulation w. Bejaia 2018

SERVICE	Réanimation	Ortho	Chirurgie	Viscérale
N.DE JOURS	149	580	450	34
COUT PAR JOURS	43863.80	19769.30	28520.65	39929.93
TOTAL	6535706.2	11566194	12834292.5	1357617.62

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 580 jours d'hospitalisation, sachant qu'une journée s'hospitalisation au niveau de ce service coûte : 43863.80DA. Soit un coût total évalué à : 6535706.2DA, 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 450 jours dans ce service, le coût de la journée d'hospitalisation pour ce service est de : 19769.30DA, Le coût total pour l'hospitalisation enregistré en neurochirurgie est de : 11566194DA.

Au niveau du service réanimation sont enregistrés 149 jours d'hospitalisation, le coût de la journée est de 43863.80DA. Soit un coût total d'hospitalisation de 6535706.2DA.

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 34 jours, le coût de la journée est de 39929.93DA, soit un coût total de : 1357617.62DA.

VI.3.6.2. Coût d'hospitalisation des victimes décédées

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

Tableau N° 23: évaluation du coût d'hospitalisation des victimes décédées w. Bejaia 2018

SERVICE	REANIMATION
N.JOURS	62
COUT PAR JOURS (DA)	43863.8
Cout total	2719555.6

Source : tableau réalisé par nos soins d'après les données collectées du CHU W. Bejaia
D'après la lecture du tableau, on ne constate que la durée d'hospitalisation des victimes décédées est de 62 jours, le coût d'une journée d'hospitalisation au niveau du service de réanimation est de 43863.8DA. On conclut que le coût total d'hospitalisation des victimes décédées s'élève à 2719555.6DA.

On conclut que le coût moyen d'une victime décédée est de 194253.97DA DA. Il est obtenu en divisant le coût total d'hospitalisation des victimes sur le nombre de victimes décédées : $(2719555.6/15= 181303.70DA)$.

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.

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

VI.3.6.3. 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° 24: récapitulatif des coûts moyens obtenus, relatifs à chaque préjudicew.
Bejaia 2018**

Préjudice	Cout unitaire moyenne
Blesse	157812.79
Décès	181303.70

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 157812.79DA. Le coût moyen d'hospitalisation d'une victime décédée s'élève à 181303.70DA.

VI.3.7. Evaluation des couts d'accidents circulation pour l'année 2018 W.bejaia

Dans cet axe, nous présenterons une évaluation des coûts des accidents de circulation pour l'année 2018 à base des résultats de notre enquête. Le nombre des accidents de circulation, des blessés et des tués au niveau de la wilaya de Bejaia pour l'année 2018 est présenté dans le tableau qui suit :

Tableau N° 25: accidents, tués et blessés pour la w. Bejaia (2018)

Accident	Blessée	Décédée
733	1023	78

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

L'année 2018 avait enregistré 733 accidents de circulation au niveau de la wilaya de Bejaia. Conséquent à cette situation, 1023 de victimes ont été blessées, et 78 de victimes ont été tués.

VI.3.7.1. Indemnisation de pertes matérielles :

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

Tableau N° 26: Evaluation du coût total matériel d'accidents de circulation w. Bejaia 2018.

Accident	Cout Matérielle	Cout Matériel Total
733	1558220.08	1142175319

Source : tableau réalisé par nos soins

D'après la lecture de ce dernier, on ne constate que le coût total servant à la réparation des pertes matérielles subies par les 733 véhicules accidentés s'élève à 1142175319 DA Sachant que le coût matériel unitaire est évalué à 1558220.08DA.

VI.3.7.2. Indemnisation des dommages corporels

Dans le tableau ci-dessus nous allons représenter le coût total des victimes blessées et décédée dans l'année 2018

Tableau N° 27:indemnisations total des blesses et tues W.bejaia

Eléments de Cout	Blessée			Tue		
	Cout Moyen Blessés	Blesse	Cout. Total Blessée	Cout Moyen Tue	Tue	Cout. Total Tue
Indemnisation SAA	4659303	1024	47711262	167710	78	13081380
Indemnisation Chu	157812.79	1024	161600297	181303.7	78	141688.6

