

Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou
Faculté des Sciences Economiques, Commerciales
Et des Sciences de Gestion
Département des Sciences financières et comptabilités



Mémoire

En vue de l'obtention du diplôme de Master en Financières et
Comptabilités
Option : Finances et Assurances

Thème

Assurance marchandise terrestre
Cas : SAA de Tizi-Ouzou

Présenté par :

- BAKIRI Nadia
- BENCHIKH Sabrina

Dirigé par :

Mr. ACHIR Mohamed

Devant les membres du jury :

- **Président : Mr OUALIKENE SLIM (Professeur)**
- **Examineur : Mr ABIDI Mohamed (M.C.B)**
- **Rapporteur : Mr ACHIR Mohamed (M.C.B)**

Promotion 2021

Remerciements

Remerciements

Nos remerciements sont adressés à nos **chers Parents** pour leurs présences et pour Tous les sacrifices consentis à notre égard et leur énorme soutien.

Nous remercions notre encadreur **Mr. ACHIR Mohamed** pour tout le temps qu'il nous a consacré, pour ses conseils précieux, pour toute son aide et son appui durant la réalisation de ce travail.

Nos remerciements s'adressent ensuite à l'ensemble des membres du jury, qui nous ont fait l'honneur de bien vouloir étudier avec attention notre travail :
Mr. OUALIKENE Slim président du jury et **Mr. ABIDI Mohamed** examinateur.

Nous tenons particulièrement à remercier notre encadreur au sein de la SAA **Mr. AIT OUARAB Hamza**, pour le temps accordé ainsi que pour le partage d'informations et son aide pendant la réalisation de ce mémoire.

Merci à l'ensemble du personnel de la direction générale de la SAA, pour leur disponibilité, en particulier **la direction de transport**.

Nos remerciements s'adressent également à tous ceux et celles qui ont contribué de près ou de loin à l'accomplissement de ce travail.

Dédicace

Ce projet de fin d'étude est dédié à :

- ✚ Mes parents qui m'ont toujours poussé et motivé dans mes études, ce travail représente le fruit de leur soutien et de leur encouragement.
- ✚ Mon mari, qui est toujours à mes côtés et qui m'a toujours aidé à surmonter les difficultés.
- ✚ Ce travail est dédié particulièrement à mes adorables enfants Ali et Lina, vous êtes le rayon du soleil qui égaye ma vie.
- ✚ Mon beau père et ma belle mère je vous souhaite une longue et heureuse vie
- ✚ Mes très chères sœurs, ma nièce Mélina et mes belles sœurs, je vous souhaite une florissante vie.
- ✚ Mon frère et mes beaux frères à qui je souhaite une grande réussite dans leur vie.

Nadia

Liste des abréviations

Liste des abréviations

- SAA** : Société d'Assurance Algérienne
- DDE** : Dégâts Des Eaux
- DIT** : Droit International Du Transport
- CVI** : Convention Internationale
- CMR** : Convention Relative Au Contrat De Transport International De Marchandise Par Route
- SIM** : Systèmes D'information Multimodale
- SNCF** : Société Nationale Des Chemins De Fer Français
- FTP** : Faculté Terrestre Public
- Ftp** : Faculté terrestre privée
- RCV** : Responsabilité Civile Voiturier
- INRS** : L'Institut National de Recherche et de Sécurité
- RPS** : Risques Psycho-Sociaux
- ODS** : Ordre De Service
- DAT** : Direction D'assurance Technique
- FLOTTE** : Ensemble De Véhicule Pour Un Seul Assuré
- F.T.T** : Transport Faculté Terrestre

Liste des tableaux

Liste des tableaux

Tableau n° 1 : Le CA de l'assurance en 95	19
Tableau n° 2 : La répartition du CA de l'assurance en 95	19
Tableau n° 3 : Estimation des dommages	79

Sommaire

Introduction générale	02
Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport	
Introduction	05
Section 01 : Historique des assurances	05
Section 02 : Les différents modes de transport de marchandises	15
Section 03 : La nécessité du transport terrestre de marchandise dans l'assurance	18
Conclusion	28
Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre	
Introduction	30
Section 01 : Sources juridiques	30
Section 02 : Conditions générales du transport marchandise terrestre.....	42
Section 03 : Evaluation des risques d'assurance terrestre	52
Conclusion	59
Chapitre 03 : Etude de cas de l'assurance terrestre au sein de la SAA	
Introduction	61
Section 1 : Présentation de la SAA	61
Section 02 : Elaboration d'un contrat d'assurance marchandise terrestre	68
Section 03 : Etude d'un cas de sinistre.....	74
Conclusion	82
Conclusion générale	84

Introduction générale

Introduction générale

L'entreprise est un lieu de production et d'échange, elle consomme des biens et services pour en produire d'autre. Mais afin de réaliser cet échange et de servir certaines régions éloignées et de parcourir des distances, les entreprises intègrent la branche transport dans leurs systèmes.

L'importance du transport est inséparable des échanges et n'est plus à démontrer dans une économie basée sur une multitude d'échanges tant sur le plan intérieur qu'avec l'extérieur. Dans la mesure où le bon fonctionnement des activités de production et de marché se heurte à l'obstacle de la distance que seul le transport permet de surmonter. En effet le transport permet l'expansion des échanges, étend les activités de production et contribue à la création des richesses. Il est donc création d'utilités et constitue au sens économique une activité de production.

Le transport est une activité indispensable pour le commerce. Il joue un rôle primordial dans une entreprise, c'est le moyen de déplacement que ce soit pour les personnes ou bien pour les marchandises (matière première, produit fini, etc.). Il permet l'acheminement des marchandises des lieux de production aux lieux de transformation puis des lieux de transformation vers les lieux de consommation.

Le transport routier de marchandises, de par sa souplesse d'utilisation et grâce aux infrastructures, est devenu le mode de transport prépondérant. Le cheminement par route est fortement sollicité par les différentes activités. Au sein de l'ensemble de transport, le secteur routier occupe une place absolument prépondérante dans le transport extérieur.

Lors de transport de marchandise par voie terrestre, il convient de préciser que ladite marchandise est exposée aux différents risques qui provoquent la réalisation des sinistres tels que : les pertes matérielles ainsi que les pertes de poids. Pour faire face à ces différents risques, le portateur de la marchandise doit souscrire un contrat d'assurance pour garantir la régularité des échanges commerciaux.

De ce fait, le transporteur et le propriétaire de la marchandise, qui ont pris conscience que le transport terrestre comportait des risques spécifique liés notamment aux éléments naturels, signaient des contrats comprenant des clauses du droit commun et bénéficiaient de conditions d'assurance spécifiques.

Introduction générale

En effet, les facultés sont couvertes depuis leur sortie des magasins de l'expéditeur jusqu'à leur entrée dans les magasins du destinataire final et la couverture des risques auxquels aux sont exposées les marchandises au cours de leur transport terrestre peuvent être garantis par les deux modes d'assurance, tous risques et accidents caractérisés, ces dernières couvrent ces marchandises pendant les trajets préliminaires ou complémentaires du transport terrestre.

Nous avons opté pour ce thème d'une part pour nous intéresser à l'assurance de transport terrestre qui est un élément important entrant dans le commerce international, et d'autre part pour élargir ou bien enrichir nos connaissances dans le domaine des assurances, et aussi le choix de ce thème était un peu influencé par nos connaissances dans le domaine assurance ainsi que la disponibilité du lieu de stage dans la wilaya de Tizi-Ouzou.

Pour cela nous allons essayer de répondre à la problématique suivante : « **Quelle est la procédure à suivre pour contracter une assurance transport terrestre, et en cas du sinistre survenu lors d'une opération de transporter une marchandise ?** »

À cette question principale se greffent des questions secondaires qui peuvent intervenir afin de toucher de plus près au but recherché :

- conditions générales du transport marchandise terrestre?
- Comment évaluer les risques d'assurance terrestre ?
- Quels sont les risques qui peuvent survenir et comment les garantir ?

Pour tenter de répondre à ces interrogations, en plus des recherches bibliographiques effectuées, nous avons effectué un stage pratique d'un mois au sein d'une compagnie d'assurance SAA. Ceci nous a permis de mieux comprendre les principes de l'assurance de transport terrestre de marchandises (facultés).

Pour mener à bien notre recherche, nous avons opté à organiser notre recherche, en subdivisant notre plan en trois chapitres :

- Le premier chapitre fait d'éléments de définition sur l'assurance terrestre
- Le deuxième chapitre sera consacré au fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre
- Le troisième chapitre se traduit par le traitement d'un cas pratique sur l'assurance faculté terrestre au niveau de la SAA

Chapitre 01 :
Éléments de définitions sur
les assurances et le transport

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

Introduction

L'objet de ce chapitre est de fournir une introduction générale à l'étude des assurances d'une part, et de vous imprégner des bases techniques sous-jacentes à ce secteur important de l'activité économique. Pour le faire, ce chapitre est divisé en trois sections :

Nous commençons par présenter l'historique et le développement de l'assurance à travers les siècles. Nous donnerons par la suite des généralités sur l'Assurance. Elles concernent l'importance et l'utilité de l'assurance tant pour les particuliers que pour les professionnels et les pays. Ceci se reflète à travers le chiffre d'affaires, le rapport Primes/PIB, les rôles social et économique. L'assurance vise à protéger à la fois les patrimoines et les personnes. Nous verrons quelques développements récents en assurance. Il s'agit notamment des risques technologiques et des nouvelles branches d'assurance.

Nous exposerons, les conditions économiques de développement de l'assurance. En effet, les différences qui existent entre les pays en matière d'assurance sont expliquées par des facteurs divers tels que le pouvoir d'achat, la matière assurable, ...

La dernière partie consiste en la présentation des différents modes de transports.

Section 01 : Historique des assurances

Le secteur des assurances a évolué dans un contexte de changements permanents. Parmi d'autres facteurs, tels que les privatisations, la libéralisation des marchés, les modifications des règles administratives, le contexte concurrentiel s'est considérablement modifié avec l'apparition sur le Marché de l'assurance de nouveaux acteurs.

Dans cette section nous allons présenter la naissance de l'assurance puis son évolution historique en Algérie, les intervenants dans le marché algérien des assurances, le cadre juridique de l'assurance maritime sur facultés en Algérie, les assurances transports en Algérie.

1.1. Définition de l'assurance

De Winston Churchill, on retient "Si cela m'était possible, j'écrirais le mot Assurance dans chaque foyer et sur le front de chaque homme, tant que je suis convaincu que l'assureur peut, à un prix modéré, libérer les familles des catastrophes irréparables"¹

¹ Le discours prononcé par Winston Churchill, le 5 mars 1946, au Westminster College, de Fulton (Missouri), « le nerfs de la paix » (the sinews of peace).
<https://mjp.univ-perp.fr/textes/churchill05031946.htm>

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

L'assurance peut être définie comme "l'organisation rationnelle d'une mutualité de personnes soumises à l'éventualité de la réalisation d'un même risque qui, par leurs contributions financières permettent l'indemnisation des dommages subis par ceux d'entre eux qui sont effectivement frappés par ce risque."²

1.1.1. Définition juridique

L'assurance est, au sens de l'article 619 du code civil, un contrat par lequel l'assureur s'oblige Moyennant des primes ou autres versements pécuniaires, à fournir à l'assuré ou au tiers Bénéficiaire au profil duquel l'assurance est souscrit, une somme d'argent, une rente ou une Autre prestation pécuniaire, en cas de réalisation du risque prévu au contrat.³

1.1.2. Définition technique

L'assurance est « l'opération par laquelle un assureur, organise en mutualité multitude d'assuré exposé à la réalisation de certains risques et indemnise ceux d'entre qui subissent un sinistre grâce à la masse commune des primes collectées ».⁴

1.2. Fondement de l'assurance

Dès l'antiquité, les hommes se sont réunis pour venir en aide à ceux qui étaient frappés par le sort. C'est une forme différente de celle que nous connaissons aujourd'hui, cependant revenir sur les étapes de son histoire qui nous permettra de voir son évolution à travers les Années.

1.2.1. Genèse de l'assurance

L'assurance existait comme un « secoure mutuel » ou « une recherche de protection », dès la plus haute antiquité. Des traces des pratiques s'apparentant à de l'assurance existent notamment en Mésopotamie, où s'effectuait une répartition entre commerçants des couts engendrés par les vols et paillages des caravanes. D'autres exemples sont également présents en Égypte et dans la Rome antique mais ces pratiques restent éloignées de l'assurance moderne qui trouve véritablement dans le prêt à la grosse aventure.⁵

- Athènes : associations pour le versement de secours dans certains cas.

² Jean-Luc PÉTRICOUL, *Guide pratique de l'assurance, 4ème édition*, JLP Consultant, 2020

³ Ordonnance n°95-07 du 23 *chaabane* 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances et ses opérations d'application, avril 2014, modifiés et complété par la loi 06-04, JORADP N° 27 du 26 avril 200

⁴ Sabrine BELHAMICH, *Bien assuré les siens*, Ed Chiron, Paris, 2005, P. 05.

⁵ <http://www.index-assurance.com> (consulté 15/11/2021 à 12h00).

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

- Egypte (4 500 ans AC) : sociétés de secours mutuel chez les tailleurs de pierre.
- Babyloniens : codification de l'organisation de transport par caravane, répartition entre commerçants du coût des vols et pillages.
- Rome : associations de solidarité regroupant les légionnaires, intervenant lors de la survenance de certains événements. Assurance obsèques constituée à partir des cotisations.
- Commerce maritime au moyen âge dans la Méditerranée : prêt à la grosse aventure. Pour armer leurs bateaux, les commerçants s'adressaient à des banquiers pour des prêts. Si le bateau faisait naufrage, le commerçant ne remboursait rien au banquier. Par contre, en cas de réussite du voyage maritime, le prêteur était remboursé de son prêt. Il percevait en plus une participation très élevée en compensation du risque encouru (jusqu'à 40%).
- Cette pratique fut interdite par l'église au 13^{ème} siècle (pari et l'usure).

1.2.2. Passage de la donation à l'assurance

C'est la fin du moyen âge que l'assurance a vu le jour sous forme de prêt à la grosse aventure dans le domaine du commerce maritime. ⁶ Ce dernier constituait de graves risques contre lesquels les commerçants voulaient se protéger. A cet effet, ils s'adressaient à des prêteurs qui leur avançaient des sommes nécessaires à leurs entreprises sous forme de contrat d'emprunt.

Celui-ci stipulait que si le navire était perdu ou le chargement endommagé, les prêteurs pouvaient prétendre à aucun remboursement. Si par contre la marchandise arrivait à bon port, les prêteurs étaient non seulement remboursés mais avaient droit à une forte partie de bénéfice du transport.

- Mise en place d'un système donnant naissance à l'assurance maritime
 - Groupement de commerçants acceptant de garantir la valeur du navire et de sa cargaison en cas de perte, moyennant le paiement d'une somme fixée au préalable.
 - La police (de l'italien polizza, certificat, attestation, preuve) : écrit matérialisant le contrat d'assurance
 - Le plus ancien contrat conservé a été émis à Gênes en 1347
 - La prime (de l'italien prima) : Somme payée avant le transfert de risque de l'assuré vers l'assureur.

Le système fut perfectionné par la suite.

⁶ Christian PATRAT et Jean-Luc BESSON, Assurance non-vie modélisation, simulation, Ed Economica, France, 2005, P. 05.

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

1.2.3. Les grands tournants de l'histoire

C'est le célèbre incendie de LONDRES en 1666 qui détruit 13.000 maisons et 100 Eglises, qui sont à l'origine de la création des premières compagnies d'assurances contre l'incendie, a eu pour conséquence le développement de l'assurance terrestre de la création des premières compagnies d'assurance contre l'incendie. Après l'assurance incendie, c'est l'assurance vie qui a fait son apparition. Au fil des ans. Ce type d'assurance s'est banalisé et est devenu indispensable au fonctionnement des sociétés modernes.

1^{ère} compagnie d'assurance maritime a vu le jour à Gênes en 1424 : "L'assurance est un contrat par lequel on promet indemnité des facultés transportées par mer, moyennant une prime convenue entre l'assuré qui fait ou fait faire le transport et l'assureur qui prend le péril sur soi et se charge de l'événement" en cas de la réalisation du sinistre ou du risque.⁷

- Apparition des premières Assurances vie : 15 et 16^{ème} siècles.
 - Tonti, financier italien, précurseur de l'assurance vie
 - France, 1^{ères} tontines au 18^{ème} siècle.
 - Le plus ancien contrat vie, Londres (1583)
 - L'Assurance incendie naquit au 17^{ème} siècle
 - Le grand incendie de Londres (02/09/1666)
 - Apparition des 1^{ères} assurances incendie
 - En France
 - Bureau des incendies de Paris (1717)
 - 1^{ère} Compagnie d'assurance contre l'incendie, Périer (1786)
 - 1^{ère} Compagnie d'assurance maritime (1686)
 - 1^{ère} Compagnie d'assurance vie, Labarthe (1787)
- Les Assurances accidents (Assurance automobile, vol, bris de glaces, RC, mortalité de bétail, DDE.....) : 19^{ème} siècle (les plus récentes)

Pour résumer, l'Assurance répond à un besoin des individus de se prémunir contre les événements dommageables.

⁷ D.HENRIET et J-C ROCHET : « *Microéconomie de l'assurance* », Ed Economica, Paris, 1991, page18.

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

1.3. Aperçu historique sur l'évolution de l'assurance en Algérie

L'activité des assurances fut introduite en Algérie par l'administration coloniale. Avant 1830 les Algériens vivaient en communauté et c'était le principe de solidarité et d'entraide qui prédominait. Depuis 1962 de nombreuses réformes ont concerné, le secteur des assurances en Algérie. Malgré cela, ce secteur qui peut contribuer au financement du développement accuse un retard considérable par rapport au reste du monde.

Le marché algérien des assurances est passé par différentes étapes depuis l'indépendance. Afin de mieux illustrer son évolution, on va présenter dans cet espace un résumé des quatre étapes importantes qui ont marquées l'histoire de l'assurance en Algérie.

1.3.1. La période d'avant 1962

L'Algérie était considérée par les autorités coloniales comme étant une partie intégrante du territoire français et par conséquent la législation applicable aux compagnies d'assurance en France était applicable à leurs agences en Algérie. Le gouverneur général se contentait de donner son avis sur les agréments des agences principales et de publier un rapport annuel sur l'industrie des assurances en Algérie. La majorité des algériens vivait en deçà du seuil de pauvreté. Ils n'avaient donc rien à assurer et encore moins les moyens de payer les primes. On veut dire par là, qu'à l'instar des autres activités économiques, l'assurance a été introduite et développée en Algérie pour les besoins des populations européennes. Ainsi, au cours des années 1950, deux assurances obligatoires ont été instituées⁸ :

- l'une relative aux accidents de travail en 1950
- l'autre relative à l'automobile en 1958.

Suite à leurs institutions, le marché des assurances a connu une certaine expansion qui incita les sociétés mères dont le siège était en France à ouvrir des agences en Algérie.

1.3.2. La période 1962-1973

Au lendemain de l'indépendance, en attendant la mise en place d'une réglementation spécifique, le législateur Algérien a reconduit par la loi 62-157 du 21 décembre 1962, tous les textes afin de sauvegarder les intérêts de la nation.

A cette époque, 236 sociétés d'assurance étaient titulaires d'un agrément pour exercer leurs activités en Algérie, cet agrément leur était délivré en qualité de délégation ou d'agence spéciale

⁸ BOUAZIZ CHEIKH « L'histoire de l'assurance en Algérie », Assurance et gestion des risques, vol. 81 (3-4), octobre-décembre 2013, page 286

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

de sociétés mères ayant leur siège en France². Au mois de Décembre 1962, deux projets de loi ont été élaborés. Ils avaient pour but de contrôler le marché des assurances en Algérie. Le premier ayant trait à la création de la Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance (CAAR), les compagnies d'assurances étrangères se sont ainsi vues notifiées l'obligation de céder 10% (cession légale) de leurs portefeuilles au profit de la CAAR. Le second était relatif aux obligations et garanties exigées des entreprises d'assurance qui exerçaient une activité en Algérie. Ces deux projets de loi qui sont devenus par la suite, les lois 63/197 concernant la création de la CAAR, et 63/201 concernant les obligations et garanties des entreprises d'assurance, constitueront les premiers instruments de contrôle du marché des assurances en Algérie.

Au mois d'Avril 1963, et pour faire face au retrait éventuel des sociétés d'assurance étrangères, la présidence a ordonné la création d'une société d'assurance d'économie mixte algéro-égyptienne à raison de 10% pour la CAAR, 51% pour l'Etat algérien et 39% pour l'Etat égyptien avec pour dénomination Société Algérienne d'Assurance (SAA). En Octobre 1963, suite à l'institution de la cession légale au profit de la CAAR, plusieurs sociétés d'assurances ont quitté l'Algérie, et seulement 13 compagnies sont restées. Ces dernières ont d'ailleurs décidé de limiter leur agrément à une ou deux branches seulement. Ce retrait massif des sociétés étrangères a entraîné le départ de la quasi-totalité des professionnels y compris les nationaux qui se sont vu proposer des mesures alléchantes pour rejoindre le siège des sociétés mères en France.

Par la suite, l'ordonnance n°66-127 du 27 mai 1966 a instituée le monopole de l'Etat sur toutes les opérations d'assurances. En plus de la nationalisation, l'institution du monopole de l'Etat a fonctionnalisé l'activité c'est-à-dire que toutes les personnes qui travaillaient au niveau des entreprises sont devenues des fonctionnaires de l'Etat.

Suite au retrait des sociétés d'assurance étrangères, la CAAR et la SAA ont décidé de recourir aux intermédiaires (courtiers et agents généraux) afin d'assurer la plus large présence possible sur le territoire national. Mais comme les intermédiaires exerçaient une activité privée et qu'après l'institution du monopole de l'Etat en 1966, les sociétés d'assurance étaient gérées socialement, ces dernières ont décidé fin 1972, de ne plus recourir aux intermédiaires et par conséquent mettre fin à leur fonction⁹.

⁹ BOUAZIZ CHEIKH « L'histoire de l'assurance en Algérie », Assurance et gestion des risques, vol. 81 (3-4), octobre-décembre 2013, page 287

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

1.3.3. La période 1973-1989

La création de la Compagnie Centrale de Réassurance (CCR) en 1973, parachevait le contrôle de l'État sur toutes les opérations d'assurance. De la distribution des polices au placement en réassurance, toute la chaîne de transformation de la prime était sous le contrôle de l'Etat. Dans ce contexte, la CCR avait pour objectif de défendre l'indépendance économique du pays et de retenir le plus de primes possibles à l'intérieur du marché. Cette période a été caractérisée par une spécialisation de l'activité d'assurance, la CAAR et la SAA ont été spécialisées par décision du Ministère des finances N° 828 du 21 Mai 1975 :

- la CAAR s'occupait des risques industriels et le transport ;
- la SAA s'occupait exclusivement de l'assurance automobile et des risques des particuliers.

Une accentuation de la spécialisation a été entamée en 1982, avec la création de la Compagnie Algérienne d'Assurance Transport (CAAT), qui monopolisait les risques de transport prenant ainsi, une part de marché à la CAAR qui monopolisa alors les risques industriels. Cette spécialisation a eu deux effets¹⁰ :

- altérer les relations avec les assurés qui, se trouvant face à un seul fournisseur pouvaient ni discuter les conditions des contrats, ni remettre en questions les réductions et rejets abusifs des indemnités ;
- réduire considérablement l'intérêt du démarchage de la clientèle.

1.3.4. La période 1989 à nos jours

En 1989, la parution des textes relatifs à l'autonomie des compagnies publiques⁴ à entraîner la déspecialisation. A compter de cette date, les sociétés ont pu souscrire dans toutes les branches. Ainsi, les trois compagnies publiques existantes ont modifié leurs statuts en inscrivant dans leurs exercices toutes les opérations d'assurance et de réassurance, ce qui a entraîné l'émergence d'une réelle concurrence entre ces compagnies. Mais, ce n'est qu'en 1995, avec l'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995, que l'Algérie s'est dotée d'un cadre juridique des assurances. En effet, cette ordonnance est le texte de référence du droit algérien des assurances. Elle met fin au monopole de l'Etat en matière d'assurances et permet la création de sociétés privées algériennes. Ce texte a réintroduit les intermédiaires d'assurances (agents généraux et courtiers), disparus avec l'institution du monopole de l'Etat sur l'activité d'assurance Les

¹⁰ BOUAZIZ CHEIKH « L'histoire de l'assurance en Algérie », Assurance et gestion des risques, vol. 81 (3-4), octobre-décembre 2013, page 288

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

compagnies étrangères désireuses de s'implanter en Algérie peuvent se constituer en sociétés d'assurances de droit local, en succursales ou en mutuelles d'assurances. Elles peuvent également opter pour la création d'un bureau de représentation depuis janvier 2007. A chacune de ces structures correspond un régime juridique qui lui est particulier. L'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 a été complétée et modifiée par la loi n° 06-04 du 20 février 2006. Les principaux apports de cette loi sont¹¹ :

- le renforcement de l'activité d'assurances de personnes ;
 - la généralisation de l'assurance de groupe ;
 - la réforme du droit du bénéficiaire ;
 - la création de la bancassurance ;
 - la séparation des activités vie et non-vie des compagnies d'assurances ;
 - le renforcement de la sécurité financière ;
 - la création d'un fonds de garantie des assurés ;
 - l'obligation de libération totale du capital pour agrément ;
 - l'ouverture du marché aux succursales des sociétés d'assurances et/ou de réassurance étrangères.
- La loi n° 06-04 du 20 février 2006 a instituée une commission de supervision des assurances qui est chargée de :
- veiller au respect, par les sociétés et intermédiaires d'assurances agréés, des dispositions législatives et réglementaires relatives à l'assurance et à la réassurance ;
 - s'assurer que ces sociétés tiennent et sont toujours en mesure de tenir les engagements qu'elles ont contractés à l'égard des assurés ;
 - vérifier les informations sur l'origine des fonds servant à la constitution ou à l'augmentation du capital social de la société d'assurance et/ou de réassurance.

L'année 2008 a été marquée par le règlement définitif du contentieux Algéro-français sur les assurances. Le contentieux remonte à l'année 1966, lorsque le secteur des assurances a été nationalisé par l'État algérien nouvellement indépendant. Une fois les sociétés françaises parties, leurs engagements ont été honorés par les sociétés algériennes. Cependant, les biens immobiliers acquis en contrepartie de ces engagements étaient restés juridiquement en possession des sociétés françaises. De ce fait, les sociétés algériennes ont dû régler les sinistres sans pouvoir utiliser pour ce faire les actifs correspondants. L'accord du 7 mars 2008, entre les sociétés françaises AGF,

¹¹ L'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

Aviva, AXA, Groupama et MMA et les sociétés publiques algériennes SAA et CAAR, régularise en droit algérien la situation de fait décrite précédemment : il organise un transfert de portefeuille entre les deux parties signataires à effet rétroactif à compter de 1966¹².

1.4. Présentation du Transport routier de marchandise

Le transport routier des marchandises jouent un rôle déterminant dans le développement des sociétés et la formation des Etats avènement de sociétés industrielles a renforcé ce rôle, pour exercent une influence horizontale sur tout le système productif. Ils structurent l'espace des grandes cités moderne, influencent l'implantation des entreprises et stimulent la croissance des échanges internationaux.

1.4.1. Evolution du transport routier de marchandise

Comme tout autre mode de transport, le transport routier de marchandise a connu plusieurs étapes de son développement. A commencer par la marche à pied puis aux animaux et enfin l'arrivé de la roue et du moteur qui ont bouleversés l'essor du transport routier de marchandise Trois époques peuvent être arbitrairement décrites, sur la base de la motorisation : -Le transport par l'homme : avant la domestication, c'est l'homme qui transporte les marchandises. -La traction animale : à partir de la domestication, l'animal devient le système de "portage" d'une "charge".

L'invention de la roue (vers 3000 à 3500 avant J-C)¹³, a permet la création des charrettes et des calèches qui seront tractées par les animaux. La traction animale a élargie les distances parcourues et augmentée la vitesse ainsi que la capacité des marchandises a transporté. - La motorisation : la motorisation est le résultat de l'invention de la chaudière à vapeur et de la machine à vapeur, puis de la locomotive, de l'automobile

1.4.2. Définition du transport routier des marchandises

Le transport routier des marchandises est le fait de porter pour déplacer une marchandise d'un lieu, dit lieu de départ, a un autre, dit lieu d'arrivé, pour une finalité commerciale. En profondeur le transport routier de marchandises est « *un élément incontournable de toute la chaine logistique du fait de ses qualités propre* ». ¹⁴

Le **transport routier de marchandises** : consiste à transporter des marchandises par le réseau routier, généralement par camions. Le transporteur de marchandises est l'entreprise commerciale spécialisée dans le transport de marchandises. Il exerce, dans la plupart des pays une profession

¹² BOUAZIZ CHEIKH « L'histoire de l'assurance en Algérie », Assurance et gestion des risques, vol. 81 (3-4), octobre-décembre 2013, page 289

¹³ <http://www.histoire-pour-tous.fr/inventions/71-invention-de-la-roue.html>

¹⁴ Marie Madeline Damien : transport et logistique, DUNOD, P433

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

réglementée. En France, le transporteur routier de marchandises appartient aux transporteurs terrestres, comme les transporteurs ferroviaires, (transport par voie ferrée, de marchandises, de personnes ou de biens), les déménageurs (transport routier de biens), les transporteurs routiers de personnes. C'est tout type de véhicule qui transporte des marchandises d'un point à un autre (exemple : point de vente au point de production, point de production au point de vente, point de vente jusqu'à client final...etc.).

1.4.3. Les types du transport routier des marchandises

On distingue deux types de transport routier de marchandise différents selon l'appartenance des moyens de transport utilisé (véhicule et chauffeur), transport routier à compte propre et transport routier à compte autrui

1.4.3.1. Transport pour compte propre : On parle du transport en compte propre lorsque la marchandise est la propriété de l'entreprise. Celle-ci est transportée par ses propres véhicules et conducteurs ou des véhicules loués avec ou sans conducteur. Le transport pour compte propre doit rester une activité accessoire pour l'entreprise.

1.4.3.2. Transport pour compte autrui : On parle du transport en compte autrui lorsque la marchandise n'est pas la propriété de l'entreprise. Celle-ci est transportée par ses propres véhicules et conducteurs ou des véhicules loués avec ou sans conducteur.¹⁵

¹⁵ MARIE MADELINE DAMIEN : transport et logistique, DUNOD, P433

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

Section 02 : Les différents modes de transport de marchandises

En entend généralement par mode de transport une technique spéciale ou la combinaison d'un type de véhicule et d'un type d'infrastructure : trains et sillons ferroviaires, camions et routes et routes, etc. La disponibilité de plusieurs formes ou modes de transport permet au transporteur de choisir le moyen de transport le plus approprié selon le cout, la vitesse, et cela en fonction de ces objectifs, les caractéristiques de chaque moyen de transport et les produits transportés. Les modes de transport se décomposent selon les moyens utilisés (trains, voitures, camions, bateau, avions, tubes) en transport par voies navigables, transport terrestre, transport maritime et transport aérien. Dans ces différents modes de transports on distingue les moyens qui mettent en évidence les différents types de véhicules.

2.1. Le transport maritime de marchandises :

La croissance des échanges commerciaux dans le monde a été facilitée par les possibilités de massification offerte par le transport maritime. C'est un moyen de transport adapté aux matières pondéreuses transportées sur de longues distances par de gros navires.

Le transport maritime offre des avantages de sûreté, de moindre pollution et de fiabilité. En fait, il a le niveau d'insécurité le plus faible par rapport aux autres modes de transport au regard des accidents aux personnes et il offre des garanties de sûreté maximale pour les chargements et déchargements des marchandises. Ce mode de transport de marchandises a aussi une faible consommation d'énergie à la Tonne-kilomètre¹⁶. En effet, l'industrie du transport maritime représente le mode de transport commercial le plus efficace en consommation de carburant et émettant le moins de CO2 par tonne-kilomètre.

La composition de la flotte maritime mondiale reflète les exigences des échanges maritimes de divers produits de base, notamment des vrac secs et liquides et des produits manufacturés. En raison de la conteneurisation croissante des produits manufacturés, la part de la flotte de porte-conteneurs dans la flotte mondiale est passée de 1,6% en 1980 à plus de 13% en 2011. Cette progression s'est fait

¹⁶James J. Corbett, James Winebrake, Oyvind Endresen, Magnus Eide et Stig Dalsoren « Impact de la mondialisation sur le niveau d'activité du transport maritime international », OCDE (2011), Mondialisation, transport et environnement, Editions OCDE, Chapitre 3, p 63,

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

au détriment des navires de charge classiques, dont la part dans la flotte mondiale a été ramenée de 17% à 7,8% au cours de la même période¹⁷.

2.2. Le transport aérien de marchandises

Le transport aérien est toujours considéré comme revêtant un rôle intrinsèquement stratégique et a été considéré pour longtemps comme un symbole de présence commerciale internationale. La libéralisation et la croissance des échanges commerciaux de produits et de services induits par la mondialisation se traduisent par une augmentation de la demande de services aériens internationaux mais aussi par une augmentation de la demande de transports intérieurs.

C'est le mode de transport le plus récent et celui qui connaît le développement le plus rapide. Infrastructures et matériels ont connu une évolution considérable. Il s'adresse principalement aux voyageurs ; mais le transport de fret se développe de plus avec la mise en service d'avions cargos spécialisés¹⁸.

2.3. Le transport fluvial de marchandises :

Le transport fluvial est un mode de déplacement terrestre par voie d'eau (canaux, voies navigables, fleuves, rivières...) permettant le transport de marchandises ou de voyageurs. Il est possible de naviguer sur des rivières à courant libre, parfois aménagées ou chenaillées (sans barrages ni écluses mais à l'aide d'épis ou de digues destinés à resserrer et maintenir son chenal), sur des rivières canalisées (au moyen de barrages et d'écluses) ou sur des canaux (rivières artificielles). Les transports sur les voies navigables intérieures, y compris les fleuves et les canaux, offrent un moyen écologique de transporter des marchandises à l'intérieur des pays en termes de consommation d'énergie et d'émission de gaz à effet de serre. Le transport par voies navigables intérieures joue un rôle important dans le transport de fret.

Le transport fluvial est un mode de transport qui permet de déplacer des marchandises très diverses. Il est particulièrement approprié pour des marchandises lourdes et denses, sont transportées principalement des produits agricoles (céréales, graines oléagineuses), des matériaux de construction

¹⁷ Colton, T. (2004), « Growth of the world fleet since WWII », Chapitre 3 : « Impact de la mondialisation sur le niveau d'activité du transport maritime international », OCDE (2011), Mondialisation, transport et environnement, Editions OCDE, pp. 70-77

¹⁸ P. Marlin « le transport aérien » la documentation française, étude de la df-économie 2000 p43

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

(sable, gravats, goudron, ...), des produits pétroliers, des combustibles minéraux, des déchets métalliques, des engrais et produits chimiques et des conteneurs.

2.4. Les transports terrestres de marchandises :

Le système de transports terrestre rassemble deux modes principaux : la route et le rail.

2.4.1. Les transports routiers

Le secteur du fret routier consiste à transporter par la route des marchandises entre les entreprises et entre les entreprises et les consommateurs. Au cours des deux dernières décennies, ce mode de transport a connu une très forte croissance.

La route est le grand vainqueur de la concurrence intermodale. Il existe une large gamme de service qu'elle est la seule à pouvoir assurer dans des conditions économiquement efficaces. Sa croissance spectaculaire s'explique par de nombreux facteurs techniques, économiques, psychologique, etc. Mais il faut souligner que c'est le facteur technique qui marque le succès du mode, et plus particulièrement, la qualité de souplesse et d'adaptation aux progrès techniques. Il peut assurer plusieurs opérations : transport de personne, transport de marchandises, transport urbains, transport de rase compagne, sur des distance courtes, moyenne et longues avec des unités de charges allant jusqu'à 25 tonnes.

2.4.2. Le transport ferroviaire de marchandises

Le rail fut la première grande innovation en technologie de transport terrestre et a fourni une impulsion à une série d'importantes mutations en matière d'affrètement et de mouvements de passagers. Le rail s'est implanté différemment selon le contexte géographique.

Le transport ferroviaire est généralement plus réglementé que le transport routier et très souvent les pouvoirs publics participent directement à la fourniture des services, en sus de leurs responsabilités en matière de gestion des infrastructures.

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

Section 03 : La nécessité du transport terrestre de marchandise dans l'assurance

Après avoir présenté l'activité de transport de marchandises, nous nous intéressant dans le point suivant au problème de la mesure de cette activité qui cherche à répondre à la question suivante : que pèse cette activité productive dans l'économie considérée dans son ensemble ?

L'évaluation du nombre d'emploi impliqués par l'activité de transport de marchandises.

3.1. L'importance de l'assurance terrestre :

L'assurance occupe une place importante dans l'économie nationale et l'économie mondiale et ce, en termes d'emploi, de chiffres d'affaires et d'investissements.

Il convient de s'intéresser au volume de cette activité, en évoquant les principaux indicateurs de mesure relatifs au volume de l'activité de transport de marchandises. La valeur de l'activité de transport peut s'appréhender sur un autre plan qui est celui de la qualité de service. En effet, outre la mesure du poids de l'activité de transport de marchandises dans l'économie, il ya lieu aussi de s'interroger sur la qualité de service rendu par cette activité. Les éléments de qualité de service rendu par cette activité. Les éléments de qualité apportent un complément significatif à la mesure du service rendu. Les déterminants de l'efficacité de transports de marchandises reflètent la performance du service de transport.

3.1.1. L'emploi comme indicateur de l'activité de transport de marchandises :

Pour mesurer le poids économique de l'activité de transport de biens, englobant à la fois le compte d'autrui et le compte propre, une méthode est néanmoins possible : l'évaluation du nombre d'emplois impliqués, à partir des données du recensement de la population

3.1.2. Le chiffre d'affaires de l'assurance :

- En 95, le chiffre d'affaires mondial de l'assurance est de : 2.143 milliards de dollars. Il représente 7,8% du PIB mondial, (3,3% en Non vie et 3,5% en Vie)
- Le ratio Primes / PIB constitue un indicateur de développement de l'assurance dans un pays
- Le pourcentage Primes / PIB connaît une croissance soutenue pour chaque pays et atteint

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

15%.

- Les traditions culturelles et religieuses influent sur le rôle et la pénétration de l'assurance.

A titre d'exemple, en 95 : **Tableau n° 1 : Le CA de l'assurance en 95**

Pays	Primes / PIB
Arabie Saoudite	0,57%
Algérie	0.67%
Etats – Unis	8.6%
Royaume Uni	10.33%
Japon	12.78%
Afrique de Sud	15.47%

Source : Savy .M « Le transport de marchandises », ed d'organisation, Groupe Eyrolles, 2007.

- Au titre de comparaison, le CA est supérieur à celui de l'industrie automobile.
- Les cinq premiers assureurs : USA, Japon, Allemagne, Royaume-Uni

Tableau n° 2 : La répartition du CA de l'assurance en 95

Continent	%
Amérique du Nord	30.80%
USA	29.1%
Amérique Latine	1.40%
Europe	29.80%
Asie	35.30%
Afrique	1.20%
Océanie	1.50%
Monde entier	100%

Source : Savy .M « Le transport de marchandises », ed d'organisation, Groupe Eyrolles, 2007

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

3.1.3. La mesure de l'efficacité des services de transports de marchandises

Pour les expéditions courantes, l'entreprise traite souvent avec le même transporteur ce qui permet d'obtenir un service personnalisé ainsi que des tarifs avantageux ce qui permet d'obtenir un service personnalisé ainsi que des tarifs avantageux. Elle peut cependant réaliser des « appels d'offre » pour des opérations plus élaborées ou simplement pour faire jouer la concurrence. On obtiendra alors plusieurs devis qu'il faudra comparer en fonction de critères multiples où le prix n'est pas toujours le facteur essentiel.¹⁹

Avant d'aborder les éléments de la qualité de transport de marchandises, il convient de préciser la notion de « qualité de transport ». On peut caractériser la qualité de service d'un transport en le positionnant dans un espace multidimensionnel dont les axes mesurent la rapidité, la ponctualité, la sécurité et enfin la production de l'information liée à la circulation des marchandises.²⁰L'analyse des déterminants de la performance du service de transport de marchandises ne repose pas uniquement sur le prix de transport, d'autres éléments de qualité de service interviennent sur l'efficacité de la circulation des biens ; ceux-ci sont : la fiabilité par rapport aux délais de livraison, la durée d'acheminement, la capacité de transport à satisfaire une demande inattendue (flexibilité) et enfin la sécurité.

3.1.3.1. Le prix

Le prix de transport apparaît comme un facteur décisionnel essentiel pour le chargeur. La sensibilité de la demande de transport de marchandises au prix de transport dépend dans une large mesure de l'importance de ce coût dans la valeur de la marchandise considérée. Ainsi les produits dont la part du transport dans leur valeur sont élevés, l'effet des tarifs sur le niveau de la demande de transport peut avoir une influence impotente. Pour les autres produits, pour lesquels le transport ne représente qu'une très faible part de leur valeur, l'élasticité de la demande globale de transport par rapport aux tarifs est généralement très faible²¹.

3.1.3.2. La fiabilité

Le respect des délais apparaît comme un paramètre déterminant et il la remporte sur la vitesse dans la mesure où les chargeurs accordent et ont plus d'intérêt de savoir le nombre d'heures ou de jours

¹⁹M.Savy 2006 op,cit

²⁰M. Bernadet « Réflexion sur l'évolution de la qualité de service dans les transports de marchandises », Cahiers scientifiques du transport, 1985, pp 87-99.

²¹ S.Wickhman.s(1969) « Economie des transports ».Sirey Paris ; pp 168-169

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

exacte que va prendre le transport de marchandises. En d'autres termes, la marchandise doit non seulement arriver au bon endroit mais, y arriver au bon moment. Le facteur de fiabilité est déterminant dans le transport de marchandises. Un manque de fiabilité se traduit souvent par un report de trafic d'un mode vers un autre.

3.1.3.3. La flexibilité

Elle se traduit par la capacité de transport à satisfaire une demande inattendue. Cette flexibilité est permise entre autres par le recours aisé à la sous-traitance, lui-même facilité par la concurrence.

3.1.3.4 La sécurité

La sécurité des marchandises dépend du mode de transport utilisé, du caractère approprié de l'emballage et de la solution globale élaborée par le transporteur : nombre de ruptures de charge, itinéraire retenu, contrôle du chargement et du déchargement de marchandises²²

3.1.3.5 La rapidité

La vitesse constitue une caractéristique essentielle de la demande de transport de certaines marchandises. Les chargeurs sont prêts à payer cher pour leurs marchandises soient transportées le plus vite possible. La livraison rapide est l'une des conditions de l'utilité de transport dans le cas de certaines denrées périssables, et pour d'autres produits la vitesse contribue à diminuer les stocks et les capitaux immobilisés.

3.2. Rôle social & économique de l'Assurance

3.2.1. Rôle social :

La mission essentielle de l'assurance est d'apporter aux gens cette sécurité dont ils ressentent le besoin. Elle les protège contre les risques du hasard qui les menace dans leur personne comme dans leurs biens et leur donne ainsi confiance dans l'avenir.

3.2.1.1. Activité de service :

- L'assureur organise et gère la mutualité des assurés. C'est une activité de service
- Elle appartient donc au secteur tertiaire de l'économie
- L'Assureur est au service des assurés :
- Puisque leur relation est échelonnée dans le temps :

²² G.Legrand ;Hubert M (2003), « management des opérations de commerce international », Dunod ;6eme édition. P7.

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

- *Avant la souscription du contrat : conception, information, conseil, visite de risque*
- *Pendant la souscription du contrat : confection des contrats*
- *Après la souscription du contrat : règlement de sinistres, ...*
- Facteur de progrès
- Dans le passé, elle a contribué à l'essor de commerce maritime
- Elle a toujours favorisé la prise de risque par les entrepreneurs et les investisseurs (assurance de chantiers, assurance incendie)

3.2.1.2. Aspects sociaux

L'objet fondamental de l'assurance est d'indemniser les victimes du sort.

- Elle garantit des revenus à la veuve, les orphelins après la disparition du chef de famille.
- Elle donne les moyens de reconstruction ou de rachat d'un logement en cas d'incendie.
- L'assureur verse des sommes à l'assuré en cas d'incapacité de travail.

Ainsi, son rôle est de protéger les patrimoines et les personnes.

3.2.1.3. Protection des patrimoines

- L'assurance permet aux assurés de se prémunir en cas de survenance de certains événements pouvant affecter leurs biens.
- Les personnes qu'elles soient physiques (particuliers) ou morales (entreprises) peuvent occasionner des dommages à des tiers et être tenus de réparer les dommages. D'où, une création d'une dette de responsabilité.

3.2.1.4. Protection des personnes

- Certains événements peuvent frapper la personne humaine dans son intégrité physique. Il s'agit notamment d'accidents corporels, maladies, décès, incapacité de travail,
- Les victimes et proches pourront bénéficier de prestations versées par l'assureur.

La prestation qu'offre l'assurance constitue un bien-être social, par la reconstitution des patrimoines et le versement des capitaux et de rentes complémentaires à la retraite légale garantie par la sécurité sociale.

Enfin, Grâce à l'assurance, les victimes des accidents automobiles sont indemnisées sans même une recherche de responsabilité (le cas des systèmes No Fault, fonds spécial d'indemnisation, fonds de garantie automobile).

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

3.2.2. Rôle économique

- L'assurance a des conséquences favorables sur l'économie.
- Elle indemnise les victimes d'accidents et de maladie. Elle libère ainsi, la collectivité de la charge de ces dommages et permet de préserver le pouvoir d'achat et de consommation des particuliers
- Elle permet aux entreprises de continuer à fonctionner après sinistre. Par conséquent, elle consolide l'emploi, la production et préserve le tissu économique.
- Elle constitue un moteur essentiel de développement économique en :
- Garantissant les investisseurs dans leurs décisions de prise de risques (construction de gratte-ciel, de plates-formes pétrolières et le lancement de satellites commerciaux, ...)
- Plaçant les trésoreries des assureurs sur les marchés immobiliers, financiers et monétaires.

3.2.2.1. Rôle d'investisseur

- L'assureur perçoit les cotisations avant le commencement des risques et même le règlement des sinistres.
- *Ainsi, il dispose de sommes considérables qu'il essaie de placer aux meilleures conditions auprès des marchés financiers et monétaires*
- L'assureur constitution des provisions techniques qui représentent ses engagements futurs envers les assurés. Il s'agit essentiellement de provisions pour risque en cours et des provisions pour sinistres à payer :
- Les provisions peuvent atteindre le double du chiffre d'affaires et ce, notamment pour les branches à liquidation lente telles que : l'automobile (attente de consolidation des blessures), les RC, le Transport (attente de recherche de responsabilité).
- Pour les branches Vie (Retraite, capitalisation) ou Construction (RC Décennale notamment), où l'assureur s'engage à long terme envers les assurés.
- Pour garantir les intérêts des assurés et des bénéficiaires de contrats d'assurance, l'assureur a l'obligation de représenter ses engagements à l'actif du bilan. Ce qui implique l'achat des valeurs mobilières (obligations et actions) et immobilières. D'où, l'injection des sommes considérables dans l'économie nationale
- En France, les placements des assureurs en obligations représentent 60% des emprunts de l'état.
- Au Royaume-Uni, les assureurs optent pour le placement en actions et les fonds de

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

pensions. Ils jouent un rôle significatif dans les bourses de valeurs.

3.2.2.2. Rôle de prévention

Par ses conseils, ses ingénieurs et experts, l'assureur contribue à :

- La prévention des accidents en conseillant les assurés sur les risques qu'ils encourent et les moyens de prévention.
- La diminution du nombre de victimes par l'application des recommandations des assureurs

3.3. Les caractéristiques des transports de marchandises :

Le transport de marchandises conserve des spécificités qui marquent fortement son évolution et continuent de le distinguer. Nous dégagons certaines de ses caractéristiques dans les points suivants:

3.3.1. Une branche technique majeure :

Dans sa diversité, le transport de marchandises comme de personnes est depuis toujours une branche majeure de la technique, participant aux avancées et aux révolutions qui en scandent l'histoire. Il faut à cet égard distinguer entre la production des outils de transport et leur mise en œuvre. Les industries de production des outils de transport construction ferroviaire, automobile, navale, aéronautique, sans oublier les infrastructures, les systèmes de signalisation et de contrôle, l'énergie, etc. demeurent parmi les plus innovatrices²³. Elles sont situées à l'amont de l'activité de transport, à qui elles fournissent des équipements, qui requièrent eux-mêmes une technique spécifique pour leur exploitation. C'est celle-ci, la technique de transport proprement dit, qui intéresse directement l'économie du fret. Les effets du développement technique du transport peuvent ainsi s'appréhender à plusieurs niveaux successifs :

- développement d'une industrie des matériels de transport ;
- développement d'une industrie du transport ;
- développement des activités et des pratiques sociales liées à la consommation du transport.

Le transport de marchandises participe pleinement d'un système technique global. Tout en étant le lieu de création et de développement de multiples techniques spécifiques, il est aussi un consommateur intense et un développeur des techniques issues des autres secteurs de l'industrie pour former une filière plus ou moins intégrée : les industries des matériaux et des énergies sont intensément sollicitées, sans oublier la présence universelle et transversale de l'électronique et de

²³Savy .M « Le transport de marchandises » ,ed d'organisation, Groupe Eyrolles, 2007 ,P44

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

l'informatique tant pour la construction des équipements que pour leur mise en œuvre. Le transport de marchandises est ainsi un puissant vecteur de modernité technique dans tout le système de production et d'échanges.

3.3.2. Un procès industriel

Transporter des produits, les déplacer dans l'espace, est une opération matérielle qui requiert de la main-d'œuvre, des équipements, des consommations intermédiaires considérables. Le transport modifie les caractéristiques physiques des produits (leurs coordonnées spatio-temporelles) tout comme les opérations manufacturières en modifient la composition ou la morphologie. Le transport de fret est un procès industriel.

Techniquement, le transport est un procès (une opération productive) et non un produit (le Bien issu du procès). En termes d'organisation économique, l'accomplissement de ce procès se répartit entre deux régimes. Certaines entreprises agricoles, industrielles ou commerciales disposent de moyens de transport (humains et matériels) pour assurer elles-mêmes tout ou partie du transport requis par leur activité. On parle alors de transport « pour compte propre ». Mais il est peut être aussi assuré par des entreprises spécialisées, et on parle alors de transport « pour compte d'autrui ». Les entreprises de transport sont, sous l'angle technique, des entreprises industrielles mais, sous l'angle économique, elles ont la particularité de vendre un procès et non le produit auquel celui-ci s'applique (le transporteur vend le transport, et non les marchandises transportées). Dans ces circonstances, le transport est un service.

3.3.3. Un système complexe

La complexité du transport de marchandises tient à la multiplicité des éléments qui le composent. À cette multiplicité des éléments correspond souvent une multiplicité des agents impliqués, qui doivent coordonner leurs interventions en dépit de leurs intérêts distincts sinon contradictoires. En outre, certains de ces acteurs relèvent de la sphère privée des entreprises, et d'autres de la sphère publique des collectivités locales ou étatiques. Une des distinctions fondamentales, à l'intérieur des diverses techniques de transport, est la séparation entre l'infrastructure et les trafics qu'elle supporte. Parmi les infrastructures, il convient de distinguer les infrastructures linéaires (routes, voies ferrées, canaux) et les infrastructures nodales (gares, ports et aéroports, triages, hubs, chantiers de transport combiné, plates-formes logistiques, etc.). Une autre division des techniques et des rôles distingue les utilisateurs du transport de ceux qui le fournissent (hors le régime du compte propre). Chargeur et transporteur forment le couple central de l'organisation du transport, pour le co-organiser et même le Coproduire : il faut à la fois assurer l'adéquation technique entre la

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

cargaison et le véhicule (compte tenu du conditionnement, de la taille et du poids de l'une, des dimensions et équipements de l'autre), et organiser une coordination exacte, dans le temps et dans l'espace, entre l'activité du chargeur et celle du transporteur (notamment pour les enlèvements et les livraisons).

La complexité des problèmes à résoudre, d'un point de vue ou de l'autre, entraîne souvent l'intervention d'un tiers acteur, un intermédiaire (mandataire, commissionnaire, agent, transitaire, « auxiliaires », ces acteurs jouent de fait un rôle primordial d'organisation, qui les met au centre, et non à la périphérie du dispositif de contrôle du transport²⁴. La notion de réseau fournit les moyens de décrire et d'analyser un dispositif de transport, à travers une représentation en plan et une représentation en couches. L'image du réseau en plan, associant des arcs et des nœuds, est la plus courante (on pense au métro de Paris...). En effet, il est fréquent que le transport de marchandises ne consiste pas à acheminer directement un produit d'un point à un autre : si la taille du chargement est nettement inférieure à la taille des véhicules, une organisation plus complexe est nécessaire pour utiliser efficacement la capacité de transport disponible en regroupant plusieurs envois.

3.3.4. Une activité sociale

Activité exercée par des entreprises dans le cadre de relations interentreprises, le transport de marchandises est néanmoins lourd d'enjeux plus larges. Il a une forte dimension sociale, qui intéresse la société tout entière. L'opinion et les pouvoirs publics sont, depuis quelques années, plus sensibles que naguère à des externalités du transport marchandises telles que la pollution, l'insécurité, le bruit, la congestion, la contribution à l'effet de serre, etc., et des politiques préventives ou correctrices se mettent en place avec plus ou moins de succès. Du reste, les externalités du transport ne sont pas toutes négatives, que l'on songe à la desserte du territoire (par exemple, pour l'accès aux services de santé ou de secours), à l'aménagement de l'espace et, de façon plus diffuse, à la contribution du transport à la croissance économique. Cependant, les interférences entre la sphère privée et la sphère publique ne se limitent pas à la gestion des contacts du transport avec son environnement social, elles touchent au cœur de son fonctionnement même. La production et la mise à disposition des infrastructures (planification, exploitation, tarification) relèvent pour l'essentiel du secteur public. À travers les infrastructures, le transport est ainsi une industrie dont une énorme part du capital productif est propriété sociale.

²⁴ Michel Savy, 2007 « Le transport de marchandises » Groupe Eyrolles, ed d'Organisation, p.9

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

La fiscalité appartient aux prérogatives de l'État. Le transport supporte à la fois la fiscalité générale (TVA, taxe professionnelle, impôt sur les bénéfices, etc.) et une fiscalité spécifique, fondée sur la possession du véhicule, son assurance, son usage (notamment à travers la taxe sur les produits pétroliers), etc.

Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport

Conclusion

L'assurance a connu une évolution, en commençant par des associations de secours, les débuts de l'assurance maritime, les tontines et jusqu'à l'assurance moderne. Elle fait l'objet d'une organisation d'une mutualité des risques exposés à même péril et gérée par un assureur quant aux assurés, ils contribuent ou cotisent pour permettre l'indemnisation des sinistrés.

Cette dernière joue un rôle social et économique : l'assureur est au service des assurés, un facteur de progrès, protège les patrimoines et les personnes, un moteur de développement économique, l'assureur est un investisseur, contribue à la prévention des risques.

Chapitre 02 :
Cadre juridique et
fonctionnement de
l'assurance marchandise
terrestre

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

Introduction

L'objet de ce chapitre est de fournir des informations nécessaires à l'étude des assurances d'une part, et de vous imprégner des bases techniques sous-jacentes à ce secteur important de l'activité économique. Pour le faire, ce chapitre est divisé en trois sections :

Nous commençons par présenter les sources juridiques de l'assurance à travers le droit international. Nous donnons par la suite des conditions de délivrance de l'autorisation d'exercice de l'activité de transport routier de marchandise en Algérie. . Nous verrons par la suite les types de transport de faculté terrestre marchandise. Nous exposerons, les garanties et exclusions et conditions de contrats.

La dernière partie consiste à l'évaluation du risque de l'assurance terrestre.

Section 01 : Sources juridiques

On parle de droit international des transports puisque l'on sait que les règles diffèrent selon les différents moyens de transports, entre le transport de marchandises et le transport de voyageurs tout d'abord.

Le secteur d'activité des transports fait l'objet de conventions internationales depuis longtemps : 1890 Première Convention Internationale, sur le ferroviaire. La multiplicité des échanges et le développement de nouveaux moyens de transports ont conduit à cette nécessité de Textes internationaux.

1.1. Droit international des transports¹ :

1.1.1. Conventions Internationales et textes de base en DIT :

1.1.1.1. Conventions Internationales en DIT :

L'initiative peut venir d'un pays, relayé ensuite par une institution internationale, ex : ministre du transport transmettant une problématique à un représentant d'une organisation internationale. Mais l'initiative peut également venir des professionnels, pour la création ou la modification d'un texte de loi, à travers les fédérations, les associations, etc.

¹ FSJP- MASTER 1- CM DROIT DU TRANSPORT- Pr I.K.DIALLO – 2012/2013 – ISM

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

La seconde étape est la création d'une Commission au cours de laquelle les Etats sont amenés à participer, on donnera ensuite la problématique à des experts chercheurs, des spécialistes, qui réaliseront le travail de préparation du texte. La particularité des Conventions Internationales (CvI) est que la création du texte subit diverses influences en fonction des différentes lois des pays concernés, et donc subit diverses modifications.

Le texte est ensuite proposé et signé par les pays acceptant les termes de la CvI. La signature est une étape contractuelle mais pas suffisante.

La ratification, étape suivante, consiste pour les premiers ministres ou chef d'état à reconnaître dans leur propre pays l'existence de la convention et accepter son entrée en application sur le territoire national. Les CvI sont signées en langue anglaise, avec les sigles anglo-saxons. Les CvI sont également accompagnées de documents supports, pratiques.

Attention, les CvI sur le territoire européen ne priment pas sur les lois communautaires.

1.1.1.2. Des CvI en fonctions des transports

1.1.1.2.1. Transport routier :

Il existe principalement deux CvI :

-Convention CMR : Convention sur le transport Routier de Marchandises (1956, Genève). Elle règle les droits et obligations du transporteur mais aussi De l'expéditeur et du destinataire. Elle édicte également les documents Indispensables qui doivent être utilisés pour le transport (ex ; lettre de voiture Internationale faisant apparaitre le nom de l'expéditeur, du destinataire, du Transporteur, les dates de départ et d'arrivée, le type de marchandise, les Assurances particulières, port payé/ port dû, etc. : document synthétique). Elle N'est cependant pas utilisée dans le monde entier.

-Convention TIR : Transport International Routier, utilisée pour le passage En douane, à l'entrée ou la sortie donc de l'espace européen (Schengen). Elle A été mise en place à l'initiative de la Commission des Etats-Unis mises-en Place en 1949, puis 1959 pour l'établissement de la première convention qui Sera modifiée à plusieurs reprises pour arriver au système actuel.

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

1.1.1.2.2. Transport ferroviaire :

- Convention CIM (Convention Internationale des Marchandises), première Signée en 1890, c'est la plus ancienne CvI, la version actuelle datant de 1999. Elle n'est pas si différente de la CMR, puisque l'on s'en est inspirée pour la Modifier.

A la différence du transport routier, celui-ci est assuré dans bon nombre de pays par des entreprises nationales ou anciennement nationales. Il y a donc toujours plus ou moins un lien avec le service public et l'Etat. En France, la SNCF par exemple a une concession d'exploitation, contrat public entre la SNCF et l'Etat, c'est-à-dire monopole d'exploitation à la fois pour le transport de marchandises et de voyageurs.

Avec l'influence du système communautaire, le transport de marchandises à été ouvert à la Concurrence (démarrage 1991). Volonté de terminer le monopole et de favoriser l'initiative privée, avec néanmoins une main mise de l'Etat sur le transport ferroviaire. A partir de 2010, le transport des voyageurs doit s'ouvrir à la concurrence, au niveau européen.

1.1.2. Le contrat de transport² :

1.1.2.1. Définition du contrat de transport international :

Quel que soit le mode de transport, ce contrat porte sur le déplacement des marchandises d'un endroit à un autre et peut inclure d'autres obligations à la charge du transporteur comme le chargement et le déchargement, le stockage et l'entreposage.

Dans le cas du transport international routier, le régime est celui de la CMR : elle définit le contrat de transport de marchandises par route comme celui pour lequel le lieu de prise en charge de la marchandise et celui prévu pour la livraison sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant.

Exemple : une livraison de Russie vers la France, peut importe de la destination de la marchandise ensuite, engrange l'application de la CMR puisque la France est contractante. Attention la prestation du transport s'effectue moyennant paiement.

Dans le cas du transport ferroviaire, la Convention SIM prévoit les mêmes dispositions que la CMR : contractant = application.

² <https://www.droitfrancais.com/2018/10/cour-du-droit-du-transport-resume-pdf.html>

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

1.1.2.2. Objet du contrat :

Il ne se limite pas uniquement au déplacement de la marchandise d'un point à un autre, il peut comporter également des obligations ou opérations accessoires comme le dépôt par exemple.

Le contrat ne peut être divisible que lorsqu'il y a autonomie de chaque intervenant, ex : le destinataire prend la marchandise et signe une décharge au profit du transporteur et la place dans un hangar et signe un autre contrat. Il y aura prise en charge par un autre qui va transporter la marchandise à une autre ville.

Le contrat de transport continue à s'exécuter jusqu'à la livraison définitive s'il n'y a pas d'autre accord de volonté pour l'interrompre.

Un autre problème peut se poser si le transporteur ne décharge par la marchandise. Dans ce cas, il y a deux intervenants avec deux contrats différents. Il s'agit ici d'une responsabilité délictuelle. Il faut dans ce cas prouver une faute, ce qui est plus difficile que de démontrer une inexécution de contrat surtout s'il fait peser sur le débiteur une obligation de résultat.

1.1.2.3. Contenu du contrat:

1.1.2.3.1. Les parties contractantes :

Ce sont les différents intervenants : entrepreneurs liés par un rapport contractuel.

Le transport routier de marchandises fait intervenir trois parties en présence :

- le transporteur
- l'expéditeur
- le destinataire
- éventuellement un commissionnaire désigné par l'expéditeur par ex. pour organiser le transport

Le commissionnaire est un professionnel dans les affaires qui a une responsabilité importante en ce qui concerne le choix du transporteur et l'organisation du transport. Il peut être amené à effectuer des formalités douanières.

Le transporteur choisi peut aussi reporter l'opération de transport sur un confrère dans le cas d'une sous-traitance, la mise en place de ce contrat est possible sous réserve que le donneur d'ordre ne s'y soit pas opposé. La sous-traitance fonctionne sur un système de

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

coresponsabilité et c'est le transporteur qui est responsable des défaillances du sous-traitant, mais son assurance peut se retourner contre le sous-traitant pour recevoir des dédommagements.

Le transport ferroviaire induit que le chargement et le déchargement sont effectués respectivement par l'expéditeur et le destinataire. Les wagons mis à disposition peuvent appartenir à la SNCF ou à des compagnies privées.

1.1.2.4. Exécution et inexécution du contrat de responsabilité :

Tout contrat à vocation à être exécuté conformément à ce qui a été négocié et à l'accord qui a été établi. Dans le cas d'un transport international, le transporteur ou une autre partie signataire (donneur d'ordre, destinataire) n'ont pas le droit d'aménager totalement comme ils l'entendent l'exécution du contrat.

Ex : le transporteur ne peut échapper à l'obligation de résultat qui pèse sur lui.

En cas d'inexécution (retards importants, mauvaise livraison de marchandises, dommages importants, pertes, vols...) le destinataire devra apporter la preuve du dommage qu'il subit pour obtenir une réparation financière (ou un geste commercial : arrangement).

L'exécution du contrat passe par trois étapes :

1. Prise en charge de la marchandise
2. Déplacement de la marchandise
3. Livraison de la marchandise.

A. Prise en charge de la marchandise :

Avant de confier la marchandise au transporteur, l'expéditeur ou le donneur d'ordre doit s'occuper du conditionnement et de l'identification, en particulier pour un transport routier.

En cas de transport ferroviaire, la compagnie se charge des instructions à placer sur les wagons et fourni des consignes au chargeur concernant l'emballage et le conditionnement.

Les compagnies maritimes et aériennes fournissent des instructions très précises concernant le Conditionnement, mais elles effectuent l'opération de prise en charge c'est-à-dire les opérations Matérielles : chargement et déchargement.

En cas d'anomalie constatée par le transporteur (ex : défaut de conditionnement, manque d'indication ou d'instruction) le transporteur peut refuser la prise en charge. S'il

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

l'accepte, il doit émettre des réserves sur le document de transport afin de se protéger contre d'éventuels dommages qui pourraient déjà exister.

A défaut de vérification et d'indication, les marchandises sont censées être prises en bon état, elles doivent donc arriver dans un état similaire à destination. A défaut, le transporteur est présumé responsable.

La prise en charge est à la fois une opération matérielle et juridique, il s'agit de la remise des Marchandises au transporteur et du démarrage ou début des risques.

B. Déplacement de la marchandise :

C'est le transport à proprement parler qui doit s'opérer dans le respect des délais qui ont été négociés. En cas de retard, le transporteur peut être considéré comme responsable sauf s'il arrive à prouver que le problème vient d'un cas de force majeure ou d'un événement extérieur ou du comportement d'une tierce personne génératrice de l'accident, etc.

Dans le cas d'un transport aérien, la Convention de Varsovie prévoit que le transporteur est Responsable du retard sauf s'il démontre que lui et son personnel ont pris toutes les mesures Nécessaires pour éviter un dommage.

Ex : la compagnie n'est pas responsable en cas de faute de pilotage (l'assurance payera mais pas la compagnie).

Dans le cas du transport maritime, les délais ne sont qu'indicatifs. Les compagnies ont une Obligation de moyens (la personne qui subit le dommage doit prouver qu'elle n'est pas responsable).

C. La livraison de la marchandise :

Comme la prise en charge, c'est à la fois une opération matérielle (les marchandises sont remises) et juridique (responsabilité : garde des marchandises transmise au destinataire). Le déchargement se fait dans les mêmes conditions que le chargement.

Lors du déchargement, le destinataire peut constater des dommages apparents, son intérêt est d'émettre des réserves précises sur le document de transport pour établir la preuve de ce qu'il constate et pouvoir obtenir une indemnisation

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

1.2. DES CONDITIONS DE DELIVRANCE DE L'AUTORISATION D'EXERCICE DE L'ACTIVITE DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES en Algérie³ :

Le transport routier de marchandises comprend le transport public et le transport pour propre Compte.

1.2.1. Du transport routier public de marchandises :

Toute personne physique ou morale qui désire exercer l'activité de transport public routier de marchandises doit déposer sa demande d'autorisation auprès du directeur des transports de wilaya territorialement compétent. Il lui est remis un accusé de réception. Lorsqu'elle émane d'une personne physique, la demande doit mentionner l'état civil, le domicile du demandeur ainsi que son adresse personnelle.

Lorsqu'elle est présentée au nom d'une personne morale, elle doit mentionner la dénomination sociale, la forme juridique, l'adresse du siège social ainsi que l'état civil et le domicile du représentant légal habilité à présenter la demande.

La demande d'autorisation doit être accompagnée des documents suivants :

A- Pour les personnes physiques :

- copie de la carte grise du ou des véhicules à exploiter
- copie du procès-verbal de contrôle technique en cours de validité du ou des véhicules à exploiter ;
- extrait du casier judiciaire (bulletin n°3) de moins de trois (3) mois.
- la justification que le demandeur satisfait aux conditions d'aptitude professionnelle telles que définies Ci-dessous.

B- Pour les personnes morales :

En sus des documents prévus au point A ci-dessus, les documents ci-après :

- les statuts de la personne morale ;

³ JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE N° 82 10 Dhou El Kaada
1425
22 Décembre 2004

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

- l'ampliation de la délibération au cours de laquelle ont été désignés le président et éventuellement le

Propriétaire ou le gérant, à moins que ceux-ci ne soient statutaires ainsi que leur acte de naissance ;

- la justification que le propriétaire ou le gérant statutaire satisfont aux conditions d'aptitude professionnelle

Telles que définies ci-dessous.

Le directeur des transports de wilaya territorialement compétent est tenu de répondre au postulant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de réception de la demande d'autorisation.

L'autorisation est refusée si :

- les conditions nécessaires à sa délivrance ne sont pas remplies

- le demandeur a déjà fait l'objet d'un retrait définitif d'autorisation d'exercice de l'activité de transport public

Routier de marchandises.

La décision de refus doit être motivée et notifiée par le directeur des transports de wilaya territorialement compétent au demandeur par lettre recommandée avec accusé de réception.

En cas de refus de la demande d'autorisation, le demandeur peut introduire un recours

Écrit auprès du ministre chargé des transports en vue :

- soit de présenter de nouveaux éléments d'information ou de justification,

- soit d'obtenir un complément d'examen. Cependant, la demande de recours doit parvenir au ministre chargé des transports dans un délai de deux (2) mois à compter de la notification du refus. Dans ce cas, le ministre chargé des transports est tenu de se prononcer dans le mois qui suit la réception de la demande de recours.

Nul ne peut postuler à titre personnel à une autorisation d'exercice de l'activité de transport public routier de marchandises s'il ne remplit pas les conditions suivantes :

1. être âgé de plus de dix-neuf (19) ans,

2. jouir de ses droits civils et civiques,

3. justifier d'une formation professionnelle dans le domaine des transports dans les conditions et modalités

Qui seront définies par arrêté du ministre chargé des transports,

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

4. disposer en toute propriété ou en leasing de moyens de transports routiers de marchandises appropriés en rapport avec l'activité quel qu'en soit leur tonnage,
5. disposer en propriété ou en location d'installations et d'équipements appropriés en rapport avec l'activité de Transporteur routier de marchandises.

L'autorisation d'exercice de l'activité de transport public routier de marchandises est délivrée pour une durée de cinq (5) ans, renouvelable, valable sur l'ensemble du territoire national.

Elle est personnelle, précaire et révocable. Elle est intransmissible, incessible et ne peut faire l'objet, sous peine de retrait, d'aucune forme de location.

Toutefois, en cas de décès du titulaire de l'autorisation, ses ayants droit peuvent poursuivre l'exploitation, sous réserve pour eux, d'en informer le directeur des transports de wilaya territorialement compétent dans un délai n'excédant pas deux (2) mois et de se conformer aux dispositions du présent décret. (art 44).

L'autorisation d'exercice est accompagnée du cahier des charges-type prévu à l'article 47 ci-dessous.

La délivrance de l'autorisation d'exercice de l'activité de transport public routier de marchandises

entraîne l'inscription au registre des transporteurs publics de marchandises ouvert auprès du directeur des transports de wilaya.

Les conditions d'exploitation de l'activité de transport routier public de marchandises sont fixées dans le cahier des charges-type qui sera défini par arrêté du ministre chargé des transports. (art47)

L'inscription au registre des transporteurs publics de marchandises donne lieu, dans tous les cas, à la

Remise d'une carte d'inscription dite « carte professionnelle de transporteur public de marchandises».

Cette carte doit contenir les renseignements suivants :

- un numéro correspondant à celui porté sur le registre y afférent ;
- le nom ou la raison sociale de l'opérateur ;

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

- l'adresse du siège social ou personnelle de l'opérateur ;
- le type d'activité exercée.

Le registre des transporteurs publics de marchandises est tenu et mis à jour par le directeur des transports de wilaya territorialement compétente. Il est coté et paraphé par le ministre chargé des transports.

Il doit contenir les éléments d'information relatifs à l'identification de l'opérateur de transport, de son activité

Et de ses moyens de transport.

1.2.2. Du transport routier pour propre compte de marchandises

Toute personne physique ou morale peut, dans le cadre de l'exercice de son activité principale, disposer pour ses propres besoins de moyens de transport routier pour propre compte de marchandises.

Le postulant doit déposer sa demande d'autorisation auprès du directeur des transports de wilaya territorialement compétent. Il lui est remis un accusé de réception.

Lorsqu'elle émane d'une personne physique, la demande doit mentionner l'état civil, le domicile du demandeur ainsi que son adresse personnelle. Lorsqu'elle est présentée au nom d'une personne morale, elle doit mentionner la dénomination sociale, la forme juridique, l'adresse du siège social ainsi que l'état civil et le domicile du représentant légal habilité à présenter la demande.

La demande d'autorisation doit être accompagnée des documents suivants :

A- Pour les personnes physiques :

- copie de la carte grise du ou des véhicules dont le poids total en charge est égal ou supérieur à cinq (5) tonnes ;
- copie de l'extrait du registre de commerce de l'activité principale ;
- copie du procès-verbal de contrôle technique encours de validité du ou des véhicules à exploiter.

B- Pour les personnes morales :

Outre les documents cités au point A ci-dessus, il est exigé :

- copie du statut de constitution de la société ;

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

- ampliation de la délibération au cours de laquelle ont été désignés le président et/ou le gérant, à moins que

Ceux-ci ne soient statutaires.

Pour les activités qui ne sont pas soumises à l'inscription au registre de commerce, les postulants

Doivent fournir, selon le cas, les documents suivants :

- carte d'artisan pour les professions à caractère artisanal ;
- carte de fellah pour les professions agricoles ;
- permis de construire pour les activités liées à l'auto construction et, le cas échéant, toute attestation des services de l'assemblée populaire communale mentionnant l'activité de l'intéressé.

Le directeur des transports de wilaya territorialement compétent est tenu de répondre au postulant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de réception de la demande d'autorisation.

L'autorisation est refusée si :

- les conditions nécessaires à sa délivrance ne sont pas remplies ;
- le demandeur a déjà fait l'objet d'un retrait définitif d'autorisation d'exercice de l'activité de transport routier pour propre compte de marchandises.

La décision de refus doit être motivée et notifiée par le directeur des transports de wilaya territorialement compétent au demandeur par lettre recommandée avec accusé de réception.

En cas de refus de la demande d'autorisation, le demandeur peut introduire un recours écrit auprès du ministre chargé des transports en vue :

- soit de présenter de nouveaux éléments d'information ou de justification,
- soit d'obtenir un complément d'examen. Cependant, la demande de recours doit parvenir au ministre chargé des transports dans un délai de deux (2) mois à compter de la notification du refus.

Dans ce cas, le ministre chargé des transports est tenu de se prononcer dans le mois qui suit la réception de la demande de recours.

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

L'autorisation de circuler pour les véhicules de transport routier pour propre compte de marchandises est délivrée pour une durée de cinq (5) ans, renouvelable. Elle est personnelle, précaire et révocable.

La délivrance de l'autorisation de circuler pour les véhicules de transport routier pour propre compte de marchandises entraîne l'inscription au registre des transporteurs pour propre compte de marchandises ouvert auprès du directeur des transports de wilaya.

Le registre des transporteurs pour propre compte de marchandises visé à l'article 58 ci-dessus est tenu et mis à jour par le directeur des transports de wilaya territorialement compétent. Il est coté et paraphé par le ministre chargé des transports. Il doit contenir les éléments d'information relatifs à l'identification de l'opérateur de transport, de son activité principale et de ses moyens de transport.

La délivrance de l'autorisation de circuler pour les véhicules de transport routier pour propre compte de marchandises obéit aux conditions suivantes :

1. le ou les véhicules utilisés doivent être la propriété de la personne physique ou morale devant assurer le transport pour propre compte,
2. le transport doit être accessoire ou complémentaire d'une activité principale de la personne physique ou morale,
3. la marchandise à transporter doit lui appartenir ou lui être confiée pour une transformation, une préparation ou un travail à façon,
4. l'emploi d'un personnel de bord ayant une qualification professionnelle telle que prévue par la réglementation en vigueur.

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

Section 02 : Conditions générales du transport marchandise terrestre ⁴:

2.1. Objet et étendue de la garantie

Dans cette partie on met une fixette sur les conditions générales et particulières des assurances de marchandise ainsi que ses exclusions.

2.1.1. Objet de la garantie et principaux modes d'assurance :

La présente police a pour objet de garantir, dans les conditions déterminées ci-après, les marchandises remises à des transporteurs publics, ferroviaires ou routiers, en vue d'un transport entre les lieux indiqués aux conditions particulières.

Les marchandises couvertes par la présente police peuvent être assurées, soit aux conditions « tous risques » soit aux conditions « accidents caractérisés »

A défaut de stipulation expresse accordant la garantie « tous risques » elles sont assurées aux conditions « accidents caractérisés ».

2.1.1.1. Assurance « tous risques » :

Dans l'assurance « tous risques », l'assureur garantit uniquement, dans les conditions déterminées ci-après, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantité, les disparitions et vols, subis par les marchandises assurées.

Il est toutefois précisé que le manquant ou le vol de tout ou partie du contenu d'un colis n'est pas garanti que s'il est justifié que ce colis portait des traces non équivoques d'effractions commises pendant la durée de garantie.

2.1.1.2. Assurance « accidents caractérisés » :

Dans l'assurance « accidents caractérisés », l'assureur garantit uniquement, dans les conditions déterminées ci-après, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantité subis par les marchandises assurées. Par suite de la réalisation de l'un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après.

⁴Société nationale d'assurance « Contrat d'assurance transport de marchandise (par voie terrestre) », conditions générales, visa M.F n°01 du 11.03.2009

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

- Écrasement, bris ou destruction, déraillement, renversement, chute, rupture d'essieu, de route d'attelage ou de châssis du véhicule de transport.
- Heurte ou collision de ce véhicule ou de son chargement avec un autre véhicule ou corps fixe, mobile ou flottant.
- Incendie ou explosion
- Ecoulement de bâtiments, ponts, tunnels ou autre ouvrage d'art, affaissement soudain et fortuit de la chaussée.
- Chute d'arbre, rupture de digues, de barrages ou de conduites d'eau.
- Ecoulement, avalanche, foudre, inondations, débordement de fleuve ou de rivière, débâcle de glaces, raz de marée, cyclone ou trombe caractérisés, éruption volcanique...

Cette garantie est étendue aux dommages occasionnés, aux marchandises transportées, par un des événements de catastrophe naturelle tels que cités ci-dessous.

- Les tremblements de terre.
- Les inondations et les coulées de boue.
- Les tempêtes et vents violents.
- Les mouvements de terrains.

A noter que, Cette couverture cesse ses effets sur les marchandises assurées à la fin de l'expédition. Cette limitation de garantie doit être expressément stipulée aux conditions particulières.

2.1.1.3. Dispositions communes aux deux modes d'assurance :

Sont aux risques de l'assureur les frais raisonnables et nécessaires exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver les marchandises assurées d'un risque imminent garanti ou en atténuer les conséquences.

2.1.2. Exclusions :

La présente police ne couvre pas :

2.1.2.1. Risques exclus dans tous les cas :

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

- a. Les préjudices, perte ou dommage résultant :
 - D'amendes, confiscation, mise sous séquestre, contrebande, commerce prohibé ou clandestin.
 - Des retards dans l'expédition ou dans l'arrivée des marchandises assurées, des différences de cours de prohibition d'exportation ou d'importation, d'obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale de l'assuré.
- b. Les frais de magasinage, de séjour, ainsi que tous les frais autres que ceux visés ci-dessus
- c. Les pertes et dommages, ainsi que tous les autres préjudices résultants :
 - D'indication ou d'instruction erronées ou insuffisante données aux transporteurs par l'assuré, l'expéditeur, le destinataire, leurs préposés représentants ou ayants droit ; ainsi que ceux résultant d'intervention des mêmes personnes dans les opérations de déplacement, de transport de la marchandise assurés, à moins qu'il ne s'agisse de mesures conservatoires prises à la suite de la réalisation d'un risque couvert.
- d. Les dommages et pertes résultant de la freinte normale de route ; d'un emballage insuffisant et défectueux du fait de l'assuré.
- e. Les dommages et pertes ainsi que tous autres préjudices résultants :
Des effets directs ou indirects d'explosions, de dégagement de chaleur, irradiation provenant de transmutation de noyaux d'atome ou de la radioactivité, ainsi que les sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle de particule.

2.1.2.2. Risques exclus a moins stipulation contraire :

Sauf convention contraire et prime spéciale stipulé aux conditions particulières, sont exclus, les dommages et pertes consécutifs aux risques suivants :

- Guerre étrangère, hostilités, représailles, mines et tous autres engins de guerre et tous accidents de fortunes de guerre.
- Piraterie, capture, prise ou détention par tous gouvernements ou autorités quelque conques.
- Vice propre de l'objet assuré, verres et vermines, mesure sanitaire ou de désinfection, influence de la température, picage des liquides en futs ou en citernes, sauf s'il est établi qu'il résulte d'un risque couvert.

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

2.1.2.3. Marchandises exclues à moins stipulation contraire :

Sauf convention contraire et prime spéciale stipulée aux conditions particulières, sont exclues de la garantie les marchandises ci-après énumérées :

- Bijoux, perles et pièces précieuses, orfèvrerie, monnaies, métaux précieux, billets de banques, actions, obligations coupons, titres et valeur de toutes espèces.
- Fourrures, objets d'arts, de sculpture, antiquités, objets de curiosité ou de collection, documents et échantillons dont la valeur marchande ou conventionnelle est sans commune mesure avec leur valeur intrinsèque.
- Animaux vivants, denrées et produits périssables.
- Marchandises classées dangereuses par les conventions, lois et règlements en vigueur.
- Emballage.

2.1.2.4. Clause du titre de transport :

L'assureur accepte les conséquences des clauses des titres de transport en tant qu'elles sont reconnues valables par la loi, les règlements et les conventions internationales en vigueur, à l'exception toutefois, de celle qui auraient pour effet d'exonérer les transporteurs, en tout ou partie de leur responsabilité légale en raison d'une déclaration sciemment inexacte du souscripteur, de l'expéditeur ou leurs représentants ou ayants droit quant à la nature ou à la valeur de la marchandise.

❖ Temps et lieux des risques assurés :

Article 7 : durée de la garantie

Sauf convention contraire, la garantie de l'assureur prend effet au moment où les marchandises assurées, conditionnées pour l'expédition, quittent le magasin au point extrême de départ du voyage stipulé aux conditions particulières et cesse au moment où elles entrent dans les magasins de destination finale du dit voyage.

Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit, tous lieux quelconques où ils font déposer les marchandises à leur arrivée.

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

En cas de prolongation de la durée normale du voyage, l'assuré est tenu d'en aviser l'assureur dès qu'il en a connaissance. L'assureur est alors en droit de demander une surprime, à moins que la prolongation ait pour cause un risque couvert par la présente police.

Article 8 : Cessation anticipées de la garantie.

Toute prise de livraison des marchandises assurées, effectuée par l'assuré, par l'expéditeur, par le destinataire ou leurs ayants droits ou représentants, avant le moment où les risques doivent se terminer normalement au terme de l'article 7, fait cesser la garantie de l'assureur.

❖ **Formation et durée contrat**

Article 9 : prise d'effet du contrat

Le contrat est parfait dès sa signature par les parties ; l'assureur peut, dès lors, en poursuivre l'exécution. Il produit ses effets à compter des dates et heures fixées aux conditions particulières. Le contrat est souscrit :

- a. « Au voyage » : pour la durée du voyage précisé aux conditions particulières ;
- b. « En abonnement » : pour la durée prévue aux conditions particulières.

Lorsqu'il est souscrit pour une année, le contrat est reconduit tacitement d'année

Article 10 : risque non commencé dans les deux mois

La police ne produit aucun effet après deux mois de sa date de sa souscription pour toute assurance dont les risques n'auraient pas commencé dans ce délai, n'ait été convenu expressément. Cette disposition n'est applicable aux polices d'abonnement que pour le premier aliment.

❖ **Nullité et résiliation**

Article 11 :

Si la chose assurée ne peut être exposée aux risques du contrat celui-ci est sans effet et les primes payées doivent être restituées à l'assuré de bonne foi. En cas de

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

mauvaise foi, l'assureur garde les primes payées (article 43 de l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 relative aux assurances modifiée par la loi 06-04 du 20 février 2006

Le contrat peut être résilié avant sa date d'expiration normale dans les cas et condition ci après :

1-par l'assureur et l'assuré

A tout moment, par simple lettre, sous préavis , sauf convention contraire , sera d'un mois ; ce délai commençant à courir le jour de l'envoi de la lettre. La police ne produira alors son effet qu'à l'égard des marchandises dont les risques assurés auraient commencé à courir avant l'expiration de ce délai

2-par l'assureur

a. En cas de non paiement des primes (article 16 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi 06-04 de 20 février 2006)

b. En cas d'aggravation des risque lorsque l'assuré refuse de s'acquitter de la différence de prime réclamée par l'assureur (article 18 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi 06-04 du 20 février 2006)

c. En cas d'omission ou d'inexactitude dans la déclaration du risque à la souscription ou en cours de contrat lorsque l'assuré refuse de s'acquitter à l'augmentation de prime proposée par l'assureur (article 19 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi 06-04 du 20 février 2006)

d. En cas de faillite ou de règlement judiciaire de l'assurée, l'assurance continue au profit de la masse des créanciers, qui est tenue de régler les primes à échoir a partir de l'ouverture de la faillite ou de règlement judiciaire. la masse des créanciers et l'assureur ont néanmoins le droit de résilier le contrat après un préavis de Quinze (15) jours durant une période qui ne peut excéder Quatre (4) mois à compter de la date de l'ouverture de la faillite ou de règlement judiciaire. Dans ce cas, l'assureur devra restituer à la masse des créanciers la fraction de prime correspondant au reste du temps pour lequel le risque ne court plus.

3-Par l'assuré

En cas de cessation d'activité de l'assurée dans tous les cas de résiliation au cours police d'assurance la portion d'une prime afférente à la fraction de cette période

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

postérieure à la résiliation n'est pas acquise à l'assureur, elle doit rembourser à l'assuré si elle a été perçue d'avance

Article 12 : pluralité d'assurance

Tout assuré ne peut souscrire qu'une seule assurance de même nature pour un même risque. Si, de bonne foi, plusieurs assurances sont contractées, la plus favorable reste la seule valable. Toutefois, si les garanties de cette assurance s'avèrent insuffisantes, elles seront complétées jusqu'à concurrence de la valeur du bien assuré par celles des autres polices d'assurance souscrites sur ce même bien (article 33 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances modifiée complétée par la loi 06-04 du 20 février 2006). La souscription de plusieurs assurances pour un même risque dans une intention de fraude entraîne la nullité de ces contrats.

❖ Valeurs assurées

Article 13 : valeur d'assurance

La garantie de l'assureur est limitée à la valeur d'assurance déclarée par le souscripteur. La valeur d'assurance sera fixée d'après le montant des factures, frais de transport et prime d'assurance compris.

S'il résulte de l'estimation que la valeur des marchandises assurées excédait, au jour du sinistre, la valeur d'assurance, l'assuré doit supporter la totalité de l'excédent en cas de sinistre total et une part proportionnelle du dommage en cas de sinistre partiel.

2.2. Disposition spéciale aux polices d'assurances d'abonnement

2.2.1. Fonctionnement de la police :

L'assuré est tenu de déclarer en aliment à l'assureur la durée de la police, toutes les expéditions répondant aux critères aux conditions particulières, effectuées pour son compte ou pour le compte de tiers qui lui aurait régulièrement donné mandat de pouvoir à l'assurance, à la condition, toutefois que l'assuré soit intéressé à l'expédition, notamment comme commissionnaire ou consignataire

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

L'intérêt de l'assuré qui ne consisterait que dans l'exécution d'un ordre d'assurance confié par un tiers ne donne pas droit d'application à la police. Les déclarations d'aliment doivent être faites à l'assureur dans les trois (03) jours avant la remise des marchandises au transporteur qui doit les acheminer sur leur destination et au plus tard avant le commencement des risques.

Toutes déclarations d'aliment doit comporter, tous les renseignements nécessaire à l'application du risque, notamment, la nature des marchandises transportées, leur valeur d'assurance, les moyens de transport utilisé, les points de départ et de destination.

2.2.2. Durée de la police :

Sauf stipulation contraire aux conditions particulières, la police est souscrite pour une durée d'un an et se renouvellera d'année en année par tacite reconduction.

2.3. Type de police⁵ :

2.3.1. Faculté terrestre Publics :

La présente police a pour objet de garantir, dans les conditions déterminées ci-après, les marchandises remises à des transporteurs publics (FTP), ferroviaires ou routiers, en vue d'un transport entre les lieux indiqués aux conditions particulières.

2.3.1.1. Au Voyage : elle est souscrite pour une seule expédition déterminée ; elle expire automatiquement à la fin de celle-ci. Elle intéresse les assurés qui expédient et reçoivent des marchandises à faible fréquences.

2.3.1.2. D'Abonnement : elle concerne les assurés qui ont un besoin fréquent pour l'assurance transport ; elle offre une couverture pour toutes les marchandises transportées durant l'année.

2.3.1.3. A éteindre /à alimenter : elle convient surtout pour l'exécution des contrats commerciaux comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée. Plutôt que de conclure une police au voyage pour chaque expédition, l'assuré peut souscrire une police à alimenter, dans laquelle il indique la valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions prévues.

⁵ Direction des Assurances Transports - Politique de souscription 2018

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

Avant chaque envoi, il informe l'assureur de la nature, de la composition et de la valeur de l'expédition.

2.3.2. Faculté terrestre Privées :

La présente police a pour objet de garantir, dans les conditions déterminées ci-après, les dommages matériels survenus aux marchandises spécifiées aux conditions particulières (Ftp), au cours de leur transport par l'assuré ou ses préposés dans les véhicules déclarés.

2.3.2.1. Au Voyage : elle est souscrite pour une seule expédition déterminée ; elle expire automatiquement à la fin de celle-ci. Elle intéresse les assurés qui expédient et reçoivent des marchandises à faible fréquences.

2.3.2.2. Police Annuelle : elle concerne les assurés qui ont un besoin fréquent pour l'assurance transport ; elle offre une couverture pour toutes les marchandises transportées durant l'année.

2.3.2.3. Police au Chiffre d'Affaires : elle est destinée aux assurés ayant une flotte de plus de 50 véhicules (la prime sera calculée sur la base de la valeur totale des marchandises transportées durant l'année).

2.3.3. Responsabilité Civile Voiturier « RCV »

2.3.3.1. Mode de Couverture : l'assurance des facultés terrestres prévoit deux modes de couverture ci- après :

- Tous Risques (inclus le Vol): mode de couverture **Etendue**
- Accidents Caractérisés : mode de couverture **Limitée**

2.3.3.2. Extensions de garanties : des extensions de garanties peuvent être accordées, telles que :

- Opérations de chargement et déchargement ;

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

- Produits inflammables ;
- Transport frigorifique.

2.3.3.3. Appréciation du Risque et Conditions de Prise en Charge : Pour la garantie de base, l'appréciation du risque dépend des paramètres suivants :

- La nature de la marchandise (notamment son emballage et conditionnement) ;
- Le capital à assurer par Véhicule ;
- Type de véhicule (citerne, frigorifique, à benne...) ;
- La zone du transport (Nord, Sud) pour le camion frigorifique ;
- Nombre de véhicule pour les flottes ;
- Conditions d'arrimages ainsi que le mode chargement, déchargement.

Les indications ci-dessous arrêtées pour la garantie « **Etendue** » par tranche de Capitaux, vous serviront comme référence pour l'appréciation et l'établissement des offres d'assurance transport, à même d'être en adéquation avec le marché. Ils sont le résultat de bonifications commerciales sur les taux prévus par les tarifs en vigueur. Ils répondent aux exigences du contexte actuel.

- **AUTRES CONDITIONS DE PRISE EN CHARGE :**

- Veillez à la constatation du bon état de la marchandise au chargement sur camion.
- L'assuré doit respecter les conditions du transport de marchandises en vigueur (moyens de transport appropriés, conditions d'arrimage et saisissage).
- Le transporteur doit se conformer aux règles de sécurité applicables sur le site de chargement et /ou de déchargement et dans les lieux où il est amené à intervenir.
- Insertion de la clause relative au vol.
- Insertion de la clause relative au capital.
- L'assuré doit respecter les obligations du transport de marchandises (moyens de transport appropriés, conditions d'arrimage, et d'emballages) ;
- Le transporteur doit se conformer aux règles de sécurité applicables sur le site de chargement et/ou déchargement et dans les lieux où il est amené à intervenir.
- Pour la garantie Vol : Insertion de la clause relative au vol.

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

2.2.3.4. TYPES DE POLICES A PROPOSER :

- **Police Annuelle** : elle concerne les assurés ayant moins de trois (03) véhicules.
- **Police d'Assurance Flotte** : elle concerne les assurés ayant plus de trois (03) véhicules.
- **Police au Chiffre d'Affaires** : destinée aux assurés ayant plus 50 de véhicules (la prime sera calculée sur la base de la valeur totale des marchandises transportées durant l'année).

Section 03 : Evaluation des risques d'assurance terrestre

Les nombreuses contraintes présentes dans le domaine du transport routier de marchandises en font un secteur à forte sinistralité. Loin d'être une fatalité, l'exposition aux risques existants peut être réduite grâce à la mise en place de mesures de prévention.

- Les salariés du secteur sont 2 à 3 fois plus souvent accidentés que les salariés des autres secteurs d'activités. La gravité des accidents qu'ils subissent est nettement plus élevée que la moyenne.
- 9 accidents sur 10 ont lieu véhicule à l'arrêt.
- 1 accident sur 10 survient sur la route, provoquant des blessures graves et parfois mortelles.

La majorité des accidents ayant lieu à l'arrêt, ce sont les manutentions manuelles qui constituent le premier risque professionnel du secteur. Chargement et déchargement peuvent notamment provoquer des lombalgies aiguës (lumbagos). La répétition quotidienne des phases de manutention est également susceptible de générer des troubles musculo-squelettiques (lombalgie chronique, tendinite, etc). Les chutes de hauteur et de plain-pied sont par ailleurs fréquentes, et peuvent provoquer des blessures graves. Enfin, les contraintes organisationnelles subies par les salariés du transport routier de marchandises (horaires décalés, plannings changeants, délais serrés, etc) ne sont pas à négliger, pouvant entraîner du stress, et donc des risques psycho-sociaux (RPS).

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

3.1. Évaluer les risques⁶ :

Le terme évaluation des risques est utilisé pour décrire l'ensemble du processus ou de la méthode qui permet :

- De cerner les dangers et les facteurs de risque qui pourraient causer un préjudice (identification des dangers).
- D'analyser et d'examiner le risque associé au danger (analyse du risque et examen du risque).
- De déterminer des moyens appropriés pour éliminer le danger ou pour maîtriser le risque lorsque le danger ne peut pas être éliminé (maîtrise du risque).

Une évaluation des risques consiste en une inspection approfondie du lieu de travail en vue d'identifier entre autres les éléments, situations et procédés qui peuvent causer un préjudice, en particulier à des personnes. Une fois que le risque a été cerné, il faut analyser et évaluer la probabilité et la gravité du risque. Il faut ensuite déterminer quelles mesures adopter afin d'empêcher le préjudice de se concrétiser.

3.1.1. L'importance de l'évaluation du risque :

Les évaluations des risques sont très importantes puisqu'elles font partie intégrante d'un bon plan de gestion de la santé et de la sécurité au travail. Elles contribuent à :

- Sensibiliser les personnes aux dangers et aux risques.
- Déterminer qui est exposé à des risques (employés, personnel d'entretien, visiteurs, entrepreneurs, membres du public, etc.).
- Déterminer si un programme de gestion est nécessaire pour un danger particulier.
- Déterminer si les mesures de maîtrise des risques en place sont appropriées ou s'il faut en instaurer d'autres.
- Prévenir les blessures ou les maladies lorsque les évaluations sont effectuées à l'étape de la conception ou de la planification.
- Hiérarchiser les risques et les mesures de maîtrise de ces derniers.
- Satisfaire les obligations juridiques, le cas échéant.

L'objectif du processus d'évaluation des risques consiste à examiner les dangers, puis à éliminer ces dangers ou à réduire le degré de risque en ajoutant des mesures de maîtrise des risques, au besoin. Ainsi, le lieu de travail deviendra plus sûr et plus sain.

Le but est de tenter de répondre aux questions suivantes :

- a. Que peut-il arriver et dans quelles circonstances?
- b. Quelles sont les conséquences possibles?
- c. Quelle est la probabilité que les conséquences possibles se produisent?
- d. Est-ce que le risque est maîtrisé efficacement, ou faut-il prendre d'autres mesures?

⁶ Source : INRS (consulté le 15/11/2021 à 14 h:19)

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

3.1.2. Définir des mesures de préventions liées au transport routier de marchandise :

Une fois les risques évalués, des mesures de prévention doivent être mises en place. Lorsque le danger ne peut pas être complètement supprimé, ou au moins réduit, des mesures de protection collectives sont à favoriser.

Plusieurs types de mesures préventives permettent aux salariés du transport routier de marchandises de se protéger des risques liés à leur poste :

- Mesures organisationnelles (préparation des trajets, temps de pause...)
- Mesures techniques (entretien du véhicule, aide à la manutention...)
- Mesures psychologiques (hygiène de vie, comportement sur la route...)

Chaque employeur est responsable de la **santé sécurité de ses employés**. Il se doit donc d'**évaluer les risques** auxquels sont soumis ses salariés et de mettre en place des **mesures de prévention** adaptées.

L'action la plus efficace face aux risques consiste à supprimer ou réduire le danger. A défaut, des **mesures de protection collective** doivent être mises en place pour réduire les risques. En dernier recours, si ces dispositions s'avèrent insuffisantes ou impossibles à mettre en place, des **mesures de protection individuelles** doivent être mises en œuvre.

Par exemple, adapter l'organisation du travail grâce aux mesures suivantes :

- Limiter la charge mentale des opérateurs en évitant les sollicitations excessives ou en rompant l'isolement
- Organiser les tâches et horaires entre le client, l'exploitant et le conducteur afin d'éviter le travail dans la précipitation
- Limiter le poids unitaire des colis manipulés
- Favoriser les temps de pause sur les parkings sécurisés
- Définir les méthodes d'arrimage des charges à transporter avec le client
- Former et informer les salariés afin qu'ils connaissent les risques et les mesures de prévention liées à leur activité est primordial pour assurer leur santé sécurité.

3.1.3. LES PRINCIPAUX RISQUES LIÉS AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES :

- Les manutentions manuelles (transport de charge, béquillage) constituent la première cause d'**accidents du travail et de maladies professionnelles** telles que les troubles musculo-squelettiques et les lombalgies.

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

- La réduction des manutentions manuelles est un axe important à prendre en compte dans la **prévention des risques pour les conducteurs**.
- Les **chutes de hauteur** sont responsables d'environ **un quart des accidents** et se produisent généralement lors des montées et descentes de la cabine ou de la remorque.
- Les chutes de plain-pied quant à elles, telles que les glissades ou trébuchement, représentent plus de **20% des accidents**.
- L'activité mentale demandée aux conducteurs (anticipation des tâches, modifications fréquente des plannings, ...) peut se révéler très lourde et favoriser l'apparition de stress.

3.2. Obligation de l'assuré et du souscripteur dans l'évaluation du risque⁷ :

3.2.1. Déclaration du risque :

Le souscripteur est tenu de déclarer à l'assureur à la souscription, se peine de sanctions prévues à l'article 21 de l'ordonnance 95-07 du janvier 1995 relative aux assurance modifiée et complétée la loi 06-04 du 20 février 2006, la nature des marchandises expédiées et leur emballage , ainsi que tous renseignements pouvant permettre l'appréciation du risque . En cours du contrat, le souscripteur doit déclarer, par lettre recommandée à l'assureur les modifications des circonstances constitutives du risque spécifiées aux conditions particulières. La déclaration doit être faite par l'assuré après en avoir pris connaissance dans un délai de sept (07) jours ouvrables.

3.2.2. Déclaration des sinistres, mesures conservatoires, sauvetage et recours :

-L'assuré doit aviser l'assureur dès qu'il en a eu connaissance et au plus tard dans les sept (07) jours sauf cas fortuit ou de force majeure, de tout sinistre de nature à entraîner sa garantie, de lui faciliter toute enquête y afférente et de produire tout justificatif concernant le sinistre et la détermination des dommages.

En cas de vol, le délai de déclaration est réduit à trois (03) jours ouvrables.

-Tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit et l'assureur peut prendre, provoquer ou requérir toutes mesures conservatoires, veiller ou procéder au sauvetage des marchandises assurées, sans qu'on puisse à opposer à l'assureur d'avoir fait acte de propriétaire ou d'avoir reconnu le principe de sa garantie. L'assureur peut , notamment , procéder à toute recherche ,exercer tous recours et pourvoir lui-même en cas de nécessité à la réexpédition des marchandise assurées à leur destination, l'assuré devrait lui prêter son plein concours,

⁷ Société nationale d'assurance « Contrat d'assurance transport de marchandise (par voie terrestre) », conditions générales , visa M.F n°01 du 11.03.2009

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

notamment en lui fournissant tous documents et renseignements utiles en son pouvoir pour aider à l'exécution de ces mesures.

-L'assuré doit également prendre, en temps utile, toutes mesures nécessaires pour conserver, éventuellement au profit de l'assureur, ses droits et recours contre le transporteur, le cas échéant, les poursuites nécessaires.

-L'assuré est responsable, dans la mesure du préjudice à l'assureur, de sa négligence ou de celle de l'expéditeur, du destinataire, proposés ou ayants droit, à prendre les mesures conservatoires prévues au présent article. De même, si, par le fait de l'assuré, l'assureur ne peut exercer son recours contre le transporteur et tout autre tiers responsable, il sera en droit soit de réduire, soit de refuser de payer l'indemnité d'assurance.

3.3. Constatations des dommages :

3.3.1. Constatation contradictoire :

Le destinataire est tenu de s'adresser, pour les constatations sur les lieux du sinistre, aux experts agréés par l'assureur aux fins d'une expertise amiable dans les 5 jours qui suivent sa survenance.

L'assureur est en droit de rejeter la réclamation lorsque les constatations n'ont pas été faites comme il est dit à l'alinéa précédent. Les constatations effectuées, d'accord avec le destinataire, par l'expert, ont entre les parties, la portée d'une expertise amiable contradictoire, dont le but est de déterminer la nature, la cause et l'importance des dommages et/ou pertes.

Les parties ont le droit de demander dans les quinze (15) jours qui suivent l'expertise, une contre-expertise amiable ou judiciaire à laquelle il devra être procédé contradictoirement entre elles.

L'intervention de l'expert a toujours lieu sous réserves des clauses et conditions de la police. Ses frais et honoraires sont réglés par le réceptionnaire et remboursés intégralement par l'assureur si les dommages et pertes constatés, proviennent, en tout ou partie, d'un risque couvert et ce, alors même qu'il serait tenu de payer, du fait de ces frais et honoraires une somme supérieure à la valeur assurée.

3.3.2. Délais pour les constatations :

Le destinataire est tenu, sous peine d'irrecevabilité de la réclamation, de provoquer immédiatement, les constatations prévues et au plus tard dans un délai de cinq (05) jours à compter de la date de la prise de livraison des marchandises ou de leur entrée dans les magasins.

Dans le cas où l'expertise n'est pas nécessaire, l'assureur et l'assuré disposent d'un délai de trois (03) mois pour réaliser un accord amiable sur la base des documents justificatifs permettant le règlement du sinistre.

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

3.4. Règlement des dommages⁸ :

3.4.1. Constitution du dossier de réclamation :

A l'appui de toute réclamation, il appartient à l'assuré de produire :

- l'original de la police u voyage ou une copie de la police d'abonnement
- l'original de l'avis d'aliment
- le constat amiable contradictoire ou le procès-verbal de gendarmerie ou de police et à défaut, le certificat d'intervention de la gendarmerie, de la police ou de la protection civile sur le lieu de l'accident.
- le récépissé de dépôt de plainte (en cas de vol)
- le rapport d'expertise.
- l facture original des marchandises endommagées
- la liste détaillée du chargement
- l'éventuel procès verbal de destruction de la marchandise en cas de non récupération possible de celle-ci.
- tous documents permettent de justifier la réalité du sinistre et de sa cause, de l'existence et de la valeur des marchandises transportées ainsi que des dommages éprouvés.
- la lettre de réserve à l'encontre du transporteur établi au déchargement lorsque les dommages sont apparents et dans les trois (03) jours qui suivent le déchargement lorsque les dommages ne sont pas apparents.

3.4.2. Détermination du montant incombant à l'assureur :

- l'importance des avaries, ainsi qu'il est dit dans les constatations des dommages, est déterminée par comparaison entre la valeur des marchandises assurées à l'état sain et leur valeur en état d'avarie, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué sur leur valeur d'assurance.
- au cas où les marchandises contenues dans un ou plusieurs colis composent un même tout, et où l'assureur juge utile de renvoyer aux lieux de fabrication, tout ou partie de ses

⁸ Société nationale d'assurance « Contrat d'assurance transport de marchandise (par voie terrestre) », conditions générales, visa M.F n°01 du 11.03.2009

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

marchandises, avariées ou non, les risques afférents au voyage de retour et réexpédition, ainsi que les frais de transport et de réparation sont à la charge de l'assureur, si les avaries constatées sont elle-même à sa charge, alors même qu'il serait tenu de payer, tant pour frais que pour avaries, une somme supérieure à la valeur assurée.

3.4.3. Expertise et règlement des dommages :

L'assurance ne peut être une source de bénéfice pour l'assuré. Elle ne lui garantit que la réparation de ses pertes réelles éprouvées par suite d'un sinistre sans qu'il soit tenu compte du chômage, de la privation de jouissance, du bénéfice ou des intérêts perdus.

Les valeurs des biens assurés telles que mentionnées dans la police ne peuvent être considérées comme preuves de l'existence des valeurs des objets assurés, elles indiquent seulement la limite de l'obligation de la société.

L'assuré est tenu de justifier, par tous les moyens et documents en son pouvoir, l'existence et la valeur des biens assurés au moment du sinistre.

Si les dommages ne sont pas réglés d gré à gré ou par une expertise amiable, chaque partie, désignera son propre expert. Si les deux experts ne sont pas d'accord, ils s'adjoignent un troisième expert et opèrent en commun et à la majorité des voix.

Faute par l'une des parties de nommer son expert ou par les deux parties de s'entendre sur le choix du troisième expert, ce dernier est nommé par le tribunal du lieu où le sinistre s'est produit.

Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandise terrestre

Conclusion

Le transport est ainsi devenu l'expression la plus fréquente de l'activité commerciale, il repose sur l'échange et la répartition des richesses et rejaillit sur la vie quotidienne. En effet, l'individu a besoin de se déplacer pour exercer son activité professionnelle.

L'activité de transport constitue donc à la fois un facteur de progrès et un critère de développement économique, autant vis-à-vis des personnes que des marchandises.

Chapitre 03 :
Etude de cas d'assurance terrestre au
sein de la SAA

Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA

Introduction :

Le transport routier de marchandise, concerne l'activité consistant à transporter des biens, en faisant rouler des véhicules routiers. L'assurance marchandise terrestre est un contrat par lequel l'assureur s'engage à indemniser l'assuré des sinistres résultant des aventures routières, de la manière et dans les limites convenues dans le contrat.

A cet effet, nous avons effectué un stage pratique d'une durée de deux mois, au niveau de la SAA, auprès de l'agence TIZI-OUZOU code 2001. Le stage a permis de recueillir et de collecter un ensemble d'information et ce en ayant recours au savoir-faire et à l'expérience des agents d'assurance se trouvant notamment au niveau de la direction régionale de TIZI-OUZOU. Les informations ainsi recueillies ont servi à l'établissement de notre travail qui consiste à l'étude des cas sur les sinistres marchandises terrestres.

Ce chapitre se penchera sur l'étude de cas dans la société d'assurance algérienne (SAA) sise à TIZI OUZOU.

Nous allons présenter la SAA dans sa forme juridique, son historique et les activités qui lui sont exercées.

Après une brève présentation de cette dernière et de son organisation, l'intérêt sera donné dans ce chapitre au processus de production et tarification d'un contrat d'assurance transport sur faculté et de son application lors de l'exécution de cette procédure, quant à

La troisième section sera consacrée à l'étude et développement des notions de la souscription et la gestion sinistre en assurance faculté terrestre.

Section 1 : Présentation de la SAA

Il est nécessaire dans un premier temps de donner une brève présentation de l'organisme d'accueil, À savoir la société Algérienne d'Assurance SAA.

Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA

1.1. Information générale :

1.1.1. Fiche technique de la SAA :

Dénomination : Société Algérienne d'assurance

Siege social : Immeuble SAA lot 234 Quartier d'Affaires Bab Ezzouar - Alger - Algérie

Activité : assurance

Régime : public.

Forme juridique : SPA (société par action)

Année de création : 1963

Capital social : 20 milliards de dinars

1.1.3. Réseau de distribution de la Société Algérienne d'Assurance(SAA) :

Entreprise Publique Economique, agréée pour pratiquer l'ensemble des branches d'assurance, La Société Nationale d'Assurance SAA, est la première société d'assurance et de la réassurance en Algérie. Ce sont plus de 3319 collaborateurs qui perpétuent depuis 1963 des valeurs qui font l'identité de la SAA. Le savoir-faire, La responsabilité, le leadership et le respect des engagements sont incarnés chaque jour par nos actions et par notre réseau, le plus dense du pays avec plus de 520 points de vente, répartis à travers tout le territoire national pour vous servir.

Le réseau de distribution de la SAA est constitué de 15 Directions régionales, chargées de la mise en œuvre de la politique commerciale de la société, de 291 agences directes et 182 agents généraux d'assurance ainsi que 22 courtiers et 136 guichets de bancassurance.

Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA

1.1.2. Présentation de l'agence d'accueil SAA Tizi-Ouzou :

L'organisme d'accueil SAA est situé à Tizi-Ouzou centre, son rôle est d'élaborer des contrats d'assurances dans les différentes branches et couvrir tous les frais nécessaires et raisonnables auxquels les assurés sont exposés.

Les valeurs qui sont celles de la SAA trouvent leurs racines dans les fondements de la société Algérienne forgée à travers son histoire millénaire. Ainsi le respect de la parole donnée et des engagements pris à l'égard des clients et partenaires, constitue le moteur de toute action ou décision quotidienne de ses collaborateurs. La confiance mutuelle constitue la base de ses relations avec l'ensemble de nos partenaires. De même que la simplicité et la sincérité de leur langage, se traduisent au quotidien dans leurs relations avec leurs assurés.

1.2. Historique de la SAA :

La SAA a connu trois grandes phases depuis sa création :

1.2.1. De la création à la gestion du monopole :

Cette phase est caractérisée par :

- Le 12 décembre 1963 : création de la SAA sous forme d'une société mixte Algérie Egyptienne (61%- 39%) ;
- Le 27 mai 1966 : institution du monopole de l'état sur les opérations d'assurance par l'ordonnance N° 66-127, ayant conduit à la nationalisation de SAA par ordonnance N°66- 129

1.2.2. De la Spécialisation à l'autonomie des entreprises :

Les points marquants cette phase sont :

- Exploitation du marché dans le cadre du monopole de l'état sur les opérations d'assurance, en Concurrences avec la CAAR.et suppression des intermédiaires privés en 1972 ;
- Janvier 1976 : spécialisation des entreprises d'assurance, la SAA a été chargée de développer les Segments de marché concernant les branches d'assurance suivants :
 - Automobile ;

Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA

- Risque des ménages, des artisans et commerçants, des collectivités locales et autres Institutions relevant du secteur de la santé et des professionnels ;
 - Des assurances de personnes.
- Février 1989 : transformation de la SAA en entreprise publique économique dans le cadre de l'autonomie des entreprises.
- 1991 : levée de la spécialisation des entreprises publiques d'assurance, la SAA se lance dans la couverture des risques industriels, de la construction, de l'engineering et du transport, pour étendre ses activités aux risques agricoles à compter de l'année 2000.

1.2.3. Levée du monopole de l'état sur les activités d'assurance en 1995 :

Cette période est caractérisée par :

- L'application de l'ordonnance 95/07 de janvier 1995, complétée et modifiée par la loi numéro 06/04 conduisant à :
 - L'ouverture du marché aux investisseurs nationaux et étrangers ;
 - La réintroduction des intermédiaires privés (agents généraux, courtier bancassurance) ; La mise en place des outils de contrôles du marché et la création de la commission Nationale de Supervision des Assurances ;
 - La séparation des assurances de personnes par rapport aux assurances des dommages.

1.2.4. Refonte de l'organisation du réseau :

Une organisation tournée vers la performance. Rémunération des agences directes sur la base de leurs performances opérationnelles.

Introduction de l'ERP ORASS et développement d'un système d'information adapté aux besoins de la SAA en 2003.

Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA

1.2.5. Réorganisation structurelle :

- Création de division par segment de marché afin de booster la productivité. Fin du mandat de la SAA en tant que gestionnaire du FSI et création du Fond de Garantie automobile
- Séparation des assurances de personnes de celle relative aux dommages en 2010
- Le capital social de la SAA est porté à 20 Milliards DA en 2011

1.2.6. Lancement du programme de Relooking du Réseau :

La SAA se lance pleinement dans la diversification de son portefeuille par le développement des branches hors automobile.

En 2016 le Changement de siège social, une tour intelligente qui renforce la compagnie dans sa dynamique commerciale

- La SAA fait passer son Capital social à 30 Milliards de DA soit 275 Millions de Dollars.
- La SAA présente les indicateurs les plus élevés du marché.
- Signature de la convention Cadre de partenariat et lancement des bureaux de souscription au niveau des showrooms Renault
- Signature de la convention avec MERILCO (base de données de lutte contre la fraude pour la branche automobile).
- Mise en place d'un site pilote pour une plateforme de gestion des sinistres automobile.
- Relookage de 68 agences & aménagement de 17 agences.

1.3.Objectifs et Les activités de la SAA :

1.3.1. Les objectifs de la SAA

- En tant que compagnie d'assurance leader sur le marché national, la SAA se fixe comme objectif principal de maintenir cette position et cela en tenant compte des mutations de son environnement économique et juridique. Afin d'y parvenir, la société dirige ses efforts envers :

Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA

- la redynamisation de la force de vente et l'adapter aux nouvelles données du marché national et international ;
- la formation continue de l'encadrement par des programmes adaptés aux nouvelles exigences du marché ;
- la recherche d'un meilleur équilibre du compte d'exploitation à partir d'une approche analytique des résultats techniques des risques et de la refonte nécessaires de certains tarifs, notamment automobile.

1.3.2. Les activités de la SAA :

La SAA pratique les opérations d'assurance des branches suivantes :

- Assurance Responsabilité Civile et dommages aux véhicules ;
- Assurance des Commerçants, Particuliers et Professionnels ;
- Assurances des Risques Industriels ;
- Assurance Engineering et Construction ;
- Assurance des Risques Agricoles ;
- Assurance du Transport.

1.4. Les différents services de l'agence d'accueil :

Cette agence est composée des services suivants :

1.5.1. Service assurance automobile :

Ce service a pour but de garantir le conducteur d'un véhicule automobile contre les conséquences des dommages matériels ou corporels causés par son véhicule à des tiers.

1.5.2. Service assurance IARD (Incendie, Accidents et Risques Divers) :

Dans le monde de l'assurance, le terme IARD est une abréviation utilisée pour désigner Incendie, Accident et Risque Divers, et une branche qui traite la protection des biens en cas de sinistre.

Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA

1.5.3. Service Assurance de Personnes :

Cette branche est destinée à la protection des personnes en souscrivant des contrats d'assurance contre les accidents de la vie, assurance décès, invalidité ou mutuelle (maladie).

1.5.4. Service assurance de transport :

La SAA garantie tous les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par la marchandise elle-même, soit au cours de transport proprement dit, soit au cours des opérations de manutentions, cette garantie fait l'objet d'un transport terrestre, aérien et maritime.

L'assurance transport est appliquée par divers polices sur faculté (police au voyage, à alimenter, d'abonnement et police tiers chargeur) qui prévoit deux principaux modes de garanties dont on trouve l'assurance tout risque et franc d'avarie particulière (FAP Sauf).

1.5.5. Service comptabilité et finance :

Ce service est chargé de la confection des balances mensuelles et des tableaux de compte des résultats, il participe à l'élaboration du budget de l'agence et arrête le bilan de fin d'exercice. L'organisation et la qualité de service offert par la SAA lui vaut qualité de leader sur marché des assurances en Algérie. En effet l'objectif de la SAA est d'améliorer la compétitivité et la rentabilité de l'entreprise notamment en termes d'assurance maritime.

Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA

Section 02 : Elaboration d'un contrat d'assurance marchandise terrestre

La production ou bien la souscription d'un contrat d'assurance sur faculté nécessite Plusieurs procédures et étapes ; dont celle de la tarification qui n'est des moindres. En effet la tarification de l'assurance transport terrestre est une opération extrêmes importante dans la mesure où elle aboutit à la détermination de la prime à payer qui est la contrepartie du service d'assurance qui permet d'indemniser un assuré en cas de sinistre.

2.1. Production relative à la fonction production

La souscription et la domiciliation des polices d'assurance se fait par le réseau Commercial à savoir : les agences qui sont chargées de la réception de la clientèle, de la délivrance des polices d'assurance et de l'encaissement des primes à l'établissement du contrat, de la gestion et du règlement des sinistres.

L'enregistrement et la gestion des polices et avenants doivent obéir à la procédure suivante :

2.1.1. Étape de demande d'assurance

Tout demande de couverture doit se faire un questionnaire dument rempli est signé par l'assuré. Toute modification des conditions d'assurance d'un contrat déjà existant doit faire l'objet d'un écrit adressé par l'assuré à l'agence. L'effet de ces nouvelles conditions sera la date de réception de celui-ci

2.1.2. Étape de la tarification

Après examen de la demande de couverture et/ou du questionnaire, la structure Chargée de la production devra déterminer la tarification applicable en respectant les tarifs en vigueur et les pouvoirs de souscription.

2.1.4. Etape de confection des documents

. Une fois que le risque étudié et tarifié, les conditions particulières doivent être rédigée.la police ou l'avenant doit être confectionné en trois exemplaires, lorsqu'il s'agit d'un contrat ne dépassant pas les limites de souscription.

Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA

2.1.4. Etape de paiement de la prime

L'ensemble des exemplaires du contrat accompagné des quittances de règlement sont remis au caissier afin que l'assuré puisse s'acquitter de la prime d'assurance correspondante à son contrat d'assurance. Une fois le règlement effectué, le caissier appose la mention « réglé » et la nature du règlement sur la quittance, et remet un exemplaire du contrat et la quittance de règlement à l'assuré.

Le caissier enregistre les références de la police d'assurance et le montant réglé en Toutes taxes comprises(TTC) sur le registre de caisse. A la fin de la journée le comptable et le caissier procéderont au pointage des chiffres.

2.1.5. Le document à remettre à l'assuré

A la souscription du contrat d'assurance le producteur doit remettre à l'assuré un Exemplaire des conditions générales, ainsi qu'une copie des conditions particulières dûment signées par les deux parties, accompagnées de la quittance de prime.

2.1.6. Enregistrement des polices d'assurances

Un registre de production doit être tenu au niveau de l'agence par sous branche. Les Registres doivent être numérotés et paraphés par le Directeur Régional ils ne doivent présenter ni ratures ni surcharges.

2.1.7. Classement des polices et avenants

Une fois le comptable finit d'enregistrer l'ensemble des polices et les primes Correspondantes, il renvoie les polices au producteur, qui procédera à l'ouverture de chemise pour chaque police en renseignant la côte de la chemise. Le questionnaire renseigné par l'assuré doit être classé dans la chemise. Les avenants établis au cours de la validité du contrat doivent être classés dans la chemise de la police mère.

2.1.8. Transmission des polices à la direction régionale

A la fin de chaque décade, le producteur établit un bordereau pour l'envoi des polices et avenants réalisés durant la décade. Le bordereau doit être signé par le producteur et le comptable et contresigné par le chef de service production et/ou le chef d'agence.

Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA

2.2. Etude de tarification des facultés terrestre au sein de la SAA

La tarification de l'assurance transport terrestre sur faculté aboutit à la détermination de la prime. La tarification est composée de plusieurs critères qui sont :

2.2.1. La nature de la marchandise à assurer

Les marchandises sont classées catégories par rapport à leur degré de Vulnérabilité.

2.2.1.1. Les marchandises/denrées périssables :

D'une durée de vie entre 1 et 7 jours, cette catégorie inclut par exemple les fruits, les produits laitiers ou bien encore les fleurs. Ces denrées doivent être transportées dans des véhicules ou conteneurs à température contrôlée.

2.2.1.2. Les animaux vivants :

Concernant le transport d'animaux vivants, la législation se complique. En effet, en plus des normes internationales, chaque pays dispose de ses propres lois et normes que vous devez absolument connaître au préalable.

2.2.1.3. Les marchandises/produits non périssables :

La durée de vie de ces éléments est plus longue. Dans cette catégorie on retrouve par exemple les denrées alimentaires dont les conditions de conservation ne sont pas strictes.

2.2.1.4. Fragiles :

Ces marchandises ou produits requièrent une manutention, une manipulation et un transport particulier.

Parmi elles on retrouve par exemple les œufs, le verre ou bien encore la céramique.

2.2.1.5. Marchandises lourdes et surdimensionnées :

Renseignez-vous car des entreprises spécialisées dans le transport de telles marchandises existent. Elles vous fourniront également les informations nécessaires concernant les conditions et formalités de transport.

Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA

2.2.2. La valeur de la marchandise

L'assuré doit indiquer la valeur pour laquelle il désire assurer la marchandise au Moment de la souscription de la police au voyage ou l'envoi de l'avis d'aliment pour la police d'abonnement. (*Voir annexe 01*).

2.2.3. Le mode d'assurance choisi

L'assuré a le choix entre trois garanties de base qui sont la garantie tous risque (inclus le vol) mode de couverture : étendue.

Accidents caractérisés mode de couverture limitée ;

Ou bien disposition communes aux deux modes d'assurance. (*Voir annexe01*).

2.2.4. La provenance de la marchandise

La région ou pays d'où vient la marchandise est un élément essentiel pour la Détermination de la prime.

2.2.5. Les garanties annexes :

Des extensions de garanties peuvent être accordées, telles que :

Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA

2.2.5.1. Opérations de Chargement et de Déchargement :

- Inclus pour la « Tous Risques » si les opérations de chargement et de déchargement sont à la charge de l'assuré.
- Moyennant majoration de **25%** de la prime de base pour la Garantie« **Limitée** ».
-

2.2.5.2. Transport Frigorifique :

- **Sud** : majoration de **40%** de la prime de base ;
- **Nord** : majoration de **25%** de la prime de base.
- **Produits Inflammables** : majoration de **20%** de la Prime de base.

2.2.5.3. FRANCHISE PAR VEHICULE :

La détermination du montant de l'indemnité est faite sous réserves des franchises prévues aux conditions particulières. Opter pour l'une des 2 options suivantes :

1% du capital assuré ;

1% des dommages avec un minimum de **10 000,00 DA**

2.2.6. Type de véhicule :

La détermination du genre de véhicule fait partie des conditions de prise en charge : (citerne, frigorifique, à benne, semi-remorque...)

2.3. Calcul de la prime d'assurance

Pour la couverture des différents risques liés au transport maritime accordé par L'assureur, l'assuré doit verser une somme d'argent qui représente la prime d'assurance

2.3.1. Le calcul de la prime totale

La prime totale est le prix demandé à un assuré afin que celui-ci puisse bénéficier de la Couverture d'une assurance, elle varie en fonction du type de risque assuré. L'assureur n'est Pas tenu de délivrer la police d'assurance tant que la prime n'est payée, dont son paiement

Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA

Peut être effectué mensuellement, trimestriellement ou annuellement

La prime totale est la somme de la prime nette, la taxe sur la valeur ajoutée(TVA),

Droit de timbre et le cout de la police :

La prime totale = prime nette + TVA + les droits de timbres + coût de la police

2.3.2. Calcul de la prime nette

La prime nette est le produit du taux global et la valeur assurée de la marchandise

La prime nette = taux global * la valeur de la marchandise assurée

2.3.3. Calcul du taux global :

Taux global = taux de base + majoration – les rabais + les supprimes

Sachant que :

- Le taux de base est déterminé en fonction de la nature de la marchandise, zone, Et la garantie souscrite (*accident caractérisé ou Tous Risque*).

- Si la valeur augmente le taux baisse
- On majore :
 - o Opérations de Chargement et de Déchargement : inclus.
 - o Influence de la Température : incluse sans surprime ou bien moyennant une surprime de 0,03% à 0,06%. Après Accord de la DAT. Clause ci-joint.
 - o Risques de Guerre, GEMP et ATS : soit inclus sans surprime/ soit moyennant une surprime de 0,02% à 0,05%.

Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA

Section 03 : Etude d'un cas de sinistre

Les pertes et dommages occasionnés par des cas fortuits ou causés par la faute de l'assuré sont à la charge de l'assureur, sauf exclusion formelle et limitée contenue dans la police, toutefois, l'assureur ne prend pas en charge les pertes et dommages provenant d'une faute intentionnelle ou dolosive de l'assuré.

3.1. Procédures relatives à la fonction indemnisation des sinistres

Cette gestion implique trois phases :

3.1.1. La phase d'ouverture du dossier

Cette phase comporte (annexe 12)

3.1.1.1. Déclaration de sinistre

Après la réalisation d'un risque, l'assuré est tenu de déclarer le sinistre dans les délais prescrits par les conditions générales. Le délai de déclaration du sinistre en matière terrestre revêt une grande importance et constitue une des mesures conservatoires à observer que la réalisation d'un tel risque impliquait. (*Voir annexe 02*).

Cette déclaration du sinistre doit comporter les informations suivantes :

- Le numéro de police ou l'avis d'aliment ;
- Effet et échéance de la police ;
- La date et le lieu de survenance du sinistre ;
- La nature de sinistre ;
- Les caractéristiques de l'engin de transport ;
- L'estimation approximative des dommages.

Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA

3.1.1.2. Vérification du dossier :

L'assureur procède à la vérification du dossier afin de s'assurer que le risque est couvert et garanti tout en se basant sur les informations émises lors de la déclaration du sinistre. Suite à ça, cette dernière enregistre le dossier ; Il y a lieu de procéder à la même subdivision que celle réalisée au niveau du registre production.

3.1.1.4. Ordre de service :

ODS est la décision du maître d'œuvre (assureur) qui précise les modalités d'exécution de tout ou partie des prestations à l'expert, elle est accompagnée d'une copie de déclaration du sinistre. (Voir annexe 10)

3.1.1.5.évaluation par l'expert :

L'évaluation est une démarche d'appréciation, d'estimation de la valeur du bien sinistré Elle est réalisée par un expert Mandaté par l'assureur, il va réaliser un rapport d'expertise après **sinistre** sur base duquel l'assuré sera indemnisé.(Annexe 05)

3.1.1.6.étude du rapport par l'assureur : (avis de sinistre)

L'assureur étudie le rapport d'expertisassions pour donner l'accord et appuyer sa démarche de d'indemnisation et de règlement. (Annexe 07)

3.1.2. Phase de détermination de l'indemnisation

La détermination de l'indemnité se fait après exploitation des documents justifiants la Réclamation. Ces documents doivent attester de la matérialité du sinistre (*rapport d'expertise, procès de ce contrat, attestation de perte ou autres*) et son évaluation exacte (*facture, note de débit*).

3.1.3. La phase règlement

Au terme de l'instruction du dossier, il sera procédé à l'établissement des documents de règlement.

Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA

3.1.3.1. Paiement de l'indemnité :

L'assureur est tenu de régler l'indemnité due dans les trente(30) jours qui suivent la formalisation complète du dossier de réclamations et la remise de toutes les pièces justificatives du sinistre, conformément aux termes de l'article 13 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relatives aux assurances modifiée et complétée par la loi 06-04 du 20 février 2006.

Au de-là des délais de règlement visés au paragraphe ci-dessus, le bénéficiaire est en droit de réclamer, outre l'indemnité due, des intérêts calculés, par journée de retard, sur le taux de réescompte (article 14 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances modifiée et complétée par l'article 3 de la loi 06-04 du 20 février 2006)

3.1.3.3. Compensation avec les primes :

Lors du paiement des sommes incombant à l'assureur, toutes primes dues par l'assuré sont compensées avec l'indemnité due par l'assureur.

Toutefois, lorsque la police ou l'avenant d'application aura été transmis à un tiers porteur de bonne foi en vertu d'un titre antérieur au sinistre, l'assureur ne pourra compenser que la prime afférente à cette police ou à cet avenant.

3.1.3.4. Dispatch de règlement (décompte de règlement) :

La dispatch doit comporter tous les renseignements relatifs au sinistre considéré ainsi comme un résumé des faits. Elle doit comