

Université A. MIRA de Bejaia

Faculté des Sciences Economiques Commerciales et des Sciences de Gestion

Département des Science Economiques



MEMOIRE

En vue de l'obtention du diplôme de
MASTER EN SCIENCES ECONOMIQUES

OPTION : Economie Quantitative

thème

**Evaluation des coûts de la prise en charge des
Motocyclistes accidentés : cas de la wilaya de Béjaïa**

Réalisé par :

M^{lle}. BENHACINE Souad

M^{lle}. BENS Aid Souad

Encadré par :

D^r. HIDRA Younes

M^r. DERMEL Ali

Promotion 2017/2018

Remerciements

Nous tenons tout d'abord à remercier notre honorable encadreur Dr. HIDRA Younes pour l'intérêt porté à notre travail, sa disponibilité et ses nombreux conseils pour la réalisation de ce travail.

Nous remercions aussi notre Co-promoteur M DERMEL Ali, qui par ses conseils et ses encouragements nous avons réussi à réaliser ce travail

Nous remercions M BOUBALOU, M Kahina et tous les personnels de la SAA agence 3201 Bejaia

Nous remercions M Tenkhi et M Zaidi, khelil Amrane du Bejaia

Nous remercions M FOURNAN du groupement de la gendarmerie de Bejaia

Nous remercions M MAHELOUL A de la DGSN

Et toutes les personnes qui nous ont aidés de près ou de loin à réaliser notre travail

Merci

Dédicaces

Je dédier ce modeste travail à

**Mes très chers parents qui m'ont soutenu et encouragé tout au long
cursus d'étude**

Mes frères et sœurs

A ma famille, mes ami(es) et ceux qui me sont chers

Souad

Je dédier ce modeste travail à

**Mes très chers parents qui m'ont soutenu et encouragé tout au long
cursus d'étude**

Mes frères et sœurs

A ma famille, mes ami(es) et ceux qui me sont chers

Souad

AVP : accident de la voie publique

OMS : organisation mondiale de la santé

CNPSR : centre nationale de prévention et de sécurité

TC : traumatisme crânien

MOTAC : moto cycler causation

AUR2M : accident urbains rurales de deux roues motorisées

KW : kilo watts

AADL : agence de l'amélioration et de développement de logement

SAA : société national d'assurance

CAAR : société algérienne d'assurance et réassurance

EPE : entreprise publique économique

RC : responsabilité civile

RD : recours et défense

ITT : incapacité temporaire de travail

IPP : incapacité permanant de travail

PD : pretium doloris

SNMG : salaire national minimum garantie

OSD : ordre de service

PV : procès verbale

DA : dinar algérien

CHU : centre hôpital universitaire

Sommaire

Remerciement	
Dédicaces	
Liste des abréviations	
Chapitre 1 : notions et concepts relatifs à la sécurité routière.....	05
Introduction.....	05
Section 1.1 : quelque notion relative aux accidents.....	05
Section 1.2 : les facteurs des accidents de la route.....	08
Section 1.3 : lois relative aux accidents de la route en Algérie.....	16
Conclusion.....	24
Chapitre 2 : analyse de la sécurité routière.....	25
Introduction.....	25
Section 2.1 : analyse des accidents de la circulation routière en Algérie.....	26
Section 2.2 : analyse des accidents de circulation au niveau de la wilaya de Bejaia..	34
Section 2.3 : analyse des accidents motocyclistes au niveau de la wilaya de Bejaia..	38
Conclusion.....	44
Chapitre 3 évaluation des courts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés.....	45
Section 3.1 : présentation des organismes de la prise en charge.....	45
Section 3.2 : résultats de l'enquête auprès de la SAA.....	57
Section 3.3 : résultats de l'enquête auprès de CHU.....	74
Conclusion.....	85
Conclusion générale.....	86

Introduction générale

Introduction générale

Un accident de la route (ou accident sur la voie public : AVP) est un choc qui a lieu sur le réseau routier entre un engin roulant (automobile, moto, vélo, etc.) et tout autre chose ou personne et qui a occasionnés aux véhicules, à un élément de la route (chaussée, panneaux, barrière de protection) ou un élément extérieure à celle-ci (bâtiment, mobilier urbain cabine de téléphone, arbre) des dégâts corporels et matériels.¹

Selon l’OMS, les accidents de la route entraînent plus de 1,25 million de décès par an et entre 20 à 50 million de blessés. Les accidents de la route sont la première cause de décès chez les jeunes âgés de 15 à 29 ans.²

L’Algérie est considérée parmi les pays les plus touchés par ce phénomène. On enregistre un accident toutes les 20 minutes et un décès chaque deux heures. Selon le CNPSR, le nombre d’accidents de la route en 2017 est 25 038, ayant engendré 3639 décès et 36 284 blessés. Comparativement à l’année précédente, l’Algérie enregistre une baisse du nombre de décès et de blessés respectivement de (-08,84 %) et de (-17,54%). Cette baisse est liée aux mesures de sécurité routière engagées et aux procédures juridiques rigoureuses contenues dans la nouvelle législation apparue en 16 février 2017, ainsi qu’à la baisse de l’activité économique après la chute des prix du pétrole depuis 2015.

En 47 ans (de 1970 à 2017), il a été enregistré plus de 1 590 274 accidents de la circulation, en Algérie engendrant 170 254 tuées et 2 026 948 blessées.

Les études des causes des accidents effectuées au niveau du CNPSR mentionnent que les principales causes des accidents de la route en 2017 sont liées à l’Excès de vitesse qui est à l’origine de 21.74% des accidents corporels, à la baisse de la vigilance du conducteur qui est la cause de 13.63% d’accidents et au dépassement dangereux avec 6.33% cas d’accidents.

La moitié des personnes qui sont tuées sur les routes sont « des usagers vulnérables » qui

¹ BERDJAH Fatma, BERKMALE Warda : Etude prévisionnelle de l’évolution des accidents de la circulation en Algérie : cas de l’Autoroute Est-Ouest, mémoire de fin d’études, EAIF, université de Bejaia, 2017, p1.

² Organisation Mondiale de la Santé : Rapport mondiale sur la prévention des traumatismes due aux accidents de la route, OMS, Genève, 2004

Introduction générale

Subissent en générale des traumatismes très graves³. Les accidents des motocyclistes sont parmi les accidents vulnérables les plus importants en termes de gravité.

D'après la loi n° 17-05 relative à l'organisation, la sécurité et la police de circulation routière⁴, les motocyclistes sont des véhicules à deux roues ou plus, pourvu d'un moteur d'une cylindrée supérieure à 50 cm³.

Selon l'OMS⁵ en 2015, à l'échelle mondiale, les décès des motocyclistes sur les routes représentent 23%, la croissance rapide de l'utilisation des véhicules motorisés à deux roues dans nombre pays s'est accompagnée d'une augmentation des traumatismes et des décès chez les motocyclistes.

Un risque de décès dans accident de la route est plus élevé chez les cyclomotoristes en moyenne 20 fois plus que celui des occupants des voitures particulières, le fait que y'a pas de carrosserie qui protège les motocyclistes au moment de l'accident⁶.

En Algérie, les accidents des motocyclistes représentent 10.39% du nombre total des accidents de la route.⁷ La wilaya de Bejaia a enregistré un nombre de 235 accidents de motocyclistes en 2017 indique la police de circulation de cette dernière, soit 13.69% du total des accidents.

La non utilisation du casque comme un moyen de protection des motocyclistes est considéré comme un facteur ayant causé la multiplication des accidents routiers. Selon l'OMS⁸, le non port du casque est la principale cause des traumatismes. Un casque adapté peut réduire le risque de décès de presque 40% et le risque de traumatisme grave d'environ 70%.

L'objectif général de ce travail est d'évaluer les coûts de la prise en charge des motocyclistes accidentés au niveau de la wilaya de Bejaia. Ainsi, on cherche à déterminer quels sont les coûts moyens supportés par le secteur des assurances par la prise en charge des traumatismes dus aux accidents des motocyclistes ?

³ OMS, op cit, Genève, 2004

⁴ La loi n° 17-05 du 16 février 2017 modifiant et complétant la loi n° 01-14 du 19 Août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation

⁵ OMS, Rapport mondiale sur la sécurité routière, Genève, 2015.

⁶ OMS, op cit, Genève, 2004.

⁷ www.Cnpsr.org.dz

⁸ OMS : Rapport mondiale sur la sécurité routière, Genève, 2015.

Introduction générale

Cette problématique nous conduit à formuler les questions suivantes :

- Quels sont les facteurs déterminants des accidents des motocyclistes ?
- Quel est le coût moyen de l'indemnisation des motocyclistes accidentés par le secteur des assurances ?
- Quels sont les coûts moyens médicaux de la prise en charge des traumatismes dus aux accidents des motocyclistes ?

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

- Nous supposons que les coûts moyens d'hospitalisation des motocyclistes accidentés sont importants.
- Nous supposons que les indemnisations des structures des assurances des motocyclistes accidentés sont sous évalués.

Pour répondre à notre problématique, une lecture des différents ouvrages liés à notre thème a été effectuée. En plus des recherches bibliographiques universitaires, une enquête de terrain afin de recueillir des informations et des données sera réalisée au niveau des organismes suivants :

- Centre national de prévention et de sécurité nationale.
- Hôpital Khalil Amrane de Bejaia
- Agence d'assurance SAA
- Le groupement de La gendarmerie (Bejaia)
- Sureté de la wilaya de Bejaia

Pour bien mener notre travail, nous avons divisé notre travail en trois chapitres :

Le premier chapitre sera consacré aux notions et concepts relatifs aux accidents de la circulation, nous allons définir ces concepts, puis présenter les lois relatives aux accidents de la route en Algérie.

Introduction générale

Le deuxième chapitre sera consacré à l'analyse du phénomène de la sécurité routière en Algérie. Nous allons étudier l'évolution des accidents de la route au niveau nationale puis au niveau de la wilaya de Bejaia. Nous terminerons ce chapitre par l'analyse des accidents de la route des motocyclistes dans la wilaya de Bejaia par la période de 2010 à 2017.

Le troisième chapitre sera consacré à l'évaluation des coûts économiques et médicaux de la prise en charge des motocyclistes accidentés.

Nous terminerons notre travail par une conclusion générale.

Chapitre I : Notions et concepts relatifs à la sécurité routière

Introduction

Le phénomène des accidents de la route est l'un des problèmes que l'on rencontre dans différentes régions du pays. Il cause des pertes humaines et économiques considérables et il est à l'origine de beaucoup de dégâts matériels.

Les principaux facteurs des accidents de la route sont liés à l'utilisateur de la route. D'autres facteurs sont liés à l'état du véhicule (état des pneus, système de freinage, ...), et à l'environnement routier, tel que le défaut dans la conception des routes et le manque de leur entretien.

Dans ce chapitre nous présenterons quelques notions et concepts relatifs à la sécurité routière, dans la première section on explique quelque notion relative aux accidents de la route. L'étude des facteurs des accidents de la route sera présentée dans la deuxième section. La troisième section sera consacrée à l'étude des règles à suivre dans le but de réduire les traumatismes.

I QUELQUES NOTIONS RELATIVES AUX ACCIDENTS DE LA ROUTE

1.1 L'accidentologie routière

L'accidentologie est l'étude des caractéristiques des accidents de la circulation et leurs conséquences corporelles. C'est une discipline faisant appel à un spectre de compétences étendu : de l'ingénieur au médecin, en passant par le psychologue, l'expert en mécanique ou en sciences cognitives. Elle nécessite donc une étude approfondie pour obtenir une vision globale et exhaustive des accidents. L'accidentologie passe dans sa phase « moderne » dans les années 1970. Elle commence alors à se différencier de la traumatologie pure. Un accident est alors étudié de manière plus fine et plus nuancée.⁹

1.2 L'accident

Un accident de la route (ou accident sur la voie publique) est un choc qui a lieu sur le réseau routier entre un engin roulant (automobile, moto, vélo, etc.) et tout autre chose et

⁹ DERMEL Ali ; Essai d'évaluation des coûts des accidents de circulation en Algérie : cas de la wilaya de Bejaia. Magister en sciences économiques, université de Bejaia, 2008, p7.

Chapitre I : Notions et concepts relatifs à la sécurité routière

qui occasionne des dégâts aux véhicules, à un élément de la route (chaussée, panneaux, barrière de protection) ou à un élément extérieur à celle-ci (bâtiment, mobilier urbain, cabine de téléphone, arbre).¹⁰ Un accident de la route, entraînant un traumatisme mortel ou non mortel, résulte d'une collision sur la voie publique avec au moins un véhicule en déplacement, les enfants, les piétons, les cyclistes et les personnes âgées qui font partie des usagers de la route les plus vulnérables.¹¹

1.3 Typologie d'accidents de la route

1.3.1 Accident corporel

Un accident corporel (mortel ou non mortel) de la circulation routière est une collision qui :

- Implique au moins une victime ;
- Survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- Implique au moins un véhicule routier ;¹²

1.3.2 Accident matériel

Un accident matériel de la circulation routière est une collision qui implique :

- Des dommages matériels ;
- Des équipements ;
- De l'infrastructure ou toute autre construction ;

1.4 Les usagers impliqués

On distingue deux catégories :

- Les victimes : personnes impliquées décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux.
- Les indemnes : personnes impliquées non victimes.¹³

Parmi les victimes on distingue :

¹⁰ 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 de cycle, 2017, p1.

¹¹ OMS : Rapport mondiale sur la sécurité routière, Genève, 2015.

¹² Extrait de guide d'aide à la codification de BAAC, document réalisé par l'ONISR et le SETRA avec la collaboration CETE du sud ouest, Décembre, 2012, p2

¹³ Idem, p2.

Chapitre I : Notions et concepts relatifs à la sécurité routière

-Les tués à trente jours : victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.

-Les blessés hospitalisés : victimes admis comme patients dans l'hôpital plus de 24 heures.

-Les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisés ou admises comme patients à l'hôpital moins de 24 heures.¹⁴

1.5 Définition de traumatismes

L'OMS¹⁵ définit le traumatisme comme un « dommage physique subi par un corps humain lorsqu'il est brutalement soumis à des quantités d'énergie (mécanique, thermique, chimique, rayonnée) qui dépassent le seuil de tolérance physiologique ou privé d'un ou plusieurs éléments vitaux (oxygène, chaleur)».

L'utilisation du terme traumatisme présente l'avantage d'éviter de considérer le caractère inévitablement induit par le terme accident et d'élargir la palette des actions de prévention à mener.

Par traumatisme, nous entendons à la fois l'événement (accident) et ses atteintes psychologiques et/ou corporelles éventuelles (lésions, blessures).¹⁶

1.6 Les différents types de traumatisme

Il existe différents types de traumatisme lié aux accidents des motocyclistes :

1.6.1 Traumatisme crânien (TC) : est une atteinte mécanique de « la tête » c'est-à-dire : du crâne, des structures qui l'enveloppent comme le cuir chevelu, et de ce qu'il contient, l'encéphale.

La gravité d'un traumatisme crânien dépend des lésions cérébrales qui provoquent la dissipation de l'énergie physique.¹⁷

¹⁴ Extrait de guide d'aide à la codification de BAAC, op cite, 2012, p3.

¹⁵ OMS : Organisation Mondiale de la Santé.2015

¹⁶ OMS : rapport mondiale sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004

¹⁷ Campus de Neurochirurgie. Les traumatismes crâniens. Cité le 6 février 2015. Disponible sur : <http://campus.neurochirurgie.fr/spip.php.article> 165.

Chapitre I : Notions et concepts relatifs à la sécurité routière

Les blessures à la tête sont la principale cause de décès chez les conducteurs de deux-roues. Le casque protège très efficacement contre ce type de traumatisme. Une étude a montré que les conducteurs de deux-roues ne portant pas de casque avaient trois fois plus de risque d'être victimes d'un traumatisme crânien que ceux qui ont porté un casque. Une étude a permis de conclure que les casques réduisaient les risques de blessures graves et mortelles de 20 à 45%.¹⁸

1.6.2 La fracture

La fracture est une rupture de la continuité ou cassure d'un os mais aussi cartilage dur. Les os sont les organes durs et solides qui constituent notre squelette. Le cartilage est un tissu conjonctif qu'on retrouve chez l'adulte au niveau des surfaces osseuses notamment au niveau des articulations.

Une fracture peut être fermée ou ouverte avec plaie, complète ou incomplète, avec ou sans délabrement des fragments. Les cassures d'un os en plusieurs morceaux sont qualifiées de fractures comminutives.¹⁹

1.6.3 Plaies profondes

Présence d'une plaie délabrant nécessitant une suture en plusieurs plans.²⁰

II LES FACTEURS DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Il existe trois facteurs des accidents de la route, facteurs humains, facteurs relatifs au véhicule et facteurs relatifs à l'environnement routier.

Selon le centre national de prévention et de sécurité routière (CNPSR), le facteur humain représente la principale cause des accidents de la route avec 95%, suivi de l'état du véhicule avec (2,36%) de l'infrastructure routière et des conditions atmosphériques avec (1,66%).²¹

¹⁸ OMS : Rapport mondiale sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, Genève, 2004.

¹⁹ KAOUANE Sara, TAMNDJOUT Tinhinane : Fracture bi malléolaire, mémoire de fin étude, université de Bejaia, épidémiologique, 2016, p3.

²⁰ François PELSY : les accidents de la voie public chez l'enfant et leur prévention, thèse, médecine générale, université Nancy, 2006, p35.

²¹ CNPSR : Centre National de Prévention et de Sécurité Routière.

Chapitre I : Notions et concepts relatives à la sécurité routière

2.1 Les facteurs humains

Les facteurs humains sont des causes des accidents liées au comportement des usagers, ils sont généralement liés à la vitesse, à la conduite sous l'effet de l'alcool et des stupéfiants et à l'hypovigilance, etc.

- **La vitesse**

La vitesse est l'une des causes principales d'accidents et qui engendre des blessures. Des études menées dans différents pays montrent qu'une augmentation de la vitesse moyenne de la circulation de 1 km/h, fait augmenter l'incidence des accidents avec blessures généralement de 3% (ou de 4% à 5% pour les accidents mortels). Avec une diminution de la vitesse moyenne de la circulation de 1 km/h, l'incidence des accidents avec blessures diminue de 3% (ou de 4% à 5% pour les accidents mortels).²²

Un accident grave est lié fortement à la vitesse. De même plus la vitesse est élevée, plus le risque de blessures graves ou mortelles grandit. En effet ;

- En cas d'accident, le risque de décès est 20 fois plus élevé pour les occupants ayant conduit à une vitesse à 80 km/h qu'à une vitesse à 32 km/h.
- La probabilité de blessures graves pour les occupants qui portent la ceinture est trois fois plus élevée à 48 km/h et quatre fois plus élevée à 64 km/h qu'à 32 km/h.
- La vitesse excessive ou inappropriée contribue à 30% environ des accidents mortels dans les pays à revenu élevé.²³

- **Alcool**

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

Le risque d'accident augmente avec la consommation de l'alcool,

Il existe une relation positive entre la consommation de l'alcool et le risque d'accident (plus la consommation de l'alcool augmente, plus le risque d'accident augmente).

²² OMS, Genève 2004, op cite, p81

²³ Idem, p82

Chapitre I : Notions et concepts relatives à la sécurité routière

A partir de la lecture de rapport de l'organisation mondiale de la santé 2004 nous avons résumé ce qui suit²⁴ :

- Lorsque la consommation de l'alcool est de 0,5g/dl (ou de 0,25 mg/l dans l'aire expiré) le risque d'accident est nulle.
- Lorsque la consommation de l'alcool est entre 0,5 g/dl et 0,8 (ou de 0,25 mg/l à moins de 0,40 mg/l dans l'aire expiré) le risque d'accident augmente.
- Lorsque la consommation de l'alcool est plus de 0,8 g/dl le risque d'accident devient plus élevé.

- **Hypovigilance**

Hypovigilance correspond à un état où le conducteur perd la vigilance ou n'est plus dans un état d'attention suffisant pour analyser ce qui se passe dans son environnement.

L'hypovigilance résulte de la fatigue et le manque de sommeil qui cause un danger sur la sécurité routière.

La vigilance et le sommeil sont organisés sur un rythme de 24 heures. Le début d'après-midi et le milieu de la nuit (2 à 5 heures) sont les moments les plus propices à un endormissement au volant.²⁵

- **L'expérience et l'âge du conducteur**

L'âge des conducteurs est un facteur important dans la survenance des accidents de la route. Les statistiques au niveau international montrent que les jeunes conducteurs sont impliqués dans la plus part des accidents de la route.²⁶

A l'échelle mondiale, les accidents de la route sont une des principales causes de décès chez les jeunes conducteurs et les jeunes motocyclistes. Leur jeune âge et leur inexpérience

²⁴ OMS : rapport mondiale sur la sécurité routière, Genève, 2004.

²⁵ RAMOND C : Accident de la route, Fiche thématique, support pédagogique pour les études médecine, 2006, p36.

²⁶ DERMEL Ali, op cite, p 14

Chapitre I : Notions et concepts relatives à la sécurité routière

contribuent au risque élevé qu'ils encourent. Les jeunes conducteurs risquent plus d'avoir un accident que les conducteurs plus âgés.²⁷

Une étude des conducteurs tués dans des collisions estime que les conducteurs adolescents risquent plus de cinq fois d'avoir un accident que les conducteurs âgés de 30 ans ou plus, quelle que soit le taux d'alcoolémie.²⁸

- **Téléphone mobile**

L'utilisation du téléphone mobile au moment de la conduite provoque la perte d'attention, ou le conducteur n'arrive pas à contrôler, et à traiter, l'information liée à la conduite.

Une étude menée au Québec sur deux échantillons concernant les utilisateurs et non utilisateurs de mobile pendant la conduite. Conclut qu'il ya un sur-risque de 38% pour les utilisateurs de mobile. Elle montre aussi qu'il existe une relation forte entre la fréquence de communication et l'implication dans l'accident alors que, le temps d'utilisation du téléphone ne représente que 2% du temps totale de la conduite. Il s'agit donc d'une activité à haut risque²⁹

2.2 Facteur liée à l'environnement routier

Les traumatismes provoqués par des accidents de la route sont en raison du système de transport inadapté à l'environnement.

Les défauts liés à la conception de la route (infrastructure inadaptée, mauvaise visibilité ...) entraînent des accidents dans la mesure où les conducteurs ne parviennent pas à apprécier de manière adéquate les possibilités et les risques dans une configuration de route donnée. Les facteurs liés à un environnement défavorable (route glissante, manque d'entretien...) contribuent aux accidents en rendant plus difficiles les manœuvres du véhicule. Les signalisations ou équipements inadaptés constituent un manque d'information pour le conducteur qui ne peut pas anticiper un éventuel danger.³⁰

²⁷ OMS, Genève, 2004, p84

²⁸ OMS, op cit, Genève, 2004.

²⁹ RAMOND C, op cit, 2006, p36

³⁰ Claire Charbet : Article sur les facteurs humains dans les accidents de la circulation : un potentiel important pour des actions de prévention, MAIF, 1997, p

Chapitre I : Notions et concepts relatives à la sécurité routière

2.3 Facteur liée au véhicule

Le problème lié au véhicule causant des accidents sont le défaut d'entretien, les pneus et les freins.

La fréquence de vérification de la pression des pneumatiques est en moyenne inférieure à une fois par an, alors qu'il faudrait la vérifier au moins tous les deux mois, la conséquence principale est une dégradation prématurée des pneumatiques ainsi qu'une modification du comportement dynamique du véhicule. La défaillance d'un pneumatique à l'arrière mène bien souvent à une perte de contrôle.

Les feux de croisement mal réglés peuvent entraîner des éblouissements et une moins bonne efficacité de l'éclairage. Les défauts de clignotants sont aussi à l'origine de collisions.³¹

2.4 Définition de deux roues motorisée

Ensemble des véhicules à deux roues et à propulsion mécanique, quelle que soit l'énergie de propulsion.³²

2.5 Type de deux roues motorisées

Selon la loi n°17-15 du 2017 il existe deux catégories de deux roues motorisées :

Cyclomoteur : véhicule à deux roues ou plus, pourvu d'un moteur auxiliaire d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm³, possédant les caractéristiques normale des cycles quant à leur possibilité d'emploi et dont la vitesse de marche ne peut excéder, par construction, 45 km à l'heure.³³

Motocyclette : véhicule à deux roues ou plus pourvu d'un moteur d'une cylindrée supérieure à 50 cm³.³⁴

³¹ RAMOND C : op cit, 2006, p45

³² Bérengère Varine : la réglementation concernant les caractéristiques techniques de deux roues motorisés et des quads, leurs équipements et leur condition de conduite, fiche n° 15, janvier 2008.

³³ Journal officiel de la république Algérienne n°12 : loi n° 17-15 du 16 février 2017 modifiant et complétant loi n° 01-14 du 29 19 aout 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière, p3

³⁴ Idem, p3

Chapitre I : Notions et concepts relatives à la sécurité routière

2.6 Les causes liées aux accidents des motocyclistes

Selon le CNPSR, Le nombre de motocycliste ayant pour origine d'accidents le facteur humaine est de 87.5%. Ceux, ayant comme cause par un facteur externe tel que la mauvaise visibilité, l'état de la chaussée représentent 7.7%.³⁵

2.6.1 Les facteurs liés au comportement

- **La vitesse**

Une vitesse excessive induit un triple risque, à savoir la perte de contrôle du véhicule, l'incapacité de freiner à temps ou de s'écarter dans une situation d'urgence et le fait d'être moins visible pour les autres usagers de la route.

Il ressort d'une étude française qu'une vitesse excessive ou inadaptée a été identifiée comme le facteur de causalité dans 45% des accidents impliquant des motocyclistes. Dans une analyse des accidents de moto mortels, 40% des motocyclistes roulaient à plus de 30 km/h au-delà de la limitation de vitesse.³⁶

- **Perception des autres usagers de la route**

Il arrive bien souvent que les motocyclistes ne soient pas vus dans le trafic. Le plus grand problème pour les autres usagers de la route, souvent les automobilistes, est donc la perception. Plus de la moitié des conducteurs qui entrent en collision avec un motocycliste ne l'ont pas vu. De même, la vitesse du motocycliste est souvent sous estimée.³⁷

- **Non port de casque**

La cause principale des traumatismes des accidents de moto, sont dus au non port de casque.³⁸ En cas d'accidents, le port du casque permet de réduire le risque de décès de près de 40% et le risque de traumatisme grave de plus de 70%.

³⁵ CNPSR : Rapports sur les accidents de circulation de la route, 2013.

³⁶ Freya slootmans, heike martensen et Anje paneels, dossier thématique sécurité routière n° 11, deux roues motorisés, 2017, p50.

³⁷ Idem

³⁸ OMS 2004, op cit, p88

Chapitre I : Notions et concepts relatives à la sécurité routière

L'efficacité du casque dépend en partie de sa qualité. Pour qu'un casque permette effectivement d'atténuer la gravité d'un choc sur la tête en cas d'accident, il doit absolument répondre à des normes de sécurité reconnues.³⁹

- **Age et expérience**

L'expérience avec la machine sur laquelle on conduit joue également un rôle très important, les jeunes motocyclistes représentent un risque nettement accru d'accident (grave).

Dans l'étude MOTAC⁴⁰, 50% des motocyclistes impliqués dans des accidents grave ont entre 35 et 54 ans. En dépit du fait que la part de motocycliste d'âge moyen impliqué dans des accidents est en rapport avec leur part de la population de motocyclistes, on peut tout de même parler d'un groupe relativement important. Par ailleurs, pour ce groupe, il est atypique que le risque ne soit pas bien plus faible.⁴¹

- **Alcool**

Un motocycliste impliqué dans un accident grave sur Cinq était sous l'influence de l'alcool. Cette proportion est moins élevée que pour les automobilistes grièvement blessés dans les accidents de la route. Les motocyclistes sous l'emprise de l'alcool perdaient plus souvent le contrôle de leur moto.⁴²

2.6.2 Facteurs liés au véhicule

Ils représentent les problèmes techniques de la moto (problèmes de freins, problèmes d'éclairage, problème mécanique, etc.) et l'augmentation de puissance de cyclomoteur.

Il ressort de l'étude française AUR2RM⁴³ que dans 8,8% des accidents mortels, des problèmes techniques ont été déterminés comme facteurs de causalité de l'accident. Dans 4,5% des problèmes étaient attribués aux freins, 2,5% à l'éclairage et 1,2% à des problèmes d'ordre mécanique.⁴⁴

³⁹ OMS, Rapport de la situation sur la sécurité routière dans le monde, Genève, 2009.

⁴⁰ MOTAC, motorcycle accident causation

⁴¹ freya slootmans, heike martensen et Anje paneels, op cit, 2017, p50.

⁴² IBSR : Etude sur les causes des accidents implique les motocyclistes, 2013
<http://ibsr.be/fr/presse/etudes-et-statistiques/types-d-usagers/motocyclistes>.

⁴³ AUR2RM, accidents urbains ruraux de deux roues motorisées

⁴⁴ freya slootmans, heike martensen et Anje paneels, op cit, 2017, p 12

Chapitre I : Notions et concepts relatives à la sécurité routière

Le freinage d'une moto requiert plus d'aptitude à conduire que le freinage de voiture. Les problèmes sont en l'occurrence le blocage des roues qui induit alors un glissement et un redressement dans les virages ce qui compromet le contrôle de véhicule.

2.7 Réglementation algérienne par apport à l'accès aux deux-roues motorisés et à leur caractéristique

Dans le tableau suivant nous allons présentés les lois et les conditions de conduit aux deux-roues motorisé.

Tableau 1 : Réglementation algérienne par apport à l'accès aux deux-roues motorisés et à leur caractéristique.

	Cyclomoteur	Motocycliste		
Cylindrée (cm ³)	Maximum 49 cm ^{3**}	N'excède pas 80 cm ^{3**}	Maximum 400 cm ^{3**}	Excède 400 cm ^{3**}
Puissance maximale	4 kw**	N'excède pas 73.6 kw**		
Permis de conduit	Aucun permis de conduit	A1	A2 ou B	A2 ou B
Condition d'admission		16 ans	18 ans	18 ans
Vitesse	45 km/h**	75 km/h**	75 km/h**	
Casque	Obligatoire*	Obligatoire*		
Place sur la voie publique	Milieu urbain	Milieu urbain	Autoroute	Autoroute
Immatriculation	Obligatoire***	Obligatoire***		

Source : -*la loi n° 15-17 de 16 février 2017

- **la loi n° 04-11 du 2004

-***L'ordonnance n° 09-03 du 22/07/2009

- Kw, kilo watts

Chapitre I : Notions et concepts relatives à la sécurité routière

III LOIS RELATIVES AUX ACCIDENTS DE LA ROUTE EN ALGERIE.

3.1 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 par l'état algérien pour sécuriser les routes, qui constitue les règles de l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière, cette loi est complétée par quelques décret et loi nous citons :

- La loi n^o 88-17 la 10/05/1988 portant orientation et organisation du transport terrestre,
- La loi n^o 90-35 du 25/12/1990 relative à la police, la sûreté, 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),
- La loi 87-09 et le décret 88-06 fixant les limitations de la vitesse et définissant les règles de priorité et de stationnement dans le but d'assurer une meilleure sécurité aux différents usagers de la route.⁴⁵

3.1.1 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 trafic.⁴⁶

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'ivresse au volant).

⁴⁵ DERMEL Ali :Essai d'évaluation des couts des accidents de circulation en Algérie, cas de la wilaya de Bejaia, magister, université de Bejaia, 2008, p 46

⁴⁶ Idem

Chapitre I : Notions et concepts relatives à la sécurité routière

3.2 Loi n° 01-14 du 19/08/2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la sécurité routière

3.2.1 La conduite en état d'ivresse

Selon l'article 67 de cette loi, sera punie d'une peine d'emprisonnement de deux mois à dix-huit mois et d'une amende de 5000 à 50000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement, toute personne qui aura conduit un véhicule ou accompagné un élève conducteur dans le cadre de l'apprentissage à titre gratuit ou à titre onéreux tel que défini 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 0,10 gramme pour mille.⁴⁷

3.2.2 Interdiction de l'élévation de la vitesse

selon l'article 25 de la loi n°01-14, la vitesse est limitée dans les conditions fixées par voie réglementaire.

Les vitesses maximales autorisées doivent être hiérarchisées compte tenu des risques inhérents à chaque catégorie de route et de type de véhicule et au trafic habituellement enregistré sur la voie publique.⁴⁸

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

En cas de récidive, la peine est portée au double.⁴⁹

⁴⁷ Loi n° 01-14 du 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de circulation routière.

⁴⁸ Loi n° 01-14 du 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de circulation routière

⁴⁹ Khaled Souria : Evaluation des coûts financiers des accidents de la circulation en Algérie, cas de la wilaya de Bejaia, université de Béjaia, 2017, p18

Chapitre I : Notions et concepts relatives à la sécurité routière

3.2.3 L'interdiction de l'utilisation du téléphone portable par le conducteur

L'article 76 a mentionné que, sera puni d'une amende de 800 à 1500 DA tout conducteur qui aura fait usage manuel du téléphone portable ou porté un casque d'écoute radiophonique alors que le véhicule est en mouvement.⁵⁰

3.2.4 L'obligation du port de la ceinture de sécurité et de la porte de casque pour les motocyclistes

Sera puni d'une amende de 800 à 1500 DA tout conducteur qui aura contrevenu aux dispositions concernant :

- Lorsque les personnes assises aux places avant du véhicule ne portent pas de la ceinture de sécurité.
- Lorsque les motocyclistes ne portent pas le casque.⁵¹

3.2.5 L'obligation du contrôle technique du véhicule

Selon l'article 88, sera puni d'une amende de 800 à 1500 DA, tout conducteur qui aura contrevenu aux dispositions réglementaires concernant les freins des véhicules.

Selon l'article 89, toute infraction aux dispositions concernant l'éclairage, la signalisation et les freins des cycles sans moteur donneront lieu à une amende de 200 à 300 DA.⁵²

3.3 La loi n°04-16 du 10/11/2004 fixant les règles de la circulation

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

3.3.1 Intolérance des peines et retrait de permis

Selon l'article 14 de la loi n° 04-16 modifiant l'article 74 de la loi 01-14 indique, que sera puni d'une amende de 5000 à 50000DA tout conducteur qui dépasse les vitesses réglementaires, alors que la loi n 01-14 indique que, l'amende concernant l'infraction de dépassement de la vitesse est de 5000 à 10000 DA.

⁵⁰ Loi n° 01-14 du 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de circulation routière

⁵¹ Loi n° 04-16 du 27 ramadhan 1425 correspondant au 10 novembre 2004 modifiant et complétant la loi n° 01-14 du 19 août relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière

⁵² Idem

Chapitre I : Notions et concepts relatives à la sécurité routière

Selon l'article 15 de la loi 04-16, modifiant l'article 76 de la loi précédent, sera puni de retrait immédiat du permis de conduite pour un mois et d'une amende de 1500 à 5000 DA tout conducteur qui aura fait usage manuelle de téléphone portable ou porté un casque d'écoute radiophonique alors que le véhicule est en mouvement. Notez que l'amende dans la loi 01-14 était entre 800 à 5000 DA⁵³

3.3.2 L'obligation de contrôle technique de véhicule

Selon l'article 3 de la loi n° 04-16, tout véhicule doit disposer de contrôle technique considéré comme document administratif obligatoire à présenter aux services de contrôle.

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

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 modalités de régulation et de fluidité de la circulation routière ;
- Réunir les conditions d'un développement équilibré des transports de qualité dans l'intérêt générale ;
- Définir un cadre institutionnel chargé de sa mise en œuvre ;
- Instituer des mesures coercitives en matière de non-respect des règles de la circulation routière.⁵⁴

3.4.1 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'aire expiré.

⁵³ Khaled Souria, op cit, p19

⁵⁴ Ordonnance n° 09-03 du 22 juillet 2009 modifiant et complétant la loi n° 01-14 du 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière. Article2,

Chapitre I : Notions et concepts relatives à la sécurité routière

- Ethylomètre : appareil qui permet la mesure immédiate et précise du taux d'alcool par analyse de l'aire expiré.
- Télé tachymètre : appareil mobile et portatif qui permet de mesure 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 ;
- Dispositif d'analyse salivaire : appareil qui permet de dicter la présence de drogues ou de stupéfiants à travers l'analyse salivaire.⁵⁵

3.4.2 Infraction commise par les conducteurs

selon l'article 71 de cette loi, sera puni d'une amende de 20000 DA à 50000 DA tout conducteur qui commit l'une des infractions suivantes :

- Excès de vitesse,
- Dépassement dangereux,
- Usage manuel de téléphone portable ou écoute par les deux oreilles par apposition du casque d'écoute,
- Non respecte de la priorité réglementaire,
- Circulation ou stationnement sur la chaussée, la nuit ou par temps de brouillard, en lieu dépourvu d'éclairage public, d'un véhicule sans éclairage ni signalisation,
- Manœuvres dangereuses,
- Mise en marche d'appareils audiovisuels durant la conduite,⁵⁶

⁵⁵ L'ordonnance n° 09-03 du 22/07/2009

⁵⁶ Idem

Chapitre I : Notions et concepts relatives à la sécurité routière

3.4.3 Interdiction de conduire sans l'obtention du permis

Selon l'article 80 de cette loi, sera punie d'un emprisonnement de six (6) mois à un (1) an et d'une amende de 20000 DA à 50000 DA tout conducteur qui conduit un véhicule sans détenir un permis de conduire.

L'article 83 motionné l'obligation du contrôle technique périodique de véhicule, et que tout conducteur n'ayant pas soumis son véhicule, il doit être punie d'un emprisonnement de deux (2) mois à six (6) mois et d'une amende de 20000 à 50000 DA ou l'une de ces peines.⁵⁷

3.4.4 L'obligation du respect des vitesses réglementaires

Selon l'article 89, tout conducteur qui aura fait de dépassement des vitesses réglementaires autorisées constaté par des équipements agréés :

- Les vitesses réglementaires autorisées sur autoroute de 40 km/h
- Les vitesses autorisées sur routes et en dehors des agglomérations de 30 km/h
- Les vitesses autorisées en agglomérations de 20 k/h.

Doit être puni d'une amende de 10000 à 50000 DA.

3.4.5 La conduite sous l'effet d'alcool

L'article 70, est puni d'un emprisonnement d'un (1) un à trois (3) ans et d'une amende de 50.000 à 150.000 DA tout conducteur en état d'ivresse ou sous l'effet de substances ou de plantes classées comme stupéfiants qui commis un délit de blessures involontaires.

3.5 La loi n° 17-05 du 16 février 2017 modifiant et compétant la loi n° 01-14 correspondant au 19 aout 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de circulation routière.

Selon l'article 62 de cette loi « lorsque le conducteur commis l'une des infractions à la circulation, il est procédé au retrait des points selon le barème ci-après :

⁵⁷ L'ordonnance n° 09-03 du 22/07/2009

Chapitre I : Notions et concepts relatives à la sécurité routière

- ✓ pour les contraventions du 1^{er} degré : 1 point, à l'exception des contraventions 1.5 et 7 citées dans la loi ;
- ✓ pour les contraventions du 2^{ème} degré : 2 points ;
- ✓ pour les contraventions du 3^{ème} degré : 4 points ;
- ✓ -pour les contraventions du 4^{ème} degré : 6 points ;⁵⁸

3.5.1 Les contraventions du 1^{er} degré, sont punies d'une amende forfaitaire fixée à deux mille dinars (2000 DA), sont comme suit :

- Contravention aux dispositions concernant la présentation des documents de bord de véhicule ;
- Contravention aux dispositions concernant l'usage d'un dispositif ou d'un équipement de véhicule non conforme ;
- Contravention aux dispositions relative à la défectuosité des dispositifs d'éclairage et de signalisation des véhicules automobiles ;
- Contravention aux dispositions relatives au port de la ceinture de sécurité par les passagers d'un véhicule à moteur ;
- Contravention des piétons aux règles régissant leur circulation, notamment celles afférentes à l'usage des passages protégés ;⁵⁹

3.5.2 Les contraventions du 2^{ème} degré, sont punies d'une amende forfaitaire fixée à deux mille cinq cent mille dinars (2500 DA), sont comme suit :

Contravention aux dispositions relatives :

- à la circulation, sur les voies ouvertes à la circulation d'un véhicule à moteur ou remorqué ;
- au dépassement de la vitesse limite autorisée de 10%,

⁵⁸ Journal officiel de la république Algérienne n^o12, op cite, p5

⁵⁹ Journal officiel de la république Algérienne n^o12, op cite, p6

Chapitre I : Notions et concepts relatives à la sécurité routière

- à l'arrêt et au stationnement abusif, gênant la circulation routière ;
- la réduction anormale de la vitesse, sans raison impérieuse, de nature à diminuer la fluidité du trafic ;
- à la circulation sur les chaussées, voies, pistes, bandes, trottoirs ou accotements réservés à la circulation des véhicules ;⁶⁰

3.5.3 Les contraventions du 3 ème degré, sont punies d'une amende forfaitaire fixée à trois mille dinars (3000 DA), sont comme suit :

Contravention aux dispositions relatives :

- 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,
- au port de la ceinture de sécurité par le conducteur d'un véhicule à moteur ;⁶¹

3.5.4 Les contraventions du 3 ème degré, sont punies d'une amende forfaitaire fixée à cinq mille dinars (5000 DA), sont comme suit :

Contravention aux dispositions relatives :

- au dépassement de la vitesse limite autorisée de plus de 20% et moins de 30% constatée, par les équipements homologués pour les véhicules à moteur avec ou sans remorque ou semi-remorque,
- à la priorité de passage des piétons au niveau des passages protégés ;
- à l'usage manuel du téléphone portable ou l'écoute par les deux oreilles par apposition du casque d'écoute radiophonique durant la conduite ;

⁶⁰ Idem, p7

⁶¹ Journal officiel de la république Algérienne n°12, op cite, p7

Chapitre I : Notions et concepts relatives à la sécurité routière

- au gabarit des véhicules, à l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation des véhicules ;
- au changement important de direction sans que le conducteur ne se soit assuré que la manœuvre est sans danger pour les autres usagers et, sans qu'il n'ait averti ceux-ci de son intention ;⁶²

Conclusion

Les accidents de la route est une combinaison de plusieurs facteurs. Facteur liées au conducteur (l'excès de vitesse, le non respecte de code de la route,...), au véhicule (l'éclairage, l'absence de contrôle de véhicule,...), et à l'environnement (mauvaise visibilité, manque d'entretien..).

Les causes des accidents de la circulation impliquant les motocyclistes sont les mêmes causes des accidents des autre types de véhicules mais, les accidents des motocyclistes sont plus dangereux que les autres accidents de la route du fait que y'a pas de carrosserie qui protège les motocyclistes en cas d'accident.

Afin de réduire les accidents de circulation de tout type de véhicule, l'Algérie a mise en place une série de lois, la loi 87-09 du 1987, la loi 01-14 du 2001, la loi 04-14 du 2004 et enfin la loi 17-15 du 2017 dont l'objectif est l'organisation, de la sécurité et de la police de circulation.

⁶²Journal officiel de la république Algérienne n^o12, op cit, p7

Chapitre II : Analyse de la sécurité routière en Algérie

Introduction

L'Algérie est l'un des pays le plus touchés par le phénomène des accidents de la route. Le nombre d'accident de la route et celui des victimes ne cessent de croître depuis le début des années 1970.⁶³

L'insécurité routière en Algérie est à l'origine des graves pertes humaines et économiques. Plus de 4000 personnes sont tués chaque année et plus de 60 000 sont blessés, et le coût annuel des accidents de la route est évalué à plus de 1 milliard de dollars US par an. Chaque jour, une moyenne de 124 accidents corporels sont enregistrés.⁶⁴

L'Algérie en 2017 à enregistré 25 038 accidents de la circulation, ayant engendré 36 284 blessés et 3639 tués.

Les principales causes des accidents corporels en Algérie sont liées au comportement humain, tel que l'excès de vitesse, les dépassements dangereux et les pertes de vigilance.

Les motocyclistes sont les responsables de plusieurs accidents qui impliquent les motos, les causes sont les mêmes causes des accidents de la circulation (l'excès de vitesse, dépassement dangereux, le non respect de code de la route). Ainsi Le non port de casque de sécurité est un facteur aggravant.

La wilaya de Bejaia est caractérisée par une forte croissance de nombre des motocyclistes, soit un nombre de 5 000 motos qui circulent en 2016.⁶⁵

En 2017, Selon la police de circulation routière de la wilaya de Bejaia, il à été enregistré 235 accidents impliquants des motocyclistes et causant 18 tués et 232 blessées.

⁶³ DERMEL Ali : Essai d'évaluation des accidents de la circulation, cas de la wilaya de Bejaia, magister en sciences économiques, université de Bejaia, p57, 2008.

⁶⁴ DRISS Miloud : l'impacte de l'environnement routier sur la sécurité routière durable, thèse, science de la terre et de l'univers, université de Mascara, 2013.

⁶⁵ SADMI K, OUKRID A : le phénomène des accidents de circulation en Algérie et les mécanismes de prévention et de contrôle : cas de la wilaya de Bejaia, master en science économiques, université de Bejaia, 2016, p 61.

Chapitre II : Analyse de la sécurité routière en Algérie

Dans ce chapitre nous allons présenter dans la première section, l'évolution des accidents de la circulation en Algérie. Dans la deuxième, nous allons présenter l'évolution des accidents dans la wilaya de Bejaia, et à la troisième section nous allons présenter l'évolution des accidents des motocyclistes dans cette wilaya.

I ANALYSE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION EN ALGERIE

Dans le tableau suivant, nous allons présenter le nombre et le taux de variation des accidents de la circulation, des tués et des blessés au niveau national de 1970 à 2017.

Tableau 2 : Evolution annuelle des accidents de la route en Algérie de 1970 à 2017

années	accidents	Ev %	Blessées	Ev%	Tués	Ev%
1970	24437	0	27430	0	1374	0
1971	24163	-1,12	20072	-26,82	1484	8,00
1972	23623	-2,23	21883	9,02	1601	7,88
1973	25714	8,85	23423	7,04	2106	31,54
1974	26560	3,29	24618	5,10	2313	9,83
1975	29484	11,01	27954	13,55	2579	11,50
1976	31424	6,58	27530	-1,51	2862	10,97
1977	31111	-1,00	27860	1,20	3061	6,95
1978	32616	4,84	30143	8,19	3046	-0,49
1979	32335	-0,86	30118	-0,08	3114	2,23
1980	33275	2,91	31928	6,00	2967	-4,72
1981	36428	9,47	35616	11,55	3216	8,39
1982	36984	1,53	35347	-0,75	3134	-2,54
1983	38197	3,28	35596	0,70	3315	5,77
1984	37872	-0,85	36612	2,85	3628	9,44
1985	38164	0,77	37936	3,62	4143	14,19
1986	34899	-8,55	38584	1,71	3948	-4,71
1987	34324	-1,65	38012	-1,48	3699	-6,31
1988	33436	-2,59	37937	-0,20	3473	-6,12
1989	31372	-6,17	36565	-3,62	3241	-6,68
1990	29341	-6,47	36955	1,07	3410	5,21
1991	27471	-6,37	35484	-3,98	3208	-5,92
1992	26523	-3,45	35726	0,68	3654	13,90
1993	23768	-10,39	32689	-8,50	3673	0,52
1994	19992	-15,89	26198	-19,86	4022	9,50
1995	20127	0,67	26768	2,17	3621	-9,97
1996	24080	19,64	31852	19	3381	-6,63

Chapitre II : Analyse de la sécurité routière en Algérie

1997	28093	16,66	34534	8,42	3519	4,08
1998	28793	2,49	38092	10,30	3565	1,31
1999	31639	9,88	43765	14,89	3865	8,41
2000	35717	12,89	51500	17,67	4025	4,14
2001	38393	7,49	54633	6,08	3768	-6,38
2002	41754	8,75	57013	4,36	4314	14,49
2003	43227	3,53	63699	11,73	4343	0,67
2004	43777	1,27	64714	1,59	4356	0,299
2005	39233	-10,38	58082	-10,29	3711	-14,81
2006	40885	4,21	60120	3,51	4120	11,02
2007	39010	-4,59	61139	1,69	4177	1,38
2008	40481	3,77	64708	5,84	4422	5,86
2009	41224	1,83	64979	0,42	4607	4,18
2010	32870	-20,26	52433	-19,31	3560	-22,73
2011	41467	26,15	66360	26,56	4598	29,15
2012	42477	2,43	69141	4,19	4447	-3,28
2013	42864	0,91	69582	0,64	4540	2,09
2014	40101	-6,44	65263	-6,21	4812	6
2015	36601	-8,73	55994	-14,20	4610	-4,20
2016	28856	-21,16	44007	-21,41	3992	-13,40
2017	25038	-13,23	36284	-17,55	3639	-8,84

Source : -De 1970 à 2006 DERMEL Ali : Essai d'évaluation des coûts des accidents de circulation en Algérie, cas de la wilaya de Bejaia, magister en Science économiques,, université de Bejaia, 2008,p57.

-De 2007 à 2015 : Khaldi Soria: Evaluation des coûts financiers des accidents de la circulation en Algérie, cas de la wilaya de Bejaia, mémoire de Master en sciences économiques, université de Bejaia, 2017, p 42.

-2016 et 2017 : Ministère des travaux publics

1.1 Evolution des accidents de la circulation en Algérie 1970-2017

Le taux de variation des accidents en Algérie de 1970 à 1985 est de 42.81%.

De 1986 à 1994 elle a été enregistré une baisse très importante du nombre d'accidents, soit un taux de -41.7%, cette baisse s'explique par l'application de la loi n°87-09 du 1987 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière ajoutant le manque de la circulation de la route durant la nuit au cours de la période de terrorisme (la décennie noire) entre 1991 jusqu'à 1994.

Chapitre II : Analyse de la sécurité routière en Algérie

A partir de 1995 jusqu'à 2004 le nombre d'accidents a enregistré une tendance à la hausse avec un taux de 90.75%, cette augmentation est principalement dû à l'amélioration de la situation Algérienne après la période de terrorisme, à la croissance rapide de la population, à la croissance rapide du parc automobile et à l'augmentation de l'activité économique. La loi n° 01-14 du 2001 n'a donné aucun effet sur la réduction des accidents durant cette période.

De 2005 à 2010, cette période à enregistré une tendance à la baisse, soit un taux de variation de -16.21% qui pourra s'expliquer par l'application de la loi n°04-16 du 2004 au début de l'année 2005 et l'application de la loi n°09-03 du 2009 au début de L'année 2010.

L'augmentation des accidents de 2011 jusqu'à 2013, est principalement dû à l'augmentation du revenu de la classe moyenne Algérienne en 2012, de ce fait l'accroissance du parc automobile.

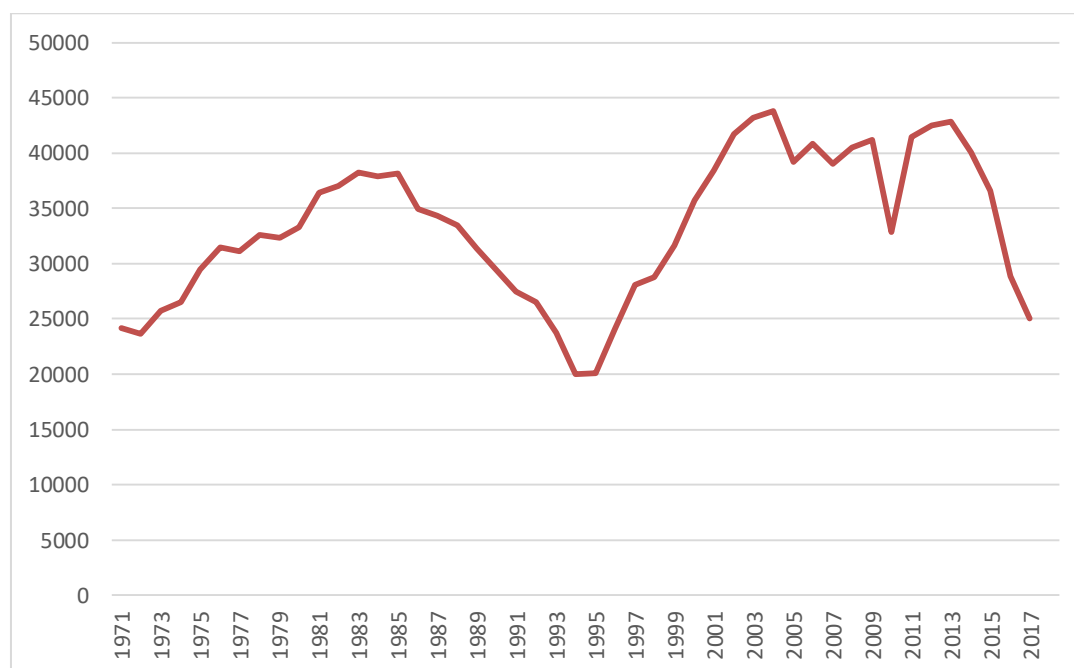
De 2014 à 2017, le nombre d'accidents à enregistré une baisse soit un taux de -37.56, qui pourra être expliquer par la baisse de l'activité économique à cause de la chute des prix du pétrole à partir de l'année 2015, l'amélioration de réseaux routière et l'application de la loi n°17-05 de 2017.

Les lois ont un effet positive sur la réduction des accidents de la route à court terme et restent inefficace à long terme cela peut être expliquée par l'insuffisance constaté dans les textes de loi et dans leurs applications.⁶⁶

⁶⁶ HIDRA Y, KAID Tlilane N : Evaluation de cadre juridique et règlementation en terme de lutte contre l'insécurité routière en Algérie, publication dans l'ouvrage « sécurité routière : état des lieux et initiatives dans le monde ». Edition l'Harmatan logique sociale, Décembre 2017, p167.

Chapitre II : Analyse de la sécurité routière en Algérie

Figure 1 : Evolution annuelle du nombre d'accidents au niveau national de 1970 à 2017



Source : Réalisée par nos soins à partir des données de tableau 2

1.2 Evolution annuelle de nombre de tués

Le nombre de victimes tuées dans les accidents de la circulation évolut en fonction de la gravité des accidents.⁶⁷

Le nombre de tués cumulé entre 1970 à 1985 affiche une tendance à la hausse soit un taux de 201.52%.

De 1986 à 1994, le nombre des tués a enregistré une augmentation légère soit un taux de 1.87% malgré la baisse importante des accidents durant cette période.

De 1995 à 2004, on a enregistré une augmentation allant jusqu'à 20.29%.

De 2005 à 2010, le taux de variation est de -0.4%. A partir de 2011 à 2014 le nombre de tués affiche une tendance à la hausse soit un taux de 4.65%.

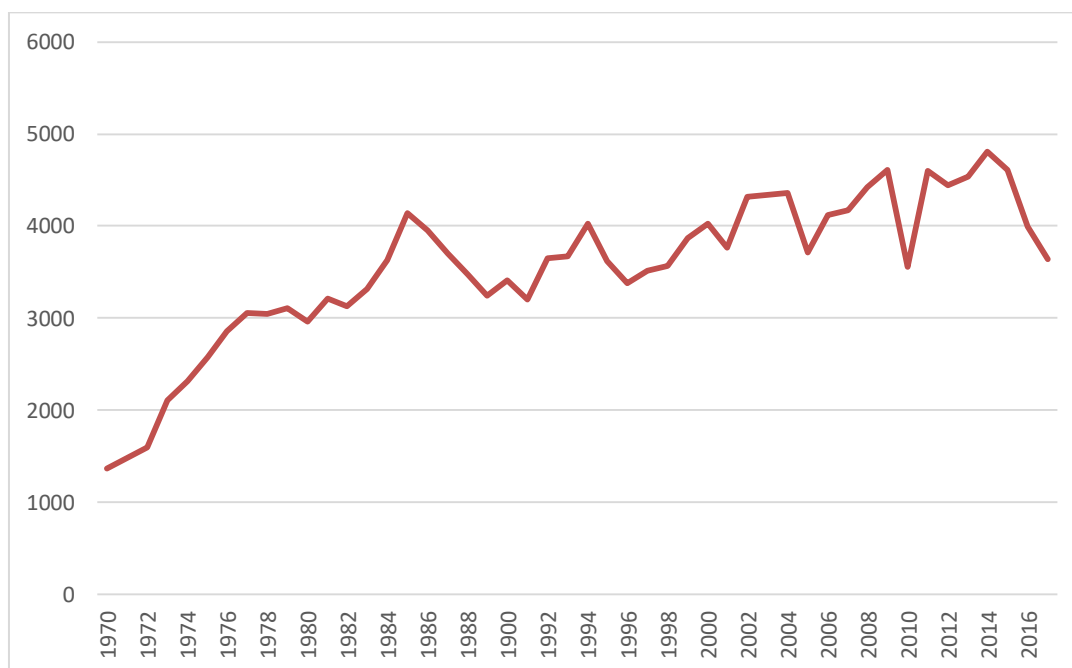
De 2015 à 2017, on a enregistré une tendance à la baisse très importante avec un taux de variation de -21.06%.

⁶⁷ DERMEL Ali, op cite, p61

Chapitre II : Analyse de la sécurité routière en Algérie

On conclut que malgré la baisse des accidents de la circulation, le taux de mortalité à enregistré une augmentation durant toute la période,

Figure 2 : Evolution annuelle du nombre de tués au niveau national de 1970 à 2017



Source : Réalisée par nos soins à partir des données de tableau 2

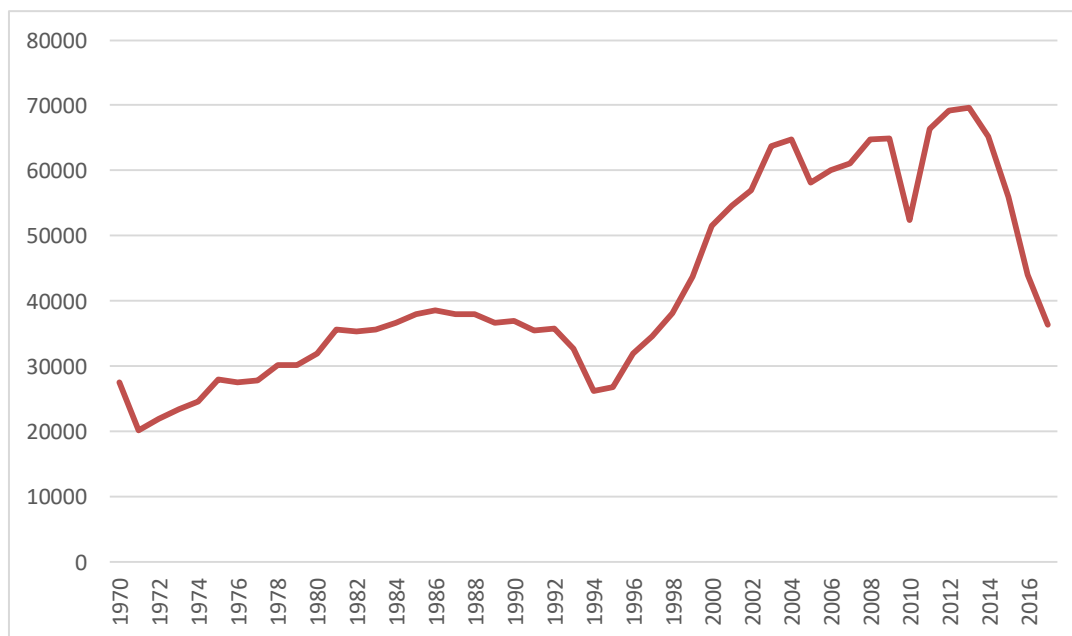
1.3 Evolution annuelle du nombre de blessés

L'évolution du nombre des blessés dans des accidents de la circulation est proportionnel au nombre des accidents.

A cet effet on a enregistré une augmentation sur la période 1970 à 1986 avec un taux de 38.57% , de 1987 à 1995, elle a baissé de -29,58% ce qui reflète l'absence de la circulation routière durant la période de terrorisme, sur tout durant la nuit. Une tendance à la hausse très importante a été enregistrée de 1996 à 2004 avec un taux 141.75%, expliqué par l'augmentation de nombre d'accidents. De 2004 à 2010 la baisse des blessés s'explique par l'application de la loi 04-16 de 2004. De 2010 jusqu'à 2013 nous avons enregistré une hausse du nombre des blessés. De 2014 à 2017, une légère baisse à été enregistré soit un taux de -24.37% qu'est de due à la nouvelle reforme de code de la route.

Chapitre II : Analyse de la sécurité routière en Algérie

Figure 3 : Evolution annuelle du nombre de blessées au niveau national de 1970 à 2017



Source : Réalisée par nos soins à partir des données de tableau 2

1.4 Comparaison de l'évolution des accidents, tués et blessés en zone urbaine et en zone rurale au niveau national de 2002 à 2017

Dans le tableau n° 3 on représente la situation des accidents, de tués et de blessé dans les zones rurales et urbaines au niveau nationale.

Tableau 3 : comparaison du nombre total des accidents, de tués et de blessés dans la zone rurale et la zone urbaine.

	Accidents				tués				blessées			
	ZR	%	ZU	%	ZR	%	ZU	%	ZR	%	ZU	%
total	260169	44,14	329164	55,85	12088	18,78	52258	81,21	322912	34,24	629984	65,75

Source : taux calculés par nos soins à partir des données statistique de CNPSR

-ZR : zone rurale

-ZU : zone urbaine

Chapitre II : Analyse de la sécurité routière en Algérie

Les accidents survenus en zone rurale représentent un pourcentage de 55,81%, dépassant légèrement le pourcentage enregistré en zone urbaine qui présente un pourcentage 44.14%. Le nombre de victimes tués et blessés sont plus élevé à la zone rurale, ils représentent respectivement 81.21% et 65.75% par contre en zone urbaine, le taux et moins important, il est de 55.85% tués et 65.75%. de cette effet, les zone rurales caractérisés par des long trajets, manque de panneaux, de signalisations ainsi la vitesse dans cette zone est plus élevé qui provoques des accidents corporels.

La diminution des accidents en zone urbain engendré par l'existence des agglomérations, des dos-d'âne, des carrefours, la circulation des piétons sur le territoire.

1.5 Les causes des accidents de circulation en Algérie

Dans ce tableau nous allons présenter la répartition des causes des accidents de circulation au niveau national durant la période allant de 2005 à 2016.

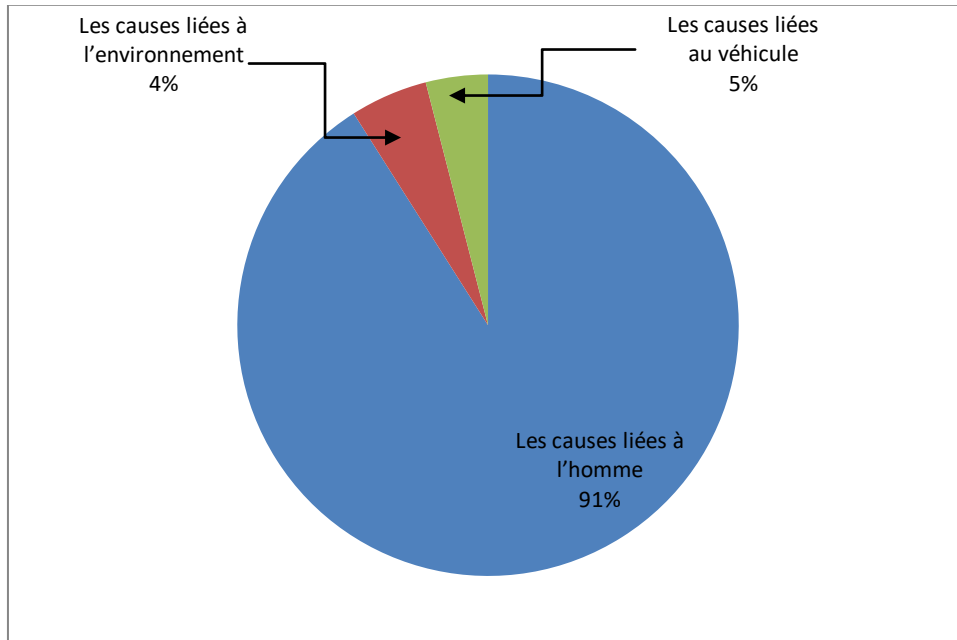
Tableau 4 : Répartition moyennes des causes des accidents en Algérie de 2005 à 2016

	La moyenne	Le pourcentage
Les causes liées à l'homme	31 795	91
Les causes liées au véhicule	1 736	5
Les causes liées à l'environnement	1 479	4
Total	35 010	100

Source : Berdjah fatma, Berkemal warda : Etude prévisionnelle de l'Evolution des accidents de la circulation en Algérie : cas de l'autoroute est-ouest, Master en sciences économiques, université de Bejaia, 2017, p37.

Chapitre II : Analyse de la sécurité routière en Algérie

Figure 4 : Les causes des accidents en Algérie de 2005 à 2016.



Source : réalisé par nos sois à partir des données du tableau 4

Le facteur humain représente la cause principale de plusieurs accidents de la route avec 91% (l'excès de vitesse, dépassement dangereuses, etc.), suivie par les causes liées au véhicule, avec un taux de 5% (généralement liées au défaut de contrôle du Véhicule) et par les causes liées à l'environnement avec un taux de 4% (la pluie, ...).

Chapitre II : Analyse de la sécurité routière en Algérie

II ANALYSE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION AU NIVEAU DE LA WILAYA DE BEJAIA

La wilaya de Bejaia est parmi les villes concernées par l'événement d'accident, elle occupe évidemment des rangs avancés en terme d'accident de la route, la police de circulation de cette dernière indique que le nombre d'accident en 2017 est de 1741 ayant causés 2109 blessés et 66 décès.

Dans le tableau n° 5, nous allons présenter le taux de variation des accidents de la circulation, des tués et des blessés au niveau de la wilaya de Bejaia de 2006 à 2017.

Tableau 5 : Evolution du nombre d'accidents, de tués et blessés au niveau de la wilaya de Bejaia 2006 à 2017

	Accidents	Ev %	Tués	Ev %	blessées	Ev %
2006	1207		111		1833	
2007	1043	-13,59	127	14,41	1788	-2,45
2008	1620	55,32	110	-13,39	1673	-6,43
2009	999	-38,33	73	-33,64	1496	-10,58
2010	891	-10,81	105	43,84	1379	-7,82
2011	918	3,03	99	-5,71	1418	2,83
2012	948	3,27	109	10,10	1413	-0,35
2013	1091	15,08	109	00,00	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	-7,96	1185	-25,71
2017	1741	53,41	66	-63,63	2109	43,81

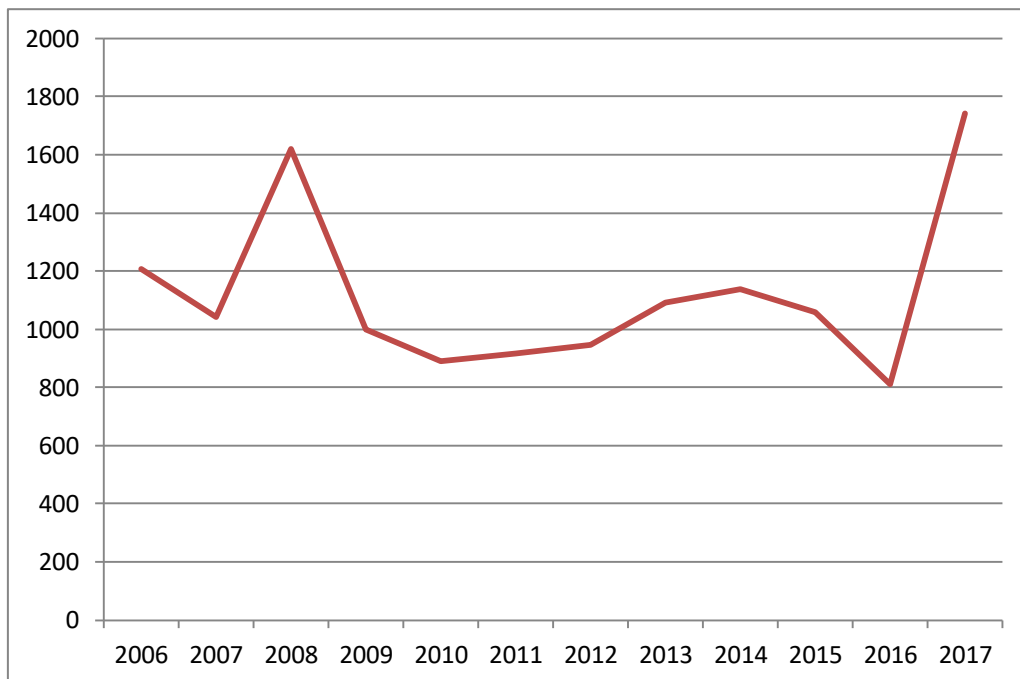
Source : tableau réalisé par nos soins à partir des statistiques fournies par la gendarmerie, et la police de la wilaya de Bejaia 2017

Chapitre II : Analyse de la sécurité routière en Algérie

2.1 Evolution de nombre d'accident dans la wilaya de Bejaia

Le nombre des accidents de la circulation dans la wilaya de Bejaia a enregistré une augmentation importante entre 2006 et 2008 soit un taux de variation de 34.31%. De 2009 à 2016, on note une tendance à la baisse avec un taux de -5.10%, cette diminution s'explique par l'application de la loi n° 09-03 du 2009 au début de l'année 2010 et la saturation du parc Automobile en 2014. Il est supposé que le consommateur ne sera plus intéressé par l'achat de véhicule étant donné le lancement du programme de logement AADL⁶⁸, durant l'année 2017 les accidents affichent une augmentation importante qui atteint 53.41%, cela provient du défaut d'application de la loi n° 17-05 du 2017, malgré l'effet positif de cette loi dans la réduction importante du nombre d'accidents au niveau national.

Figure 5 : Evolution de nombre d'accidents de la circulation au niveau de la wilaya de Bejaia 2006-2017



Source : Réalisée par nos soins sous Excel à partir des données de tableau 5

⁶⁸ HIDRA Younes, KAID TILALANE Nouara : Elaboration d'un modèle prévisionnel pour l'évolution des accidents de la route à l'horizon : cas de la wilaya de Bejaia. Décembre, 2014.
AADL : Agence de l'amélioration et le développement de logement

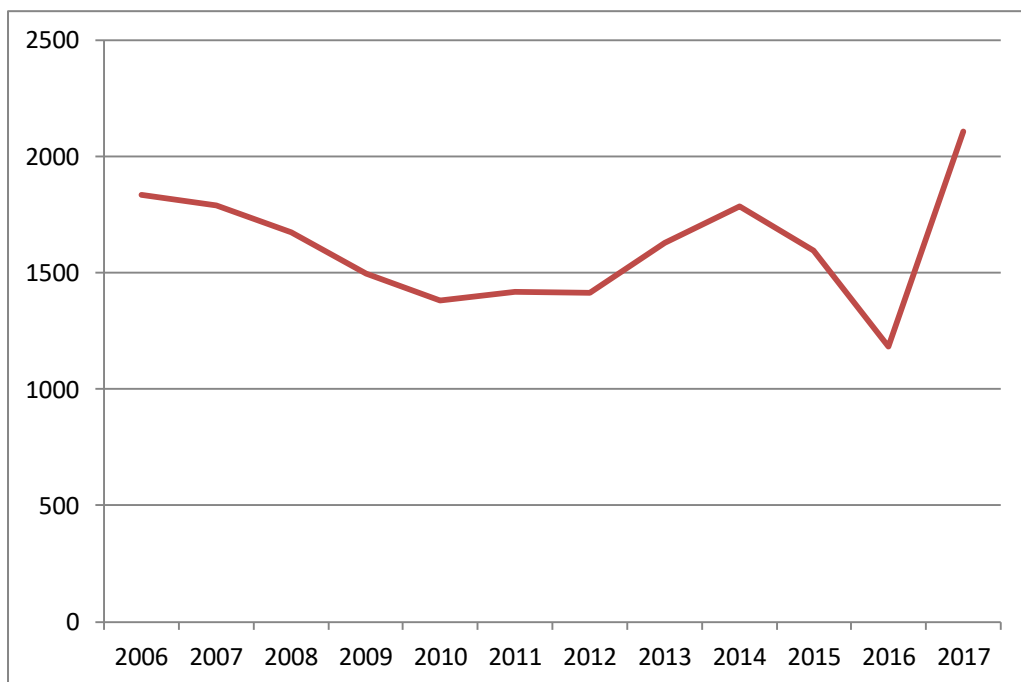
Chapitre II : Analyse de la sécurité routière en Algérie

2.2 Evolution de nombre de blessées

De 2007 à 2012 le nombre des blessés affiche une tendance à la baisse soit un taux de variation -24.79%, cette baisse est due principalement aux résultats de l'application de la loi 04-16 et la loi n° 09-03. A partir de 2012 jusqu'à 2014 on remarque une augmentation importante avec un taux de 25.95%. De 2015 à 2016 on a enregistré une baisse importante le taux atteint 20.59%. Durant l'année 2017 il a été enregistré une tendance à la hausse.

En remarque que le nombre des blessées augmente proportionnellement à l'augmentation du nombre des accidents de la circulation.

Figure 6 : Evolution des nombre de blessées au niveau de la wilaya de Bejaia 2006-2017



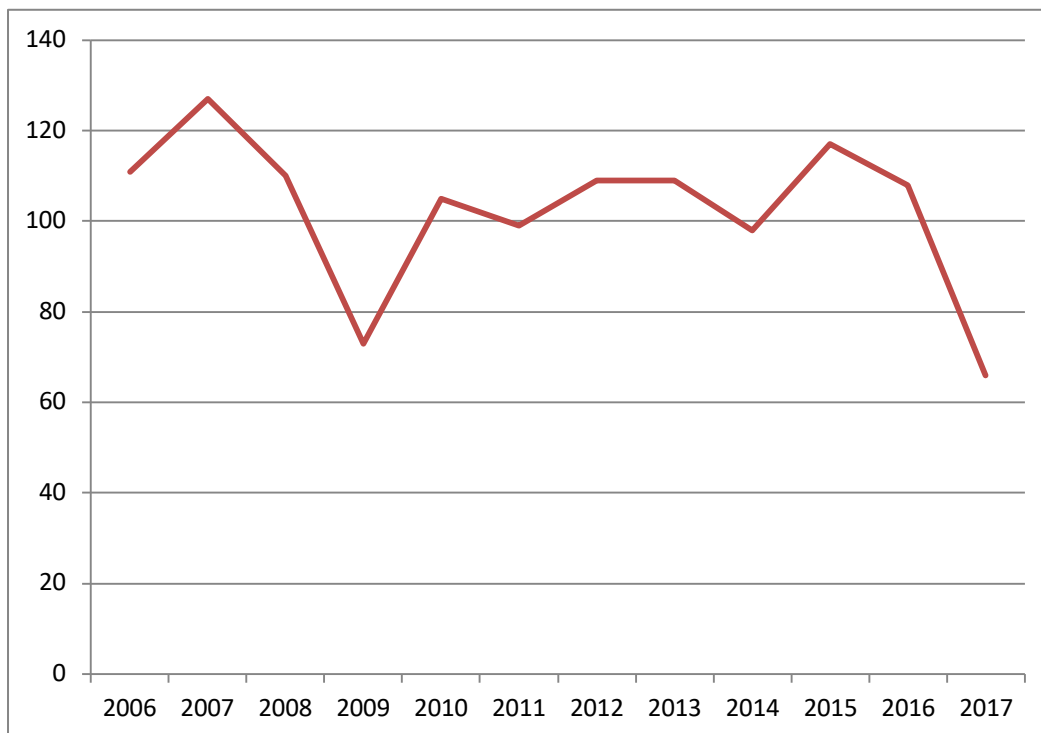
Source : Réalisée par nos soins à partir des données de tableau 5

Chapitre II : Analyse de la sécurité routière en Algérie

2.3 Evolution du nombre de tués au niveau de la wilaya de Bejaia 2010-2017

Le nombre de tués a enregistré une baisse importante entre 2006 et 2009, le taux atteint 56.3%, cette baisse indique que les accidents pendant cette période ne sont pas mortels. De 2010 à 2015 on a enregistré une hausse légère en terme de tués soit un taux de 11.42%, cela peut être expliqué par la gravité des accidents de la circulation. A partir de 2016 jusqu'à 2017 on note une baisse importante de -63.63% des tués. Malgré l'augmentation de nombre accidents pendant cette période la diminution s'explique par la prise en charge de victimes accidentées.

Figure 7 : Evolution des nombre de tués au niveau de la wilaya de Bejaia 2006-2017



Source : Réalisée par nos soins à partir des données de tableau 5

Chapitre II : Analyse de la sécurité routière en Algérie

III ANALYSE DES ACCIDENTS DES MOTOCYCLISTES DANS LA WILAYA DE BEJAIA 2010-2017

La wilaya de Bejaia est parmi les villes qui à enregistré une fort croissance des motocyclistes, soit un nombre de 5 000 qui circulent en 2016. De même qui participe à l'augmentation des accidents de circulation. La police de circulation a enregistré 235 accidents engendrant 232 blessés et 50 tués en 2017.

Dans le tableau suivant nous allons présenter le nombre d'accidents des motocyclistes au niveau de la wilaya de Bejaia de 2010 à 2017.

Tableau 6: Evolution du nombre d'accidents des motocyclistes, de tués et blessés au niveau de la wilaya de Bejaia 2010 à 2017

	Accidents	Ev %	Blessés	Ev %	Tués	Ev %
2010	190		192		17	
2011	189	-0.5%	182	-5.20	12	-29.41
2012	180	-4.76	177	-2.74	11	-8.33
2013	243	35.00	255	44.06	13	18.18
2014	277	14.00	281	10.19	23	76.92
2015	288	3.79	267	-4.98	17	-26.08
2016	229	-20.04	232	-13.01	12	-29.41
2017	235	2.62	232	00.00	18	50.00

Source : tableau réalisé par nos soins à partir des statistiques fournies par la gendarmerie, et la police de la wilaya de Bejaia 2018.

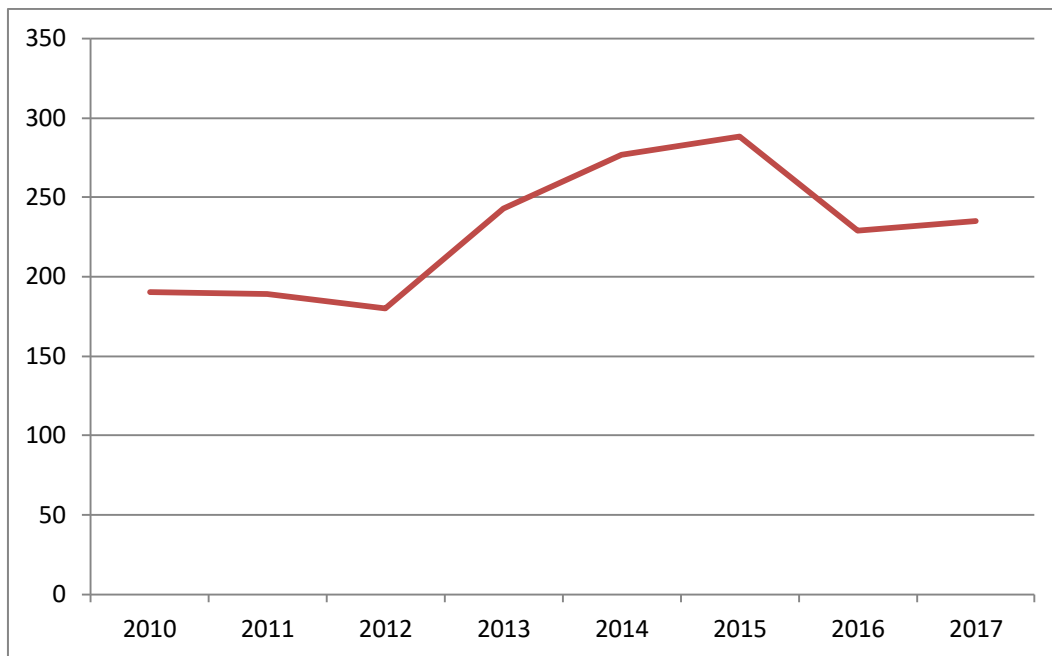
3.1 Evolution annuelle de nombre d'accidents des motocyclistes au niveau de la wilaya de Bejaia 2010-2017

De 2010 à 2012 le nombre d'accidents motocyclistes en la wilaya de Bejaia a enregistré une légère baisse soit un taux de -5.26%, cette baisse s'explique par l'application de la nouvelle loi n° 09-03 de 2009 appliqué au début de l'année 2010 par les motocyclistes. A partir de

Chapitre II : Analyse de la sécurité routière en Algérie

2013 jusqu'à 2015, le nombre d'accidents motocyclistes a enregistré une tendance à la hausse soit un taux de variation de 18.15%, dû à une forte croissance du parc auto-moto. Durant l'année 2016 il a été affiché une diminution importante avec un taux de -20.04%. Suive une augmentation en 2017 avec un taux de 2.62%. La loi n° 17-05 du 16 février 2017 elle n'a aucun effet sur la réduction des accidents des motocyclistes dans la wilaya de Bejaia.

Figure 8 : Evolution annuelle du nombre des accidents de motocyclistes en la wilaya de Bejaia de 2010 à 2017



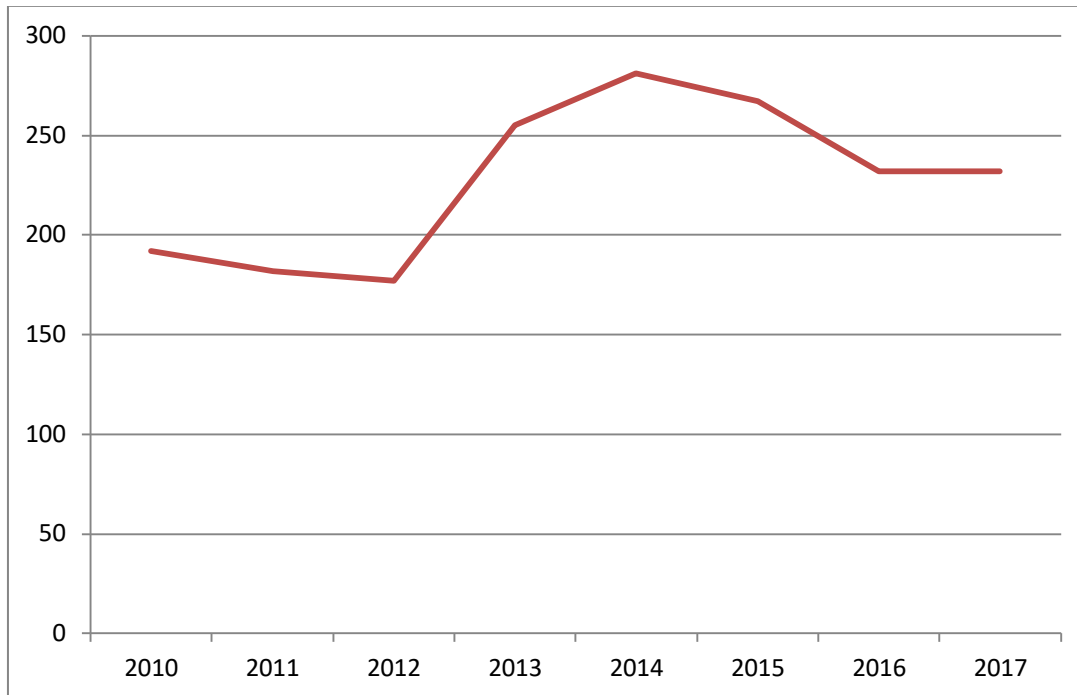
Source : Réalisée par nos soins à partir des données de tableau 6

3.2 Evolution du nombre de blessés des motocyclistes de 2010 à 2017

De 2010 à 2012, on a enregistré une baisse de blessés des motocyclistes avec un taux de -7.81%, due principalement à la baisse de nombre d'accidents. De 2013 à 2014, cette période caractérisé par une tendance a la hausse avec un taux de 10.19%. De 2015 à 2017 il a été enregistré un baisse soit un taux de -13.10%.

Chapitre II : Analyse de la sécurité routière en Algérie

Figure 9 : Evolution annuelle du nombre des blessés de motocyclistes dans la wilaya de Bejaia de 2010 à 2017



Source : Réalisée par nos soins à partir des données de tableau 6

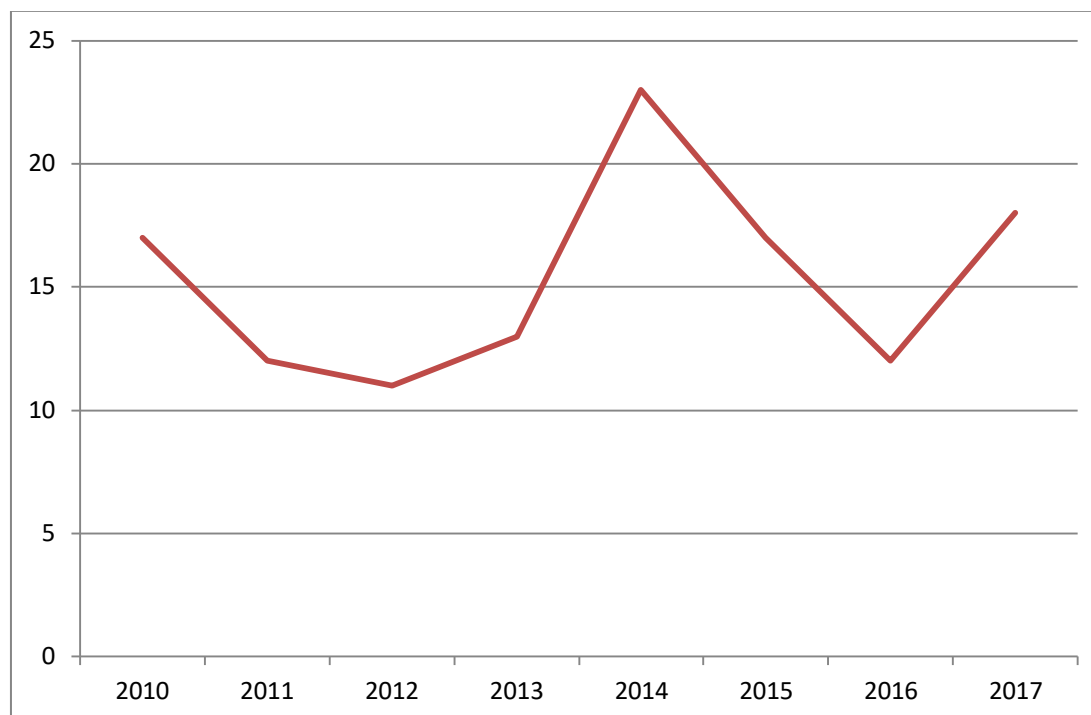
3.3 Evolution de nombre des tués de 2010 à 2017

L'augmentation des tués des motocyclistes accidentés sont expliquée par la gravité des traumatismes.

Le nombre de victimes tués dans les accidents motocyclistes de 2010 à 2012 a enregistré une baisse très importante, soit un taux de -35.29%, cette baisse est due principalement à la prise en charge des motocyclistes accidentés. A partir de 2013 à 2014, le nombre de tués affiche une hausse importante avec un taux de variation de 76%, peut être expliqués par la gravité des traumatismes subis les motocyclistes accidentés. De 2015 à 2016 on a enregistré une tendance à la baisse avec un taux de -29.41%. Durant l'année 2017, le nombre de tués affiche une courbe ascendante soit un taux de 18%.

Chapitre II : Analyse de la sécurité routière en Algérie

Figure 10 : Evolution annuelle du nombre des tués des motocyclistes dans la wilaya de Bejaia de 2010 à 2017



Source : Réalisée par nos soins à partir des données de tableau 6

Tableau 7: Evolution des accidents des motocyclistes en zone urbain et rural de 2010 à 2017

	Accidents	%	blessées	%	tués	%
ZU	1 226	66.95%	1 203	66.17%	31	25.02
ZR	605	33.05%	615	33.83	92	74.79
Totale	1 831		1 818		123	

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

66.95% des motocyclistes sont accidentés en zone urbaine et 33.04% en Zone rurale, ainsi le nombre des accidents et nombre de blessés sont évalués de même sens, par contre si on regarde le niveau de la gravité des accidents, les personnages s'inversent, en effet 74% des motocyclistes tués sont accidentés en zone rurale.

Chapitre II : Analyse de la sécurité routière en Algérie

3.5 Les causes des accidents des motocyclistes de 2010 à 2017 au niveau de la wilaya de Bejaia

Les statistiques fournies au niveau de la police de la wilaya de Bejaia, nous indiquent que le facteur humain est la principale cause des accidents des motocyclistes dans cette wilaya, soit un taux de 97.95%, suivi par l'état du véhicule avec un taux de 1.07% et enfin 1% liée à l'environnement.

Tableau 8: Les causes des accidents des motocyclistes liées au facteur humain dans la wilaya de Bejaia de 2010 à 2017

	nombre	Pourcentage
Conduit sous l'influence de l'alcool	38	2.08
L'excès de vitesse	396	21.73
Dépassement dangereux	279	15.31
L'utilisation de téléphone portable	6	0.3
Non respect de priorité	123	6.75
Le non respect de la distance de sécurité	139	7.62
Perte de vigilance	115	6.31
Non respect de code de la route	158	8.67
Conduite sans permis	528	28.97
Perte de vigilance par le piéton	40	2.19
Total d'accidents	1 831	97.93

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

Chapitre II : Analyse de la sécurité routière en Algérie

Tableau 9 : Les causes liées à l'état de véhicule

	Nombre d'accidents	%
Dysfonctionnement du système de freinage	16	0.87
Dysfonctionnement des feux de la signalisation de véhicule	4	0.21
Total	20	1.07

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

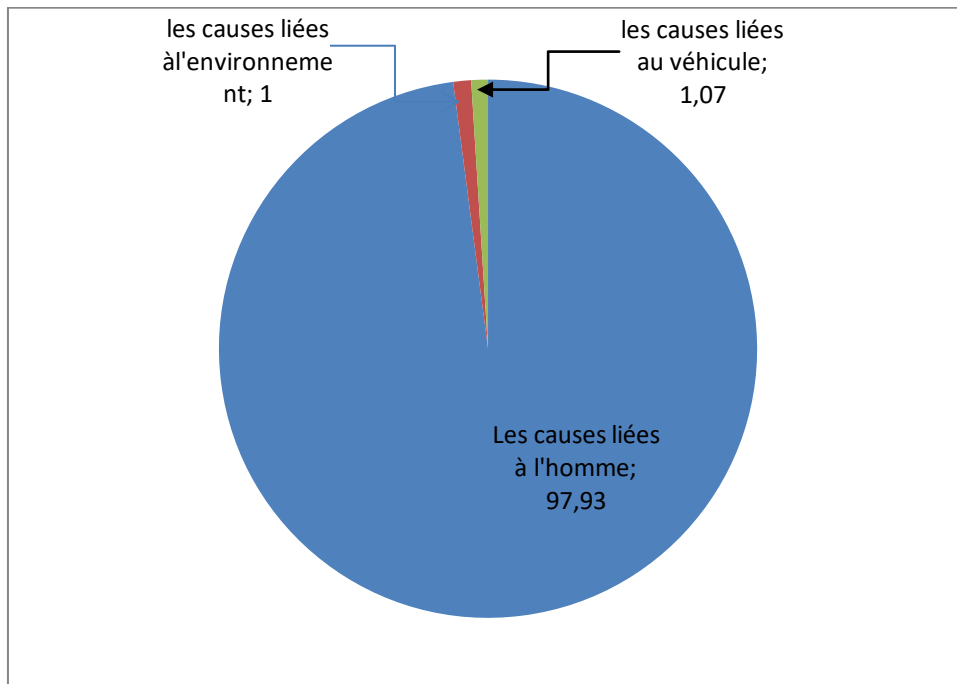
Tableau 10 : les causes liées à l'environnement

	Nombre d'accidents	%
Conditions climatiques	13	0.7
Etat de la route	5	0.73
Total	18	1

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

Chapitre II : Analyse de la sécurité routière en Algérie

Figure 11 : les causes moyennes des accidents des motocyclistes au niveau de la wilaya de Bejaia 2010-2017



Source : réalisée par nos soins à partir des données de la police de circulation de la wilaya de Bejaia.

Conclusion

Malgré la baisse des accidents de la circulation enregistrée dans certain période au niveau national, les tués sont accroître de toutes les périodes étudiées.

Le nombre des accidents dans la wilaya de Bejaia enregistrés une augmentation, par contre les tués sont une baisses qui indique la prise en charge dans cette wilaya.

Contrairement aux accidents de la circulation, les accidents impliquant les motocyclistes sont plus en zone urbain.

Le facteur humain reste toujours le plus fréquente soit dans l'accident de la circulation, soit les accidents impliquent les motocyclistes.

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

L'évaluation des accidents des motocyclistes au niveau national, et au niveau de la wilaya de Bejaia joue un rôle économique très important pour les organismes qui prennent en charge les victimes sinistrés des accidents.

Parmi les organismes qui sont responsables de la prise en charge des dégâts corporels, nous citons les compagnies d'assurances qui évaluent les dégâts matériels dans le but de l'indemnisation des victimes des accidents de la route et les établissements hospitaliers par les soins médicaux des blessées.

L'objectif principal de ce chapitre est de déterminer le coût de la prise en charge des motocyclistes accidentés. Il sera répartie en trois sections, dans la première, nous allons présenter les organismes de la prise en charge des motocyclistes accidentés, dans la deuxième section, nous allons présenter les résultats de notre enquête, traitée au niveau de la compagnie d'assurance SAA, agence 3202 Bejaia, et à la troisième section nous présenterons les résultats de notre enquête effectuée au niveau du CHU khelil Amrane de la wilaya de Bejaia.

I PRESENTATION DE LA SAA ET DE CHU

1 L'évolution historique de la SAA

Il s'agit de la société nationale d'assurance avec pour sigle SAA ; son statut de leader au niveau national, que l'on perçoit aujourd'hui est passé par plusieurs transformations qu'elles soient organisationnelles ou liées au marché.

- Elle a été créée par arrêté de 12/12/63 sous forme de société mixte dont le capital a été réparti comme suit : 61% au gouvernement algérien, 10% à la CAAR et 29 % à un organisme égyptien.
- En 1966, elle est devenue une société nationale grâce à l'ordonnance qui concerne la monopolisation de l'état sur les opérations d'assurances.

Chapitre III : Evaluation des coûts économie de la prise en charge des motocyclistes accidentés

- Ses activités étaient marquées par une spécialisation qui lui a été attribuée depuis le 01/01/76 pour se concentrer sur les risques simples, les assurances de personnes (particuliers) et assurance auto.⁶⁹

A travers cette spécialisation qui avait pour finalité la concurrence ; la SAA commençait à s'implanter sur le territoire national.

En 1989 il a eu la levée spécialisation suite à une reconfiguration du marché venu avec la libéralisation des échanges et des espaces économiques ce qui l'a poussé à diversifier ses occupations en optant à de nouveaux métiers : risques industriels, transport, réassurance etc. (Cette désécialisation a entraîné une concurrence remarquable au niveau du marché des assurances).

Dès 1995, elle a pu ouvrir son activité et agréer des agents généraux et des courtiers suite à l'ordonnance 95-07 qui abrogé la loi 80/07 et ainsi l'ouverture du marché intermédiaire et à l'agrément d'autres sociétés d'assurances qui inclut une concurrence accrue en la matière notamment avec l'ouverture à l'économie du marché, et depuis la SAA était tenue d'être consciente de tout engagement pris à fin de demeurer au sommet du marché des assurances.

1.1.1 Aspect juridique

1.1.2 Forme juridique

La loi 01-88 a exigé de la SAA une transformation de son statut en EPE (entreprise public économique) par action, autonome et de droit privé exploitant en concurrence avec les différentes compagnies du secteur toutes les branches d'assurances.

1.1.3 Capital social

Le capital social de la SAA est de 20 milliards de dinars algérien ; ce qui la positionne au premier rang dans le marché Algérien des assurances, dont elle détient 30% des parts.

Ce capital social est contrôlé par les fonds de participation (créé par la loi 88-01 du 12/01/88) et ne peut être modifié qu'avec une décision de l'assemblée générale.⁷⁰

⁶⁹ SAA, agence 2030, Bejaia

Chapitre III : Evaluation des coûts économie de la prise en charge des motocyclistes accidentés

1.2 L'histoire de l'assurance automobile dans le monde

Le concept de l'assurance automobile aurait vu le jour en l'an 3000 avant j-c, en chine. OÙ les voitures n'étaient pas encore inventées à cette époque, mais les marchandises Chinoises s'occupaient du commerce maritime afin de limiter les pertes de marchandises.

Lorsque l'automobile a été inventée vers la fin du 19e siècle, le concept d'assurance déjà existant s'est adapté à ce nouveau mode de transport. Il a rapidement été démontré qu'une automobile représentait certain risque pour son conducteur, que ce soit au niveau économique, matériel ou corporel. Puisque les automobilistes n'avaient pas un moyen pour faire face à ces risques, l'assurance automobile est un moyen de se protéger en cas d'accident, de vol ou de vandalisme.⁷¹

1.3 L'assurance automobile en Algérie

L'assurance voiture représente plus de la moitié du marché des assurances algériennes. Ce secteur voit malgré tout un ralentissement de sa croissance en 2015, ce qui est dû à la chute des importations algériennes de véhicules. Le deuxième secteur du marché des assurances est celui de la couverture des risques industriels suivi des assurances aux personnes.

Le coût économique des accidents avoisine annuellement pour l'Etat algérienne près de 40 milliards de dinars.

L'ordonnance 74-15 du 30/01/1974 représente, le premier texte algérien qui permet à l'assurance des véhicules automobile l'indemnisation des dommages corporels.

⁷⁰ SAA, agence 2030, Bejaia

SAA : société national d'assurance

⁷¹ Ardianna Norton : l'histoire de l'assurance automobile, article, canada, 2010. Site : <http://www.belairdirect.com/indexqcfr.htm>

Chapitre III : Evaluation des coûts économie de la prise en charge des motocyclistes accidentés

1.3.1 L'obligation d'assurance automobile en Algérie

L'ordonnance 74-15 du 30/01/1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et du régime d'indemnisation des dommages est le premier texte algérien qui apporté beaucoup de changement notamment pour l'indemnisation des dommages corporels. Cette ordonnance est constituée de trois titres essentiels :

Le premier titre : oblige tout propriétaire d'un véhicule avant de le mettre en circulation de souscrire une assurance couvrant les dommages causés au tiers par ce véhicule.

Le deuxième titre : l'indemnisation

Indique L'article 2 : il est stipulé que l'état dispensé de l'obligation d'assurance est tenue pour les véhicules dont il propriétaire ou gardien d'indemniser les victimes d'accidents causés par ces véhicules

Troisième titre : garantie la responsabilité civile

Selon Le quatrième article : l'obligation d'assurance doit couvrir la responsabilité civile ainsi que toute personne ayant avec leur autorisation la garantie du conduit du véhicule à l'exclusion des valeurs et des professionnels de l'automobile : garagiste, coutière, réparateurs, dépanneurs et leurs préposés qui doivent sous crier des assurances particulière à leur activité.⁷²

1.3.2 Type assurance automobile

Est répartie en deux types garantie obligatoire, garantie facultative et assistance.

a-Garantie obligatoire à s'avoir :

a.1 Responsabilité civile :

- En circulation
- Hors circulation
- Garantie complémentaire à la RC

⁷² L'ordonnance 74-15 du 30 janvier relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et du régime d'indemnisation des dommages.

Chapitre III : Evaluation des coûts économie de la prise en charge des motocyclistes accidentés

a.2 Défense et recours

b- Garantie facultative

liée aux dommages causés au véhicule tel que : les dommages avec ou sans collusion, les dommages-collision, brise de glaces, vol, incendie et explosions.

c- Assistance

c.1 Assistance aux personnes

c.2 Assistance au véhicule⁷³

1.3.3 Assurance auto-moto

1.3.3.1 Type de garantie

Pour ce qui concerne l'assurance des motocyclistes on ne fait que les garanties obligatoires à s'avoir :

a) Garantie de responsabilité civile

- 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 causé à autrui au cours ou à l'occasion de la circulation du véhicule dans les accidents, incendie ou explosion causé par ce véhicule ou par un appareil terrestre qui lui est attelé.

b) Responsabilité civile hors circulation

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

⁷³ SAA : Visa N° 01/MF/DGT/DASS/du 15 /03/2010, p3

Chapitre III : Evaluation des coûts économie de la prise en charge des motocyclistes accidentés

Elle garantit l'assuré contre les conséquences qu'il peut encourir en raison des dommages corporels et/ou matériel causés à autrui résultant d'un accident, incendie et explosion causé par ce véhicule ou par un appareil terrestre qui lui est attelé, de même la chute des accessoires, produits, objets et substances, lorsque ce fait n'est survenu ni au cours, ni à l'occasion de la circulation du véhicule assuré.

- Garantie complémentaire

La responsabilité civile garantit également les dommages causés aux tiers par les occupants passagers du véhicule assuré.⁷⁴

1.3.5 Garantie défense et recours

La prise en charge de la défense des intérêts de l'assuré devant les juridictions concernées, chaque fois qu'elle est mise en cause du fait de l'utilisation du véhicule assuré.

La défense de l'assuré devant les tribunaux répressif 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.

L'exercice de recours contre le tiers responsable ou son assureur, pour récupérer le remboursement des dommages subis par le véhicule.

1.4 Le droit à l'indemnisation

Selon l'article 8 de l'ordonnance de 74-15, Tout accident de la circulation automobile ayant entraîné des dommages corporels, ouvre droit à indemnisation pour toute victime ou ses ayants droit ; sa famille, même qu'elle n'aurait pas la qualité de tiers vis-à-vis de la personne civilement responsable de l'accident.⁷⁵

1.5 Les victimes exclus de l'indemnisation

L'ordonnance 74/15 qui ont limité les victimes exclus dans trois cas :

⁷⁴ SAA : Visa N° 01/MF/DGT/DASS/du 15 /03/2010

⁷⁵ Khaldi Soraya, op cite, p

Chapitre III : Evaluation des coûts économie de la prise en charge des motocyclistes accidentés

1.5.1 Le premier cas : le conducteur est fautif à 100%

Selon l'article 13 de l'ordonnance : « s'il est retenu une part de responsabilité à la charge de conducteur du véhicule pour toutes fautes que celles visées à l'article suivant, l'indemnité qui lui est allouée est réduit proportionnellement à la part équivalente de la responsabilité mise à sa charge sauf en cas d'incapacité permanente égale ou supérieure à 50%. »

1.5.2 Deuxième cas : la conduite sous l'influence de l'alcool

Selon l'article 14 : « si la responsabilité totale ou partielle de l'accident est déterminée par la conduit en état d'ivresse ou sous l'effet d'un effet alcoolique, de marotiques prohibés, le conducteur condamné à ce titre ne peut prétendre à aucune réparation. »⁷⁶

1.5.3 Troisième cas : le voleur d'un véhicule

« Lorsque le véhicule a été volé, le voleur est les complices sont totalement exclus du bénéfice de l'indemnisation. »

1.6 Méthode d'évolution des coûts de la prise en charge

1.6.1 L'incapacité temporaire de travail

Il s'agit d'un arrêt de travail limité dans le temps et consécutif à l'accident de la circulation, et fixé par la médecine experte. L'indemnisation de cette incapacité s'effectue sur la base de 100% du salaire de poste ou de revenu professionnelle de la victime. A défaut on doit prendre comme base le SNMG à la date de l'accident.⁷⁷

ITT= le nombre de jour indiqué par la médecine de l'arrêt de travail

- **Victime salariée**

ITT= Salaire net x nombre de moins de l'arrêt de travail

⁷⁶ Madani m : « assurances automobile », constat et perspective, communication au 4^{ème} forum des assurances, sur la réforme dans les assurances, plus de rigueur au service de la société. Alger, les 2 et 29 Novembre 2005

⁷⁷ Idem

Chapitre III : Evaluation des coûts économie de la prise en charge des motocyclistes accidentés

Ou

ITT= salaire net x nombre de jour d'arrêt de travail / 30.

- **A défaut**

ITT= SNMG x nombre de jours de l'arrêt de travail

1.6.2 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 égale ou supérieure à 80%, le montant du capital ou de la rente viagère augmente de 40% pour faire pour personne accompagnatrice sur avis du médecin expert.⁷⁸

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

1.6.3 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 victime⁷⁹

1.6.4 Préjudice esthétique

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

⁷⁸ Madani m : « assurances automobile », constat et perspective, communication au 4^{ème} forum des assurances, sur la réforme dans les assurances, plus de rigueur au service de la société. Alger, les 2 et 29 Novembre 2005

⁷⁹ Idem

Chapitre III : Evaluation des coûts économie de la prise en charge des motocyclistes accidentés

1.6.5 Pretium doloris

L'indemnisation du prix de douleur est déterminée par l'expertise médicale, le PD est noté sur sept (7).

Pretium doloris faible → Aucune indemnisation

PD de 1 jusqu'à 3 sur 7

Pretium doloris moyenne → deux fois le SNMG mensuel à la date de l'accident

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

PD de 4 jusqu'à 7 sur 7

Pretium doloris important → Quatre fois le SNMG mensuel à la date de l'accident

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

1.6.6 Préjudice moral

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

1.6.7 Frais funéraire

C'est une indemnité qui sert à couvrir les frais de l'enterrement de la victime de décédée.

L'indemnité est égale à Cinq fois le SNMG mensuel.⁸⁰

1.6.8 Indemnisation en cas de décès d'une victime

- **Victime mineure**

⁸⁰ Madani M, op cite.

Chapitre III : Evaluation des coûts économie de la prise en charge des motocyclistes accidentés

L'indemnisation, pour une victime mineure n'exerçant pas d'activité professionnelle, s'effectue au profit des pères et mères.

- Victime < 6ans : deux fois le montant annuel du SNMG à la date de l'accident.
- De 6 à 19ans : trois fois le montant annuel du SNMG à la date de l'accident

- **Victime majeur**

Victime majeur > 19ans : on peut distinguer deux cas

- a- Majeur célibataire : l'indemnité attribuer, pour le père et mère est obtenu, on multipliant la valeur du point correspondant au salaire de la victime à la date de l'accident par 20.
- b- Majeur mariée : l'indemnité attribuée pour le père et mère, on multipliant le point indicatif par 10 et Pour le conjoint par 15.⁸¹

Tableau 11 : indiquant le montant mensuel minimum national et le capital payé pour la victime

N d'article	SMMG ¹	SAMG ²	PIM ³	SMMG ⁴	SAMG ⁵	PIM ⁶
11-407	18 000	216 000	6060	144 000	1 728 000	36 3000

Source : réalisé par nos soins à partir des données de la SAA.

⁸¹Madani M, op cite.

¹SMMG : salaire mensuel minimum garantie

²SAMG : salaire annuelle minimum garantie

³PIM : pretium incendie minimum

⁴SMMG : salaire mensuelle maximum garantie

⁵SAMG : salaire annuelle maximum garantie

⁶PIM : pretium incendie minimum

Chapitre III : Evaluation des coûts économie de la prise en charge des motocyclistes accidentés

Tableau 12 : d'autres indemnisations des victimes

Frais de décès	Dommages corporels	Pretium doloris	
		Moyen	important
90 0000	45 000	36 000	72 000

Source : réalisé par nos soins à partir des données de la SAA.

1.7 La présentation de l'hôpital khelil Amrane de Bejaia :

1.7.1 Historique

Le CHE est une institution publique a caractère administratif rattache au ministre de la santé, ce dernier crée en 1986. L'état major de l'armée occupant la construire un hôpital pour ces besoin expansionniste car son aventure était couteuse en morts et blessés.

Le premier établissement hospitalier de la wilaya Bejaia date 1878, il fut construit par l'état-major de l'armée d'occupation française sur les hauteurs de ville de Bejaia

Au 01 janvier 2011, un établissement public hospitalier de Bejaia est devenu Centre hospitalier universitaire

L'hôpital Khalil Amrane : c'est un établissement de sante publique doté de la personnalité morale et de l'autonomie financier, l'hôpital est d'une capacité 240 lits, siège de l'administration générale de secteur sanitaire de Bejaia.⁸²

1.8 Les différents services de l'hôpital impliquent les victimes motocyclistes accidentés.

1.8.1 Service de réanimation

Le service réanimations un service qui fait peur car le plus souvent les patients y demeurent entre la vie et la mort.il prend en charge 02 type de réanimation :

La réanimation médicale, telle que : intoxication médicale, accident vasculaire cérébrale, pneumothorax, traumatisme crânien, etc.

⁸² CHU : centre hôpital universitaire

Chapitre III : Evaluation des coûts économie de la prise en charge des motocyclistes accidentés

Elle regroupe les programmés (programme froid) et leur urgents (programme urgent).dans la réanimation chirurgicale, on retrouve les opérées de la vésicule biliaire, l'hématome intra crâniennes perforation d'estomac, l'inclusion intestinal. Le goitre. La hernie, etc.

Les 11 malades que peut médecins recevoir le service de réanimation sont traité par 4 spatialiste en réanimation et 11 infirmier.

1.8.2 Le service orthopédique :

Ce service prend en les malades nécessitant des interventions chirurgicales du squelette et ce service dispos de 56 lits, le service orthopédique fait partie du département de l'appareil locomoteur qui prend en charge les patients présentant des pathologies orthopédique, traumatologies, rhumatismales et dégénératives des ose des articulations et en assure les diagnostics, traitement et rééducation. Le service possède une expertise particulière du traumatisme sportif, de la chirurgie reconstructrice et prothétique primaire et de révision de toutes les grandes articulations, des ostéotomies de réalignement, des plasties ligamentaires du genou, des réparations et transplantation méniscales des affections du pied, de la cheville, Dev l'épaule et de caudé ainsi que infection ostéo-articulaires complexe.⁸³

1.8.3 Service neurochirurgie

C'est une discipline chirurgicale qui est spécialisée dans la chirurgie du système nerveux central et de système nerveux périphérique.⁸⁴

⁸³ CHU : centre hôpital universitaire

⁸⁴ Khaldi sorai : op cit ,p 75.

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

II RESULTAT DE L'ENQUETE AUPRES DE LA SAA

Notre enquête au niveau de la compagnie d'assurance (SAA) a débuté le 01/04/2018 et a pris fin le 15/04/2018. L'objectif de cette enquête est de traiter les remboursements liés à la prise en charge des victimes motocyclistes accidentés dans la wilaya de Bejaia, soit 30 dossiers de sinistrés classés corporels pour la période 2012 à 2017.

2 Résultat de l'enquête auprès de la SAA

Nous présenterons dans cette section, Les résultats de l'enquête de l'évaluation des coûts de la prise en charge des motocyclistes accidentés auprès de la SAA.

➤ La durée de la déclaration d'un accident

En cas d'accident de la circulation, l'assuré doit être déclaré dans les sept (7) premiers jours de la date d'accident, en cas de blessés ou de tués, la déclaration de la date de l'accident peut aller jusqu'à 21 jours.

➤ Remplir le PV de contrat

C'est un contrat que l'assuré doit remplir, constitue l'identification de l'accident (la date, l'heure, le lieu et la cause de l'accident.), pour les deux parties : L'assuré et l'adversaire.

➤ Ordre de service

2.1 L'évaluation de l'expert

Après que l'assurance fournisse un ordre de service pour la victime, l'expert doit évaluer les dégâts matériels de son véhicule.

L'expert évalue le montant des dommages liés au véhicule à savoir : la main d'œuvre, la peinture, la fourniture, la vétusté et enfin le nombre de jour d'immobilisation du véhicule.

2.1.1 Montant total de dommage

Montant total = la main-d'œuvre + la peinture + La fourniture

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

2.1.2 La vétusté

La vétusté, souvent exprimée en pourcentage, indique le taux de dépréciation d'un motocycliste en cas de sinistre qui est établi par l'expertise, ce taux réduit l'indemnité de l'assurance verser.

$$\text{Vétusté} = \text{la fourniture} \times \text{le taux de vétusté}$$

2.1.3 Immobilisation

La réparation de deux roues motorisées par jour est estimée à 50 DA.

$$\text{Immobilisation} = \text{nombre de jour} \times 50 \text{ DA}$$

2.1.4 Indemnisation

Lorsque l'assuré de cyclomoteur n'est pas fautif, il doit avoir une indemnisation

$$\text{Indemnisation} = \text{montant de dommage} - \text{la vétusté} + \text{immobilisation}$$

2.1.4.1 Les étapes à suivre pour avoir les indemnisations en cas d'accident.

- a- Remplir le PV (procès verbal) du contrat
- b- Le déposer à l'agence ou il est assuré, avec les photocopies des papiers de l'adversaire (carte grise+ assurance+ permis de conduire).
- c- L'assurance lui fournira ODS (un ordre de sinistre) pour qu'il puisse expertiser son véhicule par un expert pour évaluer les dégâts matériels en vue de rembourser en fonction des garanties qu'il a choisit au préalable.
- d- L'assurance attendra le PV de l'expertise pour établir le chèque au client.

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

2.2 Caractéristiques socioéconomiques des motocyclistes accidentés

Tableau 13 : Caractéristiques socioéconomiques des motocyclistes accidentés

	effectif	Pourcentage
<u>Sexe</u>		
masculin	30	100%
<u>Age</u>		
16-29	20	67%
30-44	4	13%
45-66	5	17%
Plus de 66	1	3%
Type d'assurance	RC/RD ⁸⁵	100%
<u>Cylindrée</u>		
De 50 à 125cm ³	19	63%
Plus de 125 cm ³	11	37%
<u>Montant de l'assurance de moto en DA :</u>		
De 50 à 125 cm ³	2 594.29	
Plus de 125 cm ³	3 159.79	
<u>La responsabilité civile</u>		
L'assuré	19	63%
Le conducteur	11	37%
<u>Le responsable de l'accident</u>		
L'assuré	15	50%
Le tiers	12	40%
L'assuré et le tiers	2	7%
Inconnu	1	3%

⁸⁵ RC/RD : responsabilité civile, recours et défense.

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

<u>La cause de l'accident concerne les motocyclistes</u>		
Le non port de casque	7	23%
Le non respecte de la priorité	5	16%
L'excès de vitesse	2	6%
Le conduit sous l'influence de l'alcool	1	3%
Manque d'information sur l'accident	1	3%
<u>La cause de l'accident concerne le tiers</u>		
Perte de vigilance	2	6%
Le non respecte de la priorité	2	6%
La perception des motocyclistes	9	26%.
<u>Situation familiale</u>		
Marie	8	27%
Célibataire	21	70%
Divorcé	1	3%
<u>Statu professionnel</u>		
Fonctionnaire	7	23%
Retraité	1	3%
Chômeur	5	17%
Activité libérale	12	40%
Etudiant	4	14%
Elève	1	3%

Source : réalisé par nos soins à partir des résultats de notre collecte de données auprès de la SAA, agence 3201, Bejaia.

Notre échantillon des accidentés motocyclistes représentent 100% des hommes, la conduite d'une moto est une pratique très masculine à Bejaia.

Les impliqués dans les accidents corporels de moto sont représentés dans toute les catégories d'âge, en effet, la classe d'âge des 16-29 ans affiche un risque élevé soit un taux de 67%, suivi de celle de 44 à 56 ans qui compte 17% des victimes. Entre 30 à 44 ans, les motocyclistes sont

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

moins souvent victimes, ils représentent 13% des victimes, les motocyclistes âgés de 66 ans et plus, représentent 3% des victimes.

Le type de moto de 50 à 120 cm³ (Les motos léger), présente un risque élevé soit 63%, comparativement au type de moto plus de 125 cm³ (moto lourde).

Quand le motard présumé est responsable de l'accident, c'est souvent parce qu'il n'a pas respecté le code de la route à s'avoir, le non port de casque, avec un pourcentage de 23%, (13%) des conducteur refusent la priorité, 6% des motocyclistes impliqué dans des accidents roulaient à une vitesse excessive, enfin 3% des motocyclistes étaient sous l'influence de l'alcool.

27% des accidents impliquant les motos, le tiers est présumé responsable.

La majorité des victimes motocyclistes accidentés exerce une activité libérale.

2.2.1 Le coût des dégâts matériels des motocyclistes accidentés

Le coût des dégâts matériels des motocyclistes accidentés est déterminé sur la base des remboursements effectués par les assurances automobiles.

Dans le tableau suivant, on représente l'évaluation des dégâts matériels, les indemnisations et les coûts privés.

-Un exemple de calcul d'une indemnisation

SINISTRE N°2

Montant de dommage = montant de la main d'œuvre + montant de la peinture + fourniture

$$= (3600.00+800.00) + (2000.00+1200.00) + (11\ 300.70).$$

$$= 18\ 900.7\ \text{DA}.$$

La vétusté = le taux de vétusté x la fourniture

$$= 5.00\% \times 11\ 300.70$$

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

La vétusté = 580.35 DA

Immobilisation = nombre de jour x 50DA

$$= 2.5 \times 50$$

Immobilisation = 125DA

Indemnisation = montant de dommage – la vétusté + immobilisation

$$= 18\,900.70 - 580.35 + 125$$

Indemnisation = 18 445.35 DA

-Un exemple de calcul du coût privé

Lorsqu'il s'agit d'un coût privé on élimine la vétusté, puisque la vétusté est un taux réduisant l'indemnité que l'assurance verse au sinistré.

SINISTRE N1

Montant de dommage= montant la main d'œuvre+ montant de la peinture +la fourniture

$$= 3\,600.00 + 3\,100.00 + 31\,782.17$$

Montant de dommage =38 482.17

Immobilisation = nombre de jour x 50DA

$$= 2 \times 50 = 100$$

Coût privé = 38 582.17 + 100 = 36 993.07DA

-Le prix d'assurance ne rentre pas dans les calculs, c'est uniquement pour faire la différence entre la cylindrée et les dégâts matériels engendrent pas ces derniers.

Chapitre III : Evaluation des coûts économique de la prise en charge des motocyclistes accidentés

Tableau 14 : Évaluation des dégâts matériels des motocyclistes accidentés

	Sinistré N°1	Sinistré N° 2	Sinistré N° 3
Marque de la moto	KEEWAY	DOTTI	SYM
Cylindrée	175 cm ³	175 cm ³	125 cm ³
Prix d'assurance	3 159.79	3 159.79	2 594.29
Montant de la main d'ouvre	3 600.00	A ⁸⁶ : 3600.00 B ⁸⁷ : 800.00	4320.00
Montant de la peinture	3100.00	A : 2000.00 B : 1200.00	2400.00
La fourniture	31 782.17	A : 11300.70 B : 00.00	15 694.75
Montant de dommages	38 482.17 DA	18 900.70	22 414.75
Vétusté	5% soit 1589.10	5% soit 580.35	00.00
Immobilisation	Nbre de jr : 2 Soit 100	100 25	100
Indemnisation/ l'assuré	00.00	18 440.35	22 514.75
Indemnisation/ le tiers	33 498.00	00.00	00.00
Honoraire expert	1 777.89	1 526.41	1 047.16
Coût privé	36 993.07DA	00.00	00.00
	Sinistré N° 4	Sinistré N° 5	Sinistré N° 6
Marque de la moto	KO-JIMA	KEEWAY	KEEWAY
Cylindrée	125 cm ³	175 cm ³	175 cm ³
Prix d'assurance	2 594.29	3 159.79	3 159.79
Montant de la main d'ouvre	A : 3 240.00 B : 3 240.00	1 440.00	4480.00
Montant de la peinture	A : 00.00 B : 500.00	2800.00	3200.00
La fourniture	A : 23 467.50 B : 45 933.83	17 000.00	41 810.95
Montant de dommages	76 381.33 DA	21 240.00	49 490.95

⁸⁶ A : choc avant

⁸⁷ B : choc derrière

Chapitre III : Evaluation des coûts économique de la prise en charge des motocyclistes accidentés

Vétusté	5% soit 3 470.06	00.00%	15% soit 6 271.64
Immobilisation	50 75	100	200
Indemnisation/ l'assuré	00.00	21 340.00	43 419.31
Indemnisation/ le tiers	75 877.14	00.00	00.00
Honoraire expert	2 845.32	1 963.35	1 783.39
Coût privé	76 456.33	00.00	00.00
	Sinistré N° 7	Sinistré N° 8	Sinistré N° 9
Type de moto	VIVA	KYMKO	KO-JIMA
Cylindrée	125 cm ³	125 cm ³	125 cm ³
Prix d'assurance	2 594.29	2 594.29	2 594.29
Montant de la main d'oeuvre	6000.00	1800.00	2800.00
Montant de la peinture	2 200.00	2 500.00	1800.00
La fourniture	17 584.00	17 000.00	13620.00
Montant de dommages	25 784.00DA	21 300.00	18 220.00
Vétusté	10% soit 1756.4	10% soit 1700.00	00.00
Immobilisation	150	50	50
Indemnisation/ l'assuré	00.00	19 650.00	18 270.00
Indemnisation/ le tiers	00.00	00.00	00.00
Honoraire expert	1 857.18	1 845.23	1 536.23
Coût privé	25 93 4.00	00.00	00.00
	Sinistré N° 10	Sinistré N° 11	Sinistré N° 12
Type de moto	YAMAHA	KO-JIMA	KYMKO
Cylindrée	175 cm ³	125 cm ³	125 cm ³
Prix d'assurance	3 159.79	2 594.29	2 594.29
Montant de la main d'oeuvre	8 280.00	2230.00	
Montant de la peinture	00.00	3 500.00	
La fourniture	46 420.00	21 470.00	

Chapitre III : Evaluation des coûts économique de la prise en charge des motocyclistes accidentés

Montant de dommages	54 700.00DA	27 200.00	Aucune évaluation n'expert
Vétusté	5% soit 2321.00	15% soit 3220.5	
Immobilisation	50	50	
Indemnisation /l'assuré	00.00	00.00	00.00
Indemnisation / le tiers	35 330.38	00.00	90 896.41
Honoraire expert	2 531.29	1 845.23	00.00
Coût privé	54 750.00	27 250.00	00.00
	Sinistré N° 13	Sinistré N° 14	Sinistré N° 15
Type de moto	Sport 3	CO-JIMA	CO-JIMA
Cylindrée	125 cm ³	175 cm ³	175 cm ³
Prix d'assurance	2 594.29	3 159.79	3 159.79
Montant de la main d'ouvre	8 000.00		1800.00
Montant de la peinture	3 500.00		4 320.00
La fourniture	38 205.00		31 707.00
Montant de dommages	49 705.00	25 500.00	37 827.00
Vétusté	5% soit 1 910.25		00.00
Immobilisation	50		150
Indemnisation/ l'assuré	00.00	00.00	37 977.00
Indemnisation/ tiers	42 721.92	00.00	00.00
Honoraire expert	2 531.29	3 837.60	2 062.76
Coût privé	49 755.00	25 500.00	00.00
	Sinistré N° 16	Sinistré N° 17	Sinistré N° 19
Type de moto	SYM MAGIC	SYM	JIALING
Cylindrée	125 cm ³	125 cm ³	125 cm ³
Prix d'assurance	2 594.29	2 594.29	2 594.29
Montant de la main d'ouvre	4 480.00	4 320.00	A : 1 800.00 B : 1 440.00

Chapitre III : Evaluation des coûts économique de la prise en charge des motocyclistes accidentés

Montant de la peinture	3000	2 500.00	00
La fourniture	28 600	35 171.2	A : 7924.78 B/ 11 075.22
Montant de dommages	36 080.00	41 991.20	22 240.00
Vétusté	00.00	00.00	20% soit 3800.00
Immobilisation	150	100	50 50
Indemnisation / l'assuré	36230.00	42 091.20	18 540.00
Indemnisation / le tiers	00.00	00.00	00.00
Honoraire expert	1 817.04	2 457.00	2 550.6
Coût privé	00.00	00.00	00.00

	Sinistré N° 19	Sinistré N° 20	Sinistré N° 21
Type de moto	PEUGEOT	SYM WALF	KYMKO
Cylindrée	175 cm ³	240 cm ³	125 cm ³
Prix d'assurance	3 159.79		2 594.29
Montant de la main d'oeuvre		1440.00	1 440.00
Montant de la peinture		2000.00	1 200.00
La fourniture		28 200.00	18 330.00
Montant de dommages	43 000	31 640.00	20 970.00
Vétusté		00.00	15% soit 2749.5
Immobilisation		50	50
Indemnisation /l'assuré	00.00	00.00	18 270.5
Indemnisation/ le tiers	91 000.00	84 000.00	00.00
Honoraire expert	2 367.67	1 934.53	1 720.23
Coût privé	43 000	31 690.00	00.00

Chapitre III : Evaluation des coûts économique de la prise en charge des motocyclistes accidentés

	Sinistré N° 22	Sinistré N° 23
Type de moto	VIVA	KYMKO
Cylindrée	125 cm ³	125 cm ³
Prix d'assurance	2 594.29	2 594.29
Montant de la main d'ouvre	1 000.00	5000.00
Montant de la peinture	1 500.00	1200.00
La fourniture	8 858.86	15 909.19
Montant de dommages	11 358.86 DA	22 109.19
Vétusté	20% soit 1771.77	1590.19
Immobilisation	50	100
Indemnisation / l'assuré	9 637.09	20 619.00
Indemnisation / le tiers	00.00	00.00
Honoraire expert	2 165.8	2 365.17
Coût privé	00.00	00.00

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre collecte de données auprès de la SAA, agence 3202, Bejaia.

-Les 7 sinistrés restants ne sont pas de l'ordre de service pour l'évaluation des dégâts matériels de leur véhicule.

2.2.2 Le remboursement total par la SAA.

Le tableau suivant présente le nombre des victimes ayant bénéficiés des indemnisations et le montant total de remboursement par la SAA.

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

Tableau 15 : Évaluation des dégâts matériels et corporels par les assurances automobiles

Evaluation de l'expertise automobile		
Oui	21	70%
Non	09	30%
Montant de dommages		
701 195.15		
Assurance		
Oui	13	34%
Non	17	56%
Montant de remboursement honoraire expert		
46 368.47		
Assurance matériels		
Oui	13	
Non	17	
Montant de remboursement matériel		
317 457.91		
Evaluation de l'expertise médecin		
Oui	7	23%
Non	23	76%
Assurance corporels		
Oui	6	24%
Non	24	76%
Montant de remboursement :		
ITT	362 992.16	
IPP	1 404 340.00	
PD	396 000.00	

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre collecte de donnée auprès de la SAA, agence 3201, Bejaia.

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

30% des victimes n'ont pas une évaluation de l'expertise de leur véhicule. En effet, Lorsque les victimes motocyclistes ne déposent pas les photocopies des papiers de l'adversaire (carte grise, assurance et le permis de conduire) à l'agence où il est assuré, l'assurance ne va pas fournir l'ordre de service. De même, aucune évaluation d'expertise de son véhicule et aucune indemnisation sera effectuer à la victime. Selon l'article 21 de l'ordonnance 74-15 « aucun remboursement des dommages matériels causés au véhicule, ne peut être effectué si le véhicule endommagé n'a pas fait l'objet d'une expertise préalable ».

D'après l'étude des 30 dossiers corporels, nous avons 13 victimes des motocyclistes (soit 34%) qui ont bénéficiée des indemnisations pour les dégâts matériels. C'est-à-dire, ces victimes ne sont pas les responsables de l'accident.

64% des victimes motocyclistes n'ont pas bénéficié des indemnisations, puisqu'ils sont les responsables de l'accident. L'article 13, 14 et 15 de l'ordonnance 74-15 sont éliminent les indemnisations pour les victimes. Lorsque les victimes fautifs (responsable de l'accident).

On résulte les montants remboursés aux assurés comme suit :

- 317 457.91 DA pour les victimes des accidents motocyclistes
- 46 368.47 DA pour les honoraire de l'expert
- 453 903.91 DA pour l'adversaire

Le montant de dommages matériels des motocyclistes accidentés impliquant 22 accidents est évalué à 701 195.15 DA.

- 24% des victimes blessés ont bénéficié de l'indemnisation d'IPP, ITT et PD.

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

Tableau 16: Évaluation des dégâts matériels par l'assurance automobile SAA.

	Evaluation total de l'expert en DA	Montant remboursé en DA		
		Assuré	Le tiers	Honoraire expert
30 dossiers corporels	701 195.15	317 457.91	453 903.91	46 368.47

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre enquête auprès de la SAA agence 3201, Bejaia.

Le coût matériel moyen d'un accident de la circulation= (la somme des honoraires de l'expert+ le montant de l'indemnisation) / par le nombre d'accidents

- Coût moyen matériel = $(317\,457.91 + 46\,368.47) / 22 = 16\,537.56$ DA.

D'après les résultats obtenus dans notre étude, le coût matériel moyen d'un accident de motocycliste est de : 16 537.56 DA.

2.2.3 Le coût privé des dégâts matériels

Lorsque le victime des accidents des motocyclistes est exclu des indemnisations des dégâts matériels de son véhicule, il prend lui-même la responsabilité de la réparation de son véhicule.

Dans ce tableau nous allons présenter le nombre des victimes, ayant une évaluation de l'expertise des véhicules, mais qui n'ont pas bénéficié de l'indemnisation.

Tableau 17 : le coût matériels privé victimes des accidents de motocyclistes

	Nombre de victime	Coût total	coût moyen
Total	9	371 328.4	41 258.71

Source : tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre collecte de données auprès de la SAA agence 3201, Bejaia.

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

D'après le tableau 17, on remarque que le coût privé des victimes des accidents motocyclistes égal à 371 328.4 DA soit un coût moyen de 41 258.71 DA. Ce coût supérieur au coût moyen de remboursement de la SAA.

2.2.4 Evaluation du coût corporel des accidents de motocycliste

2.2.4. 2 Evaluation du coût d'un blessé

Le tableau suivant indique l'indemnisation attribuée aux victimes blessées, on distingue :

ITT : Incapacité permanent total de travail, qui représente le nombre de jour de d'arrêt de travail prescrit par le médecin.

$$\text{ITT} = 18\,000/22 \times \text{nombre de jour de l'arrêt de travail}$$

IPP : Incapacité permanente partielle ou totale de travail. Elle se détermine par le taux d'incapacité indiqué par le médecin en nombre de jour.

$$\begin{aligned} \text{IPP} &= \text{SNMG} \times 12/50 + 1740 \times \text{Le taux médical} \\ &= \text{point indicier} \times \text{le taux médical} \end{aligned}$$

PD : Préjudice doloris, est le prix de la douleur qu'il subi le sinistré (victime) au moment de l'accident et lors des interventions médicales.

$$\begin{aligned} \text{La douleur de 1 à 3} &= \text{SNMG}/12 \times 2 \\ \text{La douleur de 4 à 7} &= \text{SNMG}/12 \times 4 \end{aligned}$$

De 1 à 3 et de 4 à 7 : représente le degré de douleur des victimes indique par le médecin.

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

Un exemple de calculé une indemnisation d'ITT, IPP ET PD

Sinistré N° 2 : l'année 2016 où le SNMG est de 18 000 DA.

ITT = 90 jour

$$= 90 \times 18\,000 = 49\,090.00$$

IPP = 6060 x 45%

$$= 272\,700 \text{ DA.}$$

PD = 18 000 x 4

$$= 72\,000 \text{ DA.}$$

Tableau 18 : Évaluation d'indemnisation d'ITT, IPP et PD par les assurances automobile.

Les blessées	Sinistré N° 1	Sinistré N° 2	Sinistré N° 3
ITT	49 090.90	49 090.9	49 090.9
IPP	224 220.00	272 700	272 700.00
PD	72 000.00	72000	72 000.00
	Sinistré N° 4	Sinistré N° 5	Sinistré N° 6
ITT	92 992.2	49 090.00	73 636.36
IPP	137 800.00	224 220.00	272 700
PD	72 000.00	72 000.00	36 000.00

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre collecte auprès de la SAA, agence 3201, Bejaia

Le nombre de blessés qui ont bénéficié de l'indemnisation est 6 parmi 30 sinistrés soit 20%.

D'après le tableau des indemnisations des victimes corporelles, nous avons enregistré 6 victimes blessées qui ont bénéficié d'IPP, d'ITT, PD. Les charges sont réparties comme suit :

- 362 992.16 DA d'indemnisation pour incapacité temporaire de travail
- 1 404 340.00 DA pour incapacité permanente totale ou partielle
- 396 000.00 DA pour préjudice doloris

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

Le coût moyen d'un blessé= la somme du montant d'IPP, ITT et PD / le nombre des victimes indemnisées

Coût moyen de blessé= $2\ 163\ 330.16/6 = 360\ 555.36$ DA

D'après les résultats obtenus dans notre étude, le coût corporel moyen d'un accident de motocycliste est de : 360 555.36 DA.

2.3 La perte de salaire d'un blessé de motocycliste

L'ITT dans le tableau suivant représente le nombre de jours total de l'arrêt de travail pour les 22 blessés. Ainsi ces blessés n'ont pas des indemnités sur l'arrêt de travail. Cette indemnisation sera donc considérée comme une perte de salaire.

Tableau 18 : la perte de salaire des victimes des accidents motocyclistes.

	Nombre de blessés	ITT	Totale
Le coût total	22	237	193 907.15

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre collecte auprès de la SAA, agence 3201, Bejaia

Le coût total de perte de salaire des victimes des accidents motocyclistes estimé à 193 907.15 soit un coût moyen de 8 813.96DA.

2.4 Coût moyen d'indemnisation des victimes

Le tableau suivant, représente les résultats de notre évaluation des coûts moyens d'indemnisation, au sein de la compagnie d'assurance SAA.

Tableau 20 : récapitulatif des coûts moyens obtenus, relatif à chaque préjudice

Préjudice	Coût unitaire moyen
Matériels	16 537.56 DA.
Blessés	360 555.36 DA
Total	377 092.92 DA

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre collecte de donnée auprès de la SAA, agence 3201, Bejaia.

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

Le coût moyen unitaire de remboursement des dégâts corporels est évalué à 384 427.74DA.

III RESULTAT DE L'ENQUETE AUPRES DE CHU KHALILAMRANE DE BEJAIA

Notre enquête au niveau de l'hôpital khelil Amrane CHU débuté le 16/04/2018 à 31/04/2018. L'objectif de cette enquête est de traiter les différent soins médicaux liés à la prise en charge des motocyclistes accidentés dans la wilaya de Bejaia, soit 30 blessés.

Les traumatismes engendrés par les accidents des motocyclistes sont différents et graves liés généralement aux traumatismes crâniens, fractures ou bien les deux à la fois. ces traumatismes ont besoins des soins de long durée.

Notre enquête au niveau de l'hôpital Khelil Amrane de Bejaia est effectuée sur les patients et les fiches navettes qui concernent uniquement les blessés des accidents des motocyclistes. cette information existe au niveau des bureaux des entrées de l'hôpital.

Tableau 21 : le prix moyen de journée d'hospitalisation

Services	Prix moyen DA
Urgence Médico-chirurgicale	4 000.00
Anesthésie Réanimation	11 000.00
Cardiologie	9 000.00
Neurochirurgie	10 000.00
Médecine Interne	8 000.00
Urgence Chirurgicales	4 000.00
Médecine Infantile	9 000.00
Orthopédie Traumatologie	12 000.00
Chirurgie Générale	10 000.00

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre enquête auprès de l'hôpital khelil Amrane de Bejaia

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

3.1 Evaluation des coûts médicaux des blessés motocyclistes accidentés par service

Tableau22 : Evaluation des coûts médicaux des blessés motocyclistes accidentés par service

	Patient 1	Patient 2	Patient 3
Service	Orthopédie	Orthopédie	Orthopédie
Nombre de jours	8	6	9
Acte de soins paramédicaux	26 400	32 200	36 000
Acte de soins médicaux	64 400	43 000	65 000
Médicament	1 428.39	759.79	1 455.34
Analyse médicale du laboratoire	162	108	320
Radiologie et imagerie Médicale	240.00	160	1240
Restauration	2 400	1 800	2700
Hôtellerie	1 200	900	1 350
Total	96 230.39	78 927.79	108 065.34
	Patient 4	Patient 5	Patient 6
Service	Orthopédie	Orthopédie	Orthopédie
Nombre de jours	2	6	3
Acte de soins paramédicaux	6500	72 000	10 950
Acte de soins médicaux	15 000	34 000	16 500
Médicament	1 265.56	1 094.91	514.39
Analyse médicale du laboratoire	108	216	54
Radiologie et imagerie Médicale	260	240	260
Restauration	600	1800	900
Hôtellerie	300	900	450
Total	24 033.56	79 410.91	29 628.39

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

	Patient 7	Patient 8	Patient 9
Service	Orthopédie	Orthopédie	Orthopédie
Nombre de jours	2	1	2
Acte de soins paramédicaux	7200	3200	7332
Acte de soins médicaux	12 400	6300	12 400
Médicament	967,76	587.75	570.23
Analyse médicale du laboratoire			54
Radiologie et imagerie Médicale	160	1 160	160
Restauration	600	300	600
Hôtellerie	300	150	300
Total	21 627.76	11 697.75	21416.23

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre enquête auprès de l'hôpital khelil Amrane de Bejaia

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

	Patient 10	Patient 11	Patient 12
Service	Orthopédie	Orthopédie	Orthopédie
Nombre de jours	7	2	5
Acte de soins paramédicaux	22 400	6200	16 250
Acte de soins médicaux	53 880	16 686	40 298
Médicament	1000.76	548.32	1026.91
Analyse médicale du laboratoire	160	54	162
Radiologie et imagerie Médicale	960	160	1040
Restauration	2100	600	1500
Hôtellerie	4500	300	750
Total	85 000.76	24 548.32	61 026.91
	Patient 13	Patient 14	Patient 15
Service	Orthopédie	Orthopédie	Orthopédie
Nombre de jours	8	8	2
Acte de soins paramédicaux	25 600	28 800	7200
Acte de soins médicaux	65 400	67 480	11 740
Médicament	1 223.39	1262.07	548.45
Analyse médicale du laboratoire	162	1120	
Radiologie et imagerie Médicale	240.00	240.00	160
Restauration	2 400	2 400	600
Hôtellerie	1 200	1 200	300
Total	96 225.39	102 502.07	20548.45

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre enquête auprès de l'hôpital khelil Amrane de Bejaia

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

	Patient 16	Patient17	Patient18
Service	Neurochirurgie	Neurochirurgie	Neurochirurgie
Nombre de jours	3	1	2
Acte de soins paramédicaux	78 00	1500	7600
Acte de soins médicaux	16 800	5500	12 000
Médicament	257.84	578.36	632.95
Analyse médicale du laboratoire	108	54	54
Radiologie et imagerie Médicale	1160	800	800
Restauration	900	300	600
Hôtellerie	450	150	300
Total	27 475.84	8 88.36	21 986.95
	Patient19	Patient20	Patient21
Service	Neurochirurgie	Neurochirurgie	Neurochirurgie
Nombre de jours	16	8	2
Acte de soins paramédicaux	57 600	15 600	2400
Acte de soins médicaux	156 000	72 000	9200
Médicament	1 833.92	1426.35	568.34
Analyse médicale du laboratoire	270	324	54
Radiologie et imagerie Médicale	1900	1160	
Restauration	4 800	2 400	600
Hôtellerie	2 400	1 200	300
Total	224 803.92	84 110.35	13 122.34

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre enquête auprès de l'hôpital khelil Amrane de Bejaia.

Chapitre III : Evaluation des couts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

	Patient 22	Patient23	Patient24
Service	Neurochirurgie	Neurochirurgie	Neurochirurgie
Nombre de jours	3	4	6
Acte de soins paramédicaux	7800	9200	174 00
Acte de soins médicaux	23 000	21200	38 500
médicament	257.84	1973.75	1230.32
Analyse médicale du laboratoire	108	108	1000
Radiologie et imagerie Médicale	800	1160	1400
Restauration	900	1200	1800
Hôtellerie	450	600	900
Total	33 315.84	35 441 ,75	62 230.32
	Patient 25	Patient26	Patient27
Service	Neurochirurgie	Neurochirurgie	Neurochirurgie
Nombre de jours	8	4	10
Acte de soins paramédicaux	13 600	13 200	33000
Acte de soins médicaux	60 496	24 012	61 404
médicament	1980.35	995.75	1 345.5
Analyse médicale du laboratoire	324	108	216
Radiologie et imagerie Médicale	1980	880	1880
Restauration	2 400	1200	3000
Hôtellerie	1 200	600	1500
Total	81 980.35	40 995.75	102 345.5

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre enquête auprès de l'hôpital khelil Amrane de Bejaia.

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

	Patient 28	Patient29	Patient30
Service	Réanimation	Réanimation	Réanimation
Nombre de jours	7	5	13
Acte de soins paramédicaux	23 200	17 500	32 500
Acte de soins médicaux	49 976	35 090	106 638
médicament	2000.3	1953.41	2130.15
Analyse médicale du laboratoire	324	270	432
Radiologie et imagerie Médicale	1400	1240	1 480
Restauration			
Hôtellerie	2100	900	1 950
Total	79 000.3	56 953.41	145 130.15

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre enquête auprès de l'hôpital khelil Amrane de Bejaia.

3.2 La répartition des blessés des accidents des motocyclistes par service

La répartition des blessés des accidents des motocyclistes par service se détermine par le type de traumatisme subi par la victime.

Tableau 23 : types des traumatismes par service

Type de traumatisme	Place	Service
Crânien	La tête	Neurochirurgie
Fracture	Le bassin, pied, hanche,...	Orthopédie
Traumatisme grave		Réanimation

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre enquête auprès de l'hôpital khelil Amrane de Bejaia.

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

Tableau 24 : La répartition des victimes des accidents des motocyclistes par service.

Orthopédie		Neurochirurgie		Réanimation	
Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
15	50	12	40%	3	10%

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre enquête auprès de l'hôpital khelil Amrane de Bejaia.

Les victimes des accidents motocyclistes sont prise en charge dans l'hôpital généralement dans les trois services suivants :

- 50% au niveau de service orthopédie.
- 40% au niveau de service neurochirurgie.
- 10 % au niveau de service réanimation.

50% des victimes des accidents motocyclistes sont généralement atteint des fractures, engendrées par les chutes graves des conducteurs au moment d'accident. Les traumatismes crâniens représentent un taux de 40%, ils sont causés par le non port de casque. 10% (soit 3 victimes parmi 30) sont un état très grave, donc admis dans le service réanimation.

3.4 Nombre de journée d'hospitalisation des victimes par service

Le nombre de journées d'hospitalisation des blessés des accidents des motocyclistes se détermine par la gravité des traumatismes.

Tableau 25 : Nombre de journées d'hospitalisation des blessés par service

Service	Orthopédie	Neurochirurgie	Réanimation
Nombre de jour	71	67	25

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre enquête auprès de l'hôpital khelil Amrane de Bejaia.

L'hospitalisation la plus longue a été de 71 jours au niveau de service orthopédie, suivie de 67 jours au niveau de chirurgie et de 25 jours à la réanimation.

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

La moyenne d'hospitalisation chez les motocyclistes accidentés est de 5.5 jours

$$163/30 = 5.5 \text{ jours}$$

3.5 Evaluation des coûts médicaux

3.5.1 Le coût de la journée d'hospitalisation

Les facteurs intervenants dans le calcul de journée d'hospitalisation sont :

- Acte de soins paramédicaux (soins infirmiers) : c'est des soins effectués dans l'établissement d'hospitalisation ;
- Acte de soins médicaux : sont des consultations effectuées par les praticiens externes aux services ;
- Médicaments : est déterminé par la quantité fournie par le prix unitaire
- Analyse médicale de laboratoire ;
- Radiologie et imagerie médicale
- Restauration : est le coût de la consommation alimentaire par les hospitalisés ;
- Hôtellerie ;

Tableau 26 : coût de la journée d'hospitalisation par service en DA.

Service	Orthopédie	Neurochirurgie	Réanimation
Nombre de blessées	15	12	3
Nombre de jours	71	67	25
Total	860 890.02	728 697.27	281 083,86
Le coût moyen	12 125.21	10 876.07	11 243.35

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre enquête auprès de l'hôpital khelil Amrane de Bejaia

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

3.5.2 Le coût moyen de journée d'hospitalisation des victimes des accidents des motocyclistes

A partir des patients blessés pris en charge, le coût moyen de journée d'hospitalisation est estimé comme suit :

- Service orthopédie : 12 125.21 DA
- Service neurochirurgie : 10 876.07 DA
- Service réanimation : 11 243.35 DA

Le coût au service orthopédie est plus important, le coût moyen estimé est de 12 125.12 DA.

3.6 Le coût moyen des victimes des motocyclistes accidentés

Tableau 27 : le coût moyen des motocyclistes accidentés

Le coût total	Nombre de blessés	Coût moyen
1 870.671.15	30	62 355.705 DA

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre enquête auprès de l'hôpital khelil Amrane de Bejaia

Le coût moyen de la prise en charge des motocyclistes accidentés par l'établissement de santé est estimé à 62 355.705 DA par blessé.

Le coût médical moyen de notre échantillon des motocyclistes accidentés à partir des résultats de notre enquête auprès de l'hôpital khelil Amrane de Bejaia égale à 62 355.705 DA ce coût est trois fois plus élevé que le Coût moyen médical des accidents de la circulation qui égal à 22 741.76 DA⁸⁸ dans le Magister en science économiques, Essai d'évaluation des coûts des accidents de circulation en Algérie : cas de la wilaya de Bejaia présenté par DERMEL Ali.

Cela indique que les motocyclistes accidentés nécessitent une prise en charge particulière vers les stucateurs de santé.

⁸⁸ DERMEL Ali, op cit, p 145.

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

4 coût total dépensé pour la prise en charge d'un accidenté par motocycliste.

Tableau 28 : le coût totale de dépensé pour la réparation des dommages d'accidents de motocycliste

	Nombre total	Coût total
Assurance	22	2 749 065.61
Médicaux	30	1 870 671.15
Total	52	4 619 736.76

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre enquête auprès de l'agence d'assurance SAA, Bejaia et l'hôpital khelil Amrane de Bejaia.

D'après le lecture du tableau 28, on résulte que le coût total de la prise en charge des 52 victimes blessées par les accidents de motocycliste au niveau de la wilaya de Bejaia supportés par la SAA et CHU est estimé à 4 619 736.76 DA.

Tableau 29 : le coût économique de la prise en charge des motocyclistes accidenté.

	Victime 1	Victime 2	Victime 3
Assurance	96 230.39	33 315.84	78 927.79
Assurance	19 700.00	18 220.00	00.00
Total	115 930.39	51 535.84	78 927.79
Numéro de patient	Victime 4	Victime 5	Victime 6
Médicaux	108 065.34	96 225.39	20548.45
Assurance	00.00	00.00	00.0
Total	108 065.39	96 225.39	20548.45
	Victime 7	Victime 8	Victime 9
Médicaux	20548.45	96 225.39	61 026.91
Assurance	00.00	00.00	00.00
Total	20 548.45	96 225.39	61 026.91

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre enquête auprès de l'hôpital khelil Amrane et de la SA A de Bejaia.

Chapitre III : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés

	Victime 10
Médicaux	102 502.07
Assurance	345 310.9
Total	447 812.97

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des résultats de notre enquête auprès de l'hôpital khelil Amrane et de la SA A de Bejaia.

A partir des données du tableau 29, nous obtenons le coût moyen médical et le coût moyen assurance moyen d'une victime blessée qui est égal à 115 787.33DA.

$$1\ 157\ 873.36 / 10 = 115\ 787.33\ DA.$$

Conclusion

A partir de notre enquête auprès de l'agence d'assurance automobile, 3201 Bejaia, et auprès de L'hôpital khelil Amrane de Bejaia. On conclut que les victimes des accidents motocyclistes engendrés des pertes économiques très élevé pour l'état soit un coût moyen de 16 537.56 DA au niveau de la SAA et un coût moyen de 62 355.705 DA au niveau de CHU.

Conclusion générale

L'Algérie enregistre des taux d'accidents routiers très élevés plus de 25 000 accidents chaque année. En effet, plus de 4000 personnes sont tués chaque année et plus de 35 000 personnes sont blessées. Les accidents de la route s'expliquent bien souvent comme un ensemble de causes liées au facteur humain (le non respect du code de la route, l'excès de vitesse, perte de vigilance, etc.), ou à l'état du véhicule (dysfonctionnement mécanique, problème des freins, etc.) enfin à l'environnement (mauvaise condition climatiques).

Les accidents de motocyclistes font partie de plusieurs accidents de la route, en effet le non port de casque par les motocyclistes est la principale cause des traumatismes. L'excès de vitesses, le non respect de la priorité, la perception de la route par les usagers sont les principales causes des accidents des motocyclistes.

Les accidents des motocyclistes sont plus dangereux que les accidents de voiture, puisque les usagers motocyclistes n'ont pas de carrosserie qui les protège, donc plus de risque que ceux qui circulent dans des véhicules fermés.

Dans le but de réduire le nombre d'accidents, les autorités ont mis en application une série de loi, mais la plupart des usagers de la route ils respectent uniquement durant la première année de la date de l'adoption. En effet les lois ont un effet positif sur la réduction des accidents de la route à court terme mais non pas à long terme.

D'après les résultats de notre enquête, nous avons constaté que le facteur humain et la causes principale des accidents de la route des véhicules et des motocyclistes. Les personnes âgées de 16 à 29 sont les plus touchés par ce phénomène.

Au long de notre travail de recherche, nous avons d'abord essayé de déterminer les causes des accidents des motocyclistes accidentés, ainsi nous avons évalué le coût de la prise en charge des motocyclistes accidentés.

Les accidents des motocyclistes engendrent des coûts économiques très élevés pour l'état qui faire face à des dépenses médicales considérables pour la prise en charge des blessés légers et graves.

Conclusion générale

Les résultats de l'évaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés sont les suivants :

Le coût moyen de remboursement des dégâts matériels motocycliste est estimé à 16 537.56 DA par personne.

Le coût privé moyen de réparation d'un motocycliste est de 41 258.71 DA par personne.

Le coût moyen de perte de Salaire d'une victime blessée est de 8 813.96 DA par personne.

Le coût moyen de remboursement corporel est de 360 555.38 DA par personne.

Le coût de journée d'hospitalisation est estimé 62 355.70 DA par personne.

L'importance des pertes économiques engendrées par les accidentés motocyclistes nécessite une attention particulière par les autorités concernées afin de dégager des plans, des politiques et des actions pour faire face à ce problème.

- Fournir une formation de perfectionnement à la conduite.
- La mise en place d'organisation de secours aux victimes.
- Le renforcement de contrôle le parc auto-moto.
- L'application rigoureuse des textes de lois en majorant les sanctions.

I Ouvrage

- Extrait de guide d'aide à la codification de BBAC, document réalisé par l'ONISR et le SETRA avec la collaboration CETE du sud ouest, Décembre, 2012.
- HIDRA Y,KAID Tlilane N : Evaluation de cadre juridique et réglementation en terme de lutte contre l'insécurité routière en Algérie, publication dans l'ouvrage «sécurité routière : état des lieux et initiatives dans le monde ». Edition l'Harmatan logique sociale, paris, Décembre, 2017.

II Revues, fiches et articles

- Ardinna Norton : «l'histoire de l'assurance automobile », article, canada, 2010.
- Bérengère Varine : la réglementation concernant les caractéristiques techniques de deux roues motorisés et des quads, leurs équipements et leur condition de conduite, fiche n° 15, janvier, 2008.
- Bouaziz chiekh : « l'histoire de l'assurance en Algérie », Octobre décembre, 2013, p 288.
- Campus de neurochirurgie « les traumatismes crâniens ».cité 6 février 2014.
- Claire charbit : « les facteurs humains dans les accidents de la circulation », MAIF, 1997.
- Freyaslootmans, heikemartensen, et Anjepaneels, dossier thématique sécurité routière n° 11, deux roues motorisées, 2017.
- HIDRA Younes, KAID TTLILANE Nouara: Elaboration d'un modèle prévisionnel pour l'évolution des accidents de la route à l'horizon : cas de wilaya de Bejaia, cahier de MECAS N° 10, Décembre, 2014.
- Madani m : « assurances automobile », constat et perspective, communication au 4^{ème} forum des assurances, sur la réforme dans les assurances, plus de rigueur au service de la société. Alger, les 2 et 29 Novembre 2005.

Bibliographie

- OMS, « Rapport mondiale sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation » Genève, 2004.
- OMS, Rapport de la situation sur la sécurité routière dans le monde, Genève, 2009.
- OMS, Rapport mondiale sur la sécurité routière, Genève, 2015.
- RAMOND A « les accidents de la route » fiche thématique, support pédagogique pour les études médecine, 2006.
- SAA « assurance auto, condition générale », visa N 1/MF/DGT/DASS/ du 15/03/2010.
- Union Algérienne des sociétés d'assurances et Réassurances, l'législatif et réglementaire Assurances automobile, février, 2011.

III Les thèses et les mémoires

- BERDJAH Fatma, BERKMEL Warda : Etude provisionnelle de l'évolution des accidents de la circulation en Algérie : cas de l'autoroute Est-Ouest, mémoire de master, 2017.
- DERMEL ALI : essai d'évaluation des couts des accidents de circulation en Algérie, cas de la wilaya de Bejaia, 2008.
- DRISS Miloud : l'impact de l'environnement routier sue la sécurité routière durable, thèse, de Doctorat en sciences de la terre te de l'univers, université de Mascara, 2013.
- KAOUANE Sara, TAMNDJOUT Tinhinane : Fracture bi malléolaire, mémoire de fin étude, université de Bejaia, épidémiologique, 2016.
- Khaledi Souria : Evaluation des couts financiers des accidents de la circulation en Algérie, cas de wilaya de Bejaia, université de Bejaia, 2017.
- SADMI K, OUKRID A : le phénomène des accidents de circulation en Algérie et les mécanismes de prévention et de contrôle : cas de wilaya de Bejaia, master en sciences économiques, université de Bejaia, 2016.

Bibliographie

- François PELSY : les accidents de la voie publique chez l'enfant et leur prévention, thèse de Doctorat, médecine générale, université Nancy, 2006, p35.

IV Les lois

- La loi 87-09 du 10/02/1987 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière.
- Loi n° 01-14 du 19/08/2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière.
- La loi n° 04-16 du 10/11/2004 fixant les règles de la circulation.
- L'ordonnance n°09-03 du 22/07/2009.
- La loi n°17-05 du 16 février 2017 modifiant et complétant la loi n°01-14 correspondant au 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de circulation routière.

V Sites internet

www.CNPSR.Org.dz

Liste des tableaux

Tableau 17 : le coût privé matériels par les victimes des accidents de motocyclistes	70
Tableau 18 : Evaluation des indemnisations d'ITT, IPP et PD par les assurances automobile.....	72
Tableau 19 : la perte de salaire par les victimes des accidents des motocyclistes.....	73
Tableau 20 : récapitulatif des coûts moyens obtenus, relatif à chaque préjudice.....	73
Tableau 21 : représente le prix moyen de journée d'hospitalisation.....	74
Tableau 22 : Evaluation des coûts médicaux des blessées motocyclistes accidentés par service.....	75
Tableau 23 : types des traumatismes par service.....	80
Tableau 24 : la réparation des blessées des motocyclistes accidentés par service.....	81
Tableau 25 : Nombre de journées d'hospitalisation des blessées par service.....	81
Tableau 26 : coût de la journée d'hospitalisation par service en DA.....	82
Tableau 27 : le coût moyen des motocyclistes accidentés.....	83
Tableau 28 : le coût totale de dépensé pour la réparation des dommages d'accidentés de motocyclistes.....	84
Tableau 29 : le coût économique de la prise en charge des motocyclistes accidentés assurances et médicaux.....	84

Liste des figures

Figure 1 : Evolution annuelle des accidents de la circulation en Algérie de 1970 à 2017.....	27
Figure 2 : Evolution annuelle de nombre de tués de 1970 à 2017.....	29
Figure 3 : Evolution annuelle de nombre de blessées de 1970 à 2017.....	30
Figure 4 : Les causes des accidents en Algérie de 2005 à 2016.....	33
Figure 5 : Evolution de nombre d'accidents de la circulation au niveau de la wilaya de Bejaia 2006-2010.....	35
Figure 6 : Evolution des nombre des blessées au niveau de la wilaya de Bejaia 2006-2017.....	36
Figure 7 : Evolution des nombre de blessées au niveau de la wilaya de Bejaia.....	37
Figure 8 : Evolution annuelle de nombre des accidents de motocyclistes dans la wilaya de Bejaia de 2010 à 2017.....	39
Figure 9 : Evolution annuelle du nombre des blessées de motocyclistes dans la wilaya de Bejaia de 2010 à 2017.....	40
Figure 10 : Evolution annuelle du nombre des tués des motocyclistes dans la wilaya de Bejaia de 2010 à 2017.....	41
Figure 11 : les causes moyennes des accidents des motocyclistes au niveau de la wilaya de Bejaia 2010-2017.....	44

FICHE NAVETTE

1 FICHE NAVET

1 ACTES MEDICAUX, CHIRURGICAUX ET EXMENS PRATIQUES DANS L'ETABLISSEMENT D'HOSPITALISATION Y COMPRIS LES CONSULTATION EFFECTUEES PAR LES PRATICIENS EXTERNES AU SERVICE

1.1 Date	1.2 Service	ACTES ET EXAMENS			1.6 Nom, prénom et qualité du praticien
		1.3 Code	1.4 Nature	1.5 cotation	

1 SOINS INFIRMIERS (ACTES PARAMEDICAUX) EFFECUTES L'ETABLISSEMENT D'OSPITALISATIO

2.1 Date	2.2 Service	ACTES			2.6 Nom, prénom et qualité du Paramédicale
		2.3 Code	2.4 Nature	2.5 cotation	

Annexes

3. ACTES MEDICAUX, CHIRURGICAUX ET EXAMENS EFFECTUES SANS STRUCTEUR EXTERNE (PUBLIC OU SERVICE)

3.1 Date	3.2 Service	ACTES			3.6 Nom, prénom et qualité du Paramédicale
		3.3 Code	3.4 Nature	3.5 cotation	

3.7 N° Prise en charge (santé)

4. MEDICAMENT

4.1 Date de prescript	4.2 code D.C.I	4.3 Libellé D.C.I forme et dosage	4.4 Quantité prescrite	4.5 quantité fournie	4.6 Nom, prénom et quantité du prescripteur

11. Nombre d'accidents, de tués et de blessés des motocyclistes dans la wilaya de Bejaia en zone urbaine et zone rurale

a. Zone rurale

	Accidents	blessés	Tués
2010	69	74	12
2011	68	63	10
2012	57	53	08
2013	80	92	11
2014	110	117	18
2015	98	111	15
2016	73	79	08
2017	50	58	06

b. Zone urbaine

	Accidents	blessés	Tués
2010	94	118	5
2011	121	119	2
2012	123	124	3
2013	163	163	2
2014	167	164	5
2015	190	156	2
2016	156	153	4
2017	185	174	12

Table des matières

Remerciement

Dédicaces

Liste des abréviations

Sommaire

Introduction générale	1
Chapitre 1 : Notions et concepts relatifs à la sécurité routière.....	5
1.1 Quelques notions relatives aux accidents de la route.....	5
1.1.1 L'accidentologie routière.....	5
1.1.2 L'accident.....	5
1.1.3 Typologies d'accident de la route.....	6
1.1.4 Les usagers impliqués.....	6
1.1.5 Définition de traumatisme.....	7
1.1.6 Les différents types de traumatisme.....	7
1.2 Les facteurs des accidents de la route.....	8
1.2.1 Les facteurs humains.....	9
1.2.2 Facteurs liés à l'environnement routière.....	11
1.2.3 Facteur liés au véhicule.....	12
1.2.4 Définition de deux roues motorisée.....	12
1.2.5 Types de deux roues motorisées.....	12
1.2.6 Les causes liées aux accidents de motocyclistes.....	13
1.2.7 Réglementation Algérienne par apport à l'excès aux deux-roues motorisées et à leur caractéristique.....	15
1.3 lois relatives aux accidents de la route en Algérie.....	16
1.3.1 La loi 87-09 du 10/02/1987 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière.....	16
1.3.2 La loi 01-14 du 19/08/2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la sécurité routière.....	17
1.3.3 La loi n° 04-16 du 10/11/2004 fixant les règles de la circulation.....	18
1.3.4 L'ordonnance n° 09-03 du 22/07/2009.....	19

Table des matières

1.3.5 La loi n° 17-05 du 16 février 2017 modifiant et complétant la loi n° 01-14 correspondant au 19 Août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de circulation routière.....	21
Conclusion.....	24
Chapitre 2 : Analyse de la sécurité routière en Algérie.....	26
Introduction.....	26
2.1 Analyse des accidents de la circulation en Algérie.....	28
2.1.1 Evolution des accidents en Algérie 1970-2017.....	29
2.1.2 Evolution annuelle de nombre de tués en Algérie.....	31
2.1.3 Evolution annuelle de nombre de blessés.....	32
2.1.4 Comparaison de l'évolution des accidents, des tués et blessés en zone urbaine et zone rurale au niveau national.....	33
2.1.5 Les causes des accidents de la route en Algérie.....	34
2.2 Analyse des accidents de la circulation au niveau de la wilaya de Bejaia.....	36
2.2.1 Evaluation de nombre d'accidents dans la wilaya de Bejaia de 2006 à 2017.....	37
2.2.2 Evaluation de nombre de blessés dans la wilaya de Bejaia de 2010 à 2017.....	38
2.2.3 Evaluation de nombre de tués dans la wilaya de Bejaia de 2006 à 2017.....	39
2.3 Analyse des accidents motocyclistes dans la wilaya de Bejaia.....	40
2.3.1 Evaluation de nombre d'accidents motocyclistes dans la wilaya de Bejaia de 2010 à 2017.....	40
2.3.2 Evaluation de nombre de tués motocyclistes de 2010 à 2017.....	41
2.3.3 Evaluation de nombre de blessés motocyclistes de 2010 à 2017.....	42
2.3.4 Evolution des accidents motocyclistes en zone urbaine et rurale de 2010 à 2017.....	43
2.3.5 Les causes des accidents des motocyclistes dans la wilaya de Bejaia de 2010 à 2017.....	44
Conclusion	46
Chapitre 3 : Evaluation des coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés.....	47
Introduction.....	47
3.1.1 Présentation de La SAA.....	47
3.1.2 L'histoire de l'assurance automobile.....	49
3.1.3 L'assurance automobile en Algérie.....	49
3.1.4 L'obligation d'assurance automobile en Algérie.....	50

Table des matières

3.1.5	Type assurance automobile.....	50
3.1.6	Type de garantie motocyclistes.....	51
3.1.7	Le droit à l'indemnisation.....	51
3.1.8	Les victimes exclus de l'indemnisation.....	52
3.1.9	Méthode d'évolution des coûts de la prise en charge.....	53
3.1.10	La présentation de l'hôpital khelil Amrane de Bejaia.....	55
3.1.11	Les différents services de l'hôpital impliquent les victimes motocyclistes accidentés.....	55
3.2	Présentation de l'enquête auprès de la SAA, agence 2030.....	57
3.2.2	Evaluation de l'experte automobile.....	57
3.2.3	Caractéristiques socio-économique des accidents de motocyclistes.....	59
3.2.4	Le coût des dégâts matériels des motocyclistes accidentés.....	61
3.2.5	Le remboursement total par la SAA.....	67
3.2.6	Le coût privé des dégâts matériels.....	70
3.2.7	Evaluation du coût corporel des accidents de motocyclistes.....	71
3.2.8	La perte de salaire d'un blessé de motocyclistes.....	73
3.2.9	Coût moyen d'indemnisation des victimes.....	73
3.2.10	Les indemnisations des dégâts corporels par la compagnie d'assurances.....	72
3.3	Présentation de l'enquête auprès de l'hôpital Khalil Amrane de Bejaia.....	74
3.3.1	Evaluation des coûts médicaux des blessés motocyclistes accidentés par service.....	75
3.3.2	La répartition des blessés des accidentés des motocyclistes par service.....	80
3.3.4	Nombre de journée d'hospitalisation des victimes par service.....	81
3.3.5	Evaluation des coûts médicaux.....	82
3.3.6	Le coût de la journée d'hospitalisation.....	82
3.3.7	Le coût moyen de journée d'hospitalisation des victimes des accidentés des motocyclistes.....	83
	Conclusion.....	85
	Conclusion générale.....	86
	Bibliographie.....	88
	Liste des tableaux	
	Liste de figures	
	Annexes	

Résumé

Le cyclomoteur est devenu une nécessité pour les usagers de la route et une passion pour les jeunes. Les accidents impliquant ce type de moyen de transport, sont plus dangereux. Ces accidents ont un impact négatif sur l'économie du pays suite aux coûts très élevés engendrés du fait que les victimes nécessitent une prise en charge particulières par les structures de santé et une prise en charge par le secteur des assurances pour la réparation des dégâts matériels et corporels.

Dans ce travail, nous avons évalué les coûts médicaux et de coûts économiques de la prise en charge des motocyclistes accidentés dans la wilaya de Bejaia, pour évaluer les pertes de l'état à cause de ce phénomène qui pose un grand problème. L'importance des pertes économiques engendrées par les accidents motocyclistes nécessite une attention particulière par les autorités concernées afin de dégager des plans, des politiques et des actions pour faire face à ce problème.

Mots clés : Accidents, motocyclistes, traumatisme, évaluation des coûts, Bejaia.

Summary

Mopeds have become a necessity for road users and passion for young people. Accidents involving this type of transport mean are more dangerous. These accidents have a negative impact on the country's economy as a result of the very high costs caused by the fact that the victims require special care by the health structures and a charge by the insurance sector for the repair of material damage, and corporeal. Given this work, we evaluated the medical costs and economic costs of the management of motorcyclist's accidents in the wilaya of Bejaia, to assess the losses of the state because of the phenomenon which poses a big problem. The importance of the economic losses caused by motorcycle accidents require special attention by the authorities concerned in order to identify plans, policies and actions to deal with this problem.

Keywords : Accidents, motorcyclist, trauma, cost evaluation, Bejaia.