Source : tableau réalisé par nos soins

On remarque d’après le tableau que, on remarque que les 1024 victimes blessées sont prises en charge par la compagnie d’assurance et par l’hôpital, les coûts totaux respectifs s’élèvent à 47711262DA et 161600297DA hôpital. Le cout moyenne par blesse est de 4659303 DA pour la compagnie d’assurance et 157812.79DA pour que le coût total de prise en charge des 78 victimes tuées en accidents de circulation supportées par la SAA et le CHU s’élève à 13081380DA et 141688.6DA respectivement. Le montant moyenne attribué pour une seule, évalué à 167710DA et 181303.7DA

VI.3.7.3. Coût dépensé en 2018 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° 28:Evaluation du coût total des accidents de circulation w. Bejaia 2018

Accèdent	733	1142175319
Blessées	1024	4932726565
Tues	78	27223068.6
Total	-	6102124953

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 2018, au niveau de la wilaya de Bejaia s’élève à 6102124953DA. Soit 16718150,55DA de pertes économiques par jours.

La perte économique= le cout total des accèdent /le nombre de jours de l’année

La perte économique=6102124953/365=16718150,55DA.

Conclusion

A partir des résultats de notre enquête auprès des agences d'assurance automobile, et de notre collecte de données de l'hôpital Khelil Amrane , nous avons constaté que les coûts et les pertes économiques engendrés par les accidents de circulation se rapportent à l'ensemble des dommages que ces accidents représentent pour les propriétaires de véhicules eux mêmes et les proches et la population en général. Ils correspondent, en d'autres termes, à la réduction du niveau de vie des victimes et de leurs proches.

On conclut que le taux des accidents s'intensifient les pertes humaines et matérielles dans la premier et la troisième saison, ainsi que dans les matinés (9h-12h) et les fins de journée (16h-17h) par rapport a les autres horaire.

Ce phénomène touche beaucoup plus les véhicules particuliers de circulation en zone urbaine comme en zone rurale ainsi que les tranches d'âges de15ans à 25ans et la tranche d'âge supérieure à 60 ans ,le nombre de victimes hommes sont les plus élevée comparativement aux femmes et que le service ou la durée d'hospitalisation au niveau du service orthopédie est le plus important par rapport aux autres services dont dispose l'hôpital.

Conclusion Générale

Les accidents de la route en Algérie représentent un sérieux problème de santé publique. Le pays enregistre, depuis le début les années 70, une croissance accrue du nombre d'accidents alimenté par la vétusté du parc automobile et le manque de moyens de prévention efficaces. La sécurité routière en Algérie a été marquée par une série de lois publiées à partir de la fin des années 80.

Comme nous l'avons motionné au début de ce travail, le but de notre étude est de spécifier les rôles et de déterminer les dépenses de chacun des intervenants impliqués dans la prise en charge des accidents de la route, et le coût individuel engendré par ces derniers. Pour atteindre notre objectif, nous avons tenté de déterminer l'ampleur du phénomène des accidents de la route. En outre, le rôle des assurances et le système de soins dans l'intervention et dans la prise en charge des accidents de la route ainsi que les coûts engendrés par ces derniers.

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 15 à 25 ans et ceux supérieurs à 60 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 194253.97DA,
- le coût moyen d'indemnisation corporel d'une victime blessée s'élève à 47711262DA
- le coût moyen d'une victime décédée est de 13081380DA,
- le coût moyen d'hospitalisation de victime blessée évalué à 161600297DA,

Conclusion Générale

- le coût moyen d'une victime décédée est de 141688.6DA.
- pertes économiques par jours évalué à 16718150,55DA.

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,
- Lutter contre la corruption au niveau des contrôles techniques,
- Les assurances pourraient utiliser une part de leurs ressources en vue de contribuer à la prévention des accidents de la route.

Référence Bibliographique

1. Insécurité routière en Algérie et dans le monde : <http://.cna.dz/Documentation/traveau- du CNA/bulletin-assurance-n 14/Insécurité- routière-en Algérie- et- dans le monde>.
2. BERDJAH Fatma, BERKMEL Warda : Etude provisionnelle de l'évolution des accidents de la circulation en Algérie : cas de l'autoroute Est-Ouest, mémoire de fin cycle, 2017, p1
3. CNPSR : centre national de prévention et de sécurité routière
4. Le journal officiel n°46 de la république algérienne démocratique et populaire
5. DERMEL Ali : Essai d'évaluation des couts des accidents de circulation en Algérie, cas de la willaya de Béjaïa, MAGISTER, université de Béjaïa, 2008 P10.
6. Masmoudi S. : La violence Routière, étude analytique des accidents de la route en Algérie. Mémoire de fin d'étude D'inspecteur des transports terrestres. Ecole Nationale de Transport Terrestre Batna. 2004
7. D'après les statistiques de l'OMS : rapport sur la sécurité routière, année 2013.
8. OMS : Rapport mondiale sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004
9. OMS : Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de circulation : facteur de risque suisse 2004,p89
- 10.MRABET N « techniques d'assurance » université virtuel de Tunis, 2007. p1
- 11.TOSETTI A « assurance comptabilité règlementation actuariat » Economica 2002, p13
- 12.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
- 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
- 16.COUILBAULT F, ELIASHBERG C, LATRASSE M, OP cit, p47
- 17.Ecole Supérieure d'Assurances (ESA) ;BTS Assurance(<http://www.assurance-et-mutuelle.com/>)
- 18.Idem ; Ecole Supérieure d'Assurances (ESA) ;BTS Assurance(<http://www.assurance-et-mutuelle.com/>)p93

Référence Bibliographique

19. SOUFIT S « analyse de la stratégie de diversification des compagnies d'assurances sur le marché assurantiel algérien : cas du trust Algérie » mémoire en vue de l'obtention d'un diplôme de master en finances et comptabilité option finances et banques, université Abderrahmane mira wilaya de Bejaia. 2011p10-11
20. Le rôle de l'assurance publié le 7 décembre 2015 par Arca Patrimoine
21. COUILBAULT. F, ELIASHBERG.C et LATRASSE.M. « Les grands principes de l'assurance. » Edition : l'Argus, Paris 2003.
22. 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,
23. 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
24. Mémoire fin d'études essais d'évolution des couts des accidents de circulation routier cas de willaya de Béjaïa, université de Bejaïa ; réalisée par AROUI Rahima-AROUN Fawzia ; p22
25. SADI Nour al Houda « Essai d'analyse du système des assurances dans la perspective d'une meilleure protection contre le sinistre. » Mémoire de magister, université de Bejaia, 2006.
26. BAKELL.A. « L'assurance du point de vue du contrôle interne. » Mémoire de magister, université d'Alger, 1998.
27. CNA, juillet 2008, op cite, p4
28. COUILBAULT. F, ELIASHBERG.C et LATRASSE.M. 2003, opcit, page 18.
29. DERMEL Ali : Essai d'évaluation des couts des accidents de circulation en Algérie, cas de la willaya de Béjaïa, MAGISTER, université de Béjaïa, 2008 P46
30. Loi n°01-14 du 19 aout 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de circulation routière
31. Khaled Souria : Evaluation des couts financiers des accidents de circulation en Algérie cas de willaya de Béjaïa, université de Béjaïa
32. CNPSR : Centre National de Prévention et de Sécurité Routière Alger 2006.

Référence Bibliographique

- 33.**Ordonnance n°09-03 du 22 juillet 2009 modifiant et complétant la loi n°01-14 DU 19 aout 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière Article 2.
- 34.**Ordonnance n°09-03 du 22/07/2009.
- 35.**Journal officiel n°12 P 06
- 36.**KHALED SOURIA « Evaluation des coûts financiers des accidents de la circulation en Algérie Cas de la Wilaya de Bejaia »
- 37.**Madani mekki « assurances automobile », constat et respective, communication à 4^{Emme} forum des assurances, sur la reformes dans les assurances, plus de rigueur au service de la société. Alger, le 29 novembre 2005.
- 38.**Madani M, op cite
- 39.**Mémoire fin d'étude
- 40.**Hôpital khelil Amrane de Bejaia, janvier 2018.
- 41.**DERMEL Ali « essai d'évaluation des coûts des accidents de circulation en Algérie » mémoire de magistère, université de Bejaia année 2008.
- 42.**DERMEL Ali « essai d'évaluation des coûts des accidents de circulation en Algérie » mémoire de magistère, université de Bejaia année 2008 opcit p 68.

TABLEAU DE MATIER

Introduction générale.....	1
----------------------------	---

Chapitre I: Présentation du phénomène des accidents de la route

Introduction	4
I.1. Définition de l'accident de la route :	4
I.2. Types d'accidents de la route :	5
I.3. Les victimes :	5
I.4. les causes des accidents de la route :	6
I.4.2. La cause liée à l'environnement.....	11
I.4.3. Les causes liées au véhicule.....	12
I.5. PRÉVENTION DES RISQUES D'ACCIDENT DE LA CIRCULATION.....	12
I.5.1. Comment éviter l'accident de circulation :	12
I.5.2. Comment bien réagir en cas d'accident de la circulation.....	14
Conclusion.....	17

Chapitre II :Le système des assurances automobile

Introduction	18
Section 01 : L'assurance	18
II.1.1. Définition de l'assurance :	18
II.1.2. Les parties engagées au sein d'une opération d'assurance.....	19
II.1.3. Les éléments d'une opération d'assurance	21
II.1.3.1. Le risque	21
II.1.3.2. La prime.....	22
II.1.3.3. La mutualité.....	23
II.1.3.4. La prestation de l'assureur : indemnité et forfait.....	23
II.1.4. Le courtier d'assurance :	23
II.1.5. Le rôle de l'assurance	24
Section 02 : Généralité sur l'assurance automobile	24
II.2.1. Définition d'assurances automobile :	24
II.2.2. L'obligation d'assurance	25
II.2.3. Les contrats de la SAA :	26
II.2.3.1. Présentation des contrats d'assurance automobile.....	26
II.2.3.2. Les types de contrats.....	26

TABLEAU DE MATIER

II.2.3.3. Objet du contrat	26
II.2.4. Les conventions de règlement :	27
II.2.4.2. Les conditions d'application de la convention:	27
II.2.4.3. La convention IDAC (indemnisation direct d'accident corporel)	28
II.2.5. Les garanties de la SAA	28
II.2.5.1. Le fond de garantie automobile	28
II.2.5.2. Types de garantie :.....	28
II.2.5.2.1. Garantie responsabilité civile (obligatoire) :.....	29
II.2.5.2.2. Garantie facultative.....	29
II.2.5.2.2.2. Autres garantie.....	30
II.2.5.2.2.3. Assistance:	31
II.2.6. Les indemnisations de l'assurance automobile	33
II.2.6.1. Les indemnisations des dommages matériels.....	33
II.2.6.2. Les indemnisations des dommages corporels.....	33
II.2.6.3. Le droit a l'indemnisation :.....	33
II.2.7. Les exclusions et les Déchéances :.....	34
II.2.7.1. Les exclusions :.....	34
Conclusion.....	35

Chapitre III : l'insécurité routière en Algérie

Introduction	44
Section 01 : Lois relatives aux accidents de la route en Algérie.....	44
III.1.1. La loi 87-09 du 10/02/1987 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière :	44
III.1.2. La loi 87- 09 est constituée de deux parties	44
III.1.3. La loi n° 01- 14 du 19/08/2008 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la sécurité routière	45
III.1.3.1. La conduite en état d'ivresse	45
III.1.3.2. Interdiction de l'élévation de la vitesse	45
III.1.3. 3. L'obligation de porte la ceinture de sécurité	45
III.1.3.4. Infraction commises par les conducteurs.....	46
III.1.3. 5. L'interdiction de l'usage manuel de téléphone portable	46
III.1.3.6. L'obligation du contrôle technique du véhicule :.....	46
III.1.4. L'ordonnance n°09-03 du 22/07/2009.....	47
III.1.4.1. Outils de détection des infractions, citées dans l'article 3.....	47
III.1.4.2. La conduite sous l'effet d'alcool.....	48

TABLEAU DE MATIER

III.1.4.3. Le permis à points :	48
III.1.5. La loi n°17-05 du 16 février 2017 modifiant et complétant la loi n°01-14 du 19 aout 2001 relative à l'organisation la sécurité et la police de la circulation routière.....	48
III.1.5.1. Les contravention du 1 ^{er} degré :	48
III.1.5.2. Les contravention du 2 ^{ème} degré :	49
III.1.5.3. Les contravention du 3 ^{ème} degré :	49
III.1.5.4. Les contraventions du 4 ^{ème} degré :	49
Section 02 : Analyse de l'évolution des accidents de circulation en Algérie	49
III.2.1. Analyse des accidents de circulation au niveau national.....	50
III.2.2. Analyse des accidents de circulation au niveau de la wilaya de Bejaia	52
Conclusion.....	63
Chapitre IV	Analyse des résultats couts des accidents de la route
Introduction	64
Section 01 : Les méthodes évolution du cout de la prise en charge :	64
IV.1.1. L incapacités temporaire du travail.....	64
IV.1.2. L'incapacité permanente partielle :	65
IV.1.3. Frais médicaux et pharmaceutiques :	65
IV.1.4. Préjudice esthétique :	65
IV.1.5. Personnes bénéficiaires des indemnités en cas de décès.....	66
IV.1.6. La vétuste :	67
IV.1.7. Immobilisation :	67
IV.1.8. Indemnisation :	67
Section 02 : Resultat de l'enquette aupres de la SAA.....	67
IV.2.1. Présentation des résultats de l'enquête effectuée au niveau de la SAA 3202.....	67
VI.2.1.1. Répartition saisonnière des accidents de circulation :	67
VI.2.1.2 Répartition des accidents selon les heures de la journée :	68
VI.2.2 Types de véhicules impliqués dans les accidents :	69
VI.2.3 Analyse des couts d'indemnisations des dommages matériels et corporels :	70
VI.2.3.1 Evaluation du coût matériel.....	70
VI.2.3.2. Evaluation du coût corporel des accidents de circulation	70
VI.2.3.2.1. Evaluation du coût d'un blessé :	70
VI.2.3.2.2. Evaluation du coût d'un tué :	71
VI.2.3.2.3. Coût moyen d'indemnisation des victimes	72
Section 03 : Résultats de l'enquête au niveau du l'hôpital Khalil Arman, de la w. Bejaia : .	73
VI.3.1 Historique du l'hôpital Khalil Arman	73

TABLEAU DE MATIER

VI.3.2 Les différents services de l'hôpital	73
VI.3.3 La prise en charge des victimes des accidents de la route	74
VI.3.3.1. La phase pré-hospitalière	74
VI.3.3.2. La phase hospitalière.....	74
VI.3.4. Le suivi médical des blessés selon leur degré de gravité.....	76
VI.3.4.1. Cas des blessés moyens.....	76
VI.3.4.2. Cas des blessés légers mais avec risque d'aggravation (urgences potentielles).....	76
VI.3.4.3. Cas des blessés graves et très graves.....	76
VI.3.5. Démarche méthodologique adoptée dans la collecte de données réalisées dans la wilaya de Bejaia	77
VI.3.5.1. Conception et réalisation de la collecte de données	77
VI.3.5.2. Présentation de la collecte de données réalisée	77
VI.3.5.3. Les objectifs de la collecte de données	78
VI.3.5.4. Répartition des victimes hospitalisées, par tranches âges et par sexe :	78
VI.3.5.5. Répartition des victimes hospitalisées décédées au niveau du service de réanimation par sexe et par tranche d'âge	79
VI.3.5.6. Répartition des victimes hospitalisées par service et par sexe	80
VI.3.6. Evaluation du coût d'hospitalisation des victimes	80
VI.3.6.1. Coût d'hospitalisation des victimes blessées :	80
VI.3.6.2. Coût d'hospitalisation des victimes décédées	81
VI.3.6.3. Coût moyen d'hospitalisation (blessés/décès).....	82
VI.3.7. Evaluation des couts d'accidents circulation pour l'année 2018 W.bejaia.....	83
VI.3.7.1. Indemnisation de pertes matérielles :	83
VI.3.7.2. Indemnisation des dommages corporels.....	83
VI.3.7.3. Coût dépensé en 2018 pour la réparation des dommages d'accident de circulation	84
Conclusion.....	85
Conclusion Générale	86

Résumé

Les accidents de la circulation constituent un grand problème de santé publique et exigent l'adoption des mesures urgentes au niveau national si l'on veut les réduire. Ce dernier est devenu un véritable problème vécu par l'individu, puisque ces accidents provoquent chaque année un nombre important des dégâts matériels et corporels. Les facteurs humain, environnement et véhicule sont les causés principale des accidents de circulation.

Ce travail tente d'analyser l'évaluation des coûts humains et matériels des accidents de la route au niveau de la wilaya de Bejaia 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, coûts, indemnisation.

Summary

Traffic accidents are a major public health problem and require urgent action at the national level to reduce them. The latter has become a real problem experienced by the individual, since these accidents cause a significant number of material and bodily damage each year.

The human, environment and vehicle factors are the main causes of traffic accidents.

This work tries to analyze the evaluation of the human and material costs of road accidents at the level of the wilaya of Bejaia in order to reduce the costs borne by insurance in terms of compensation and hospitals in terms of care

Keywords: accidents, victims, costs, compensation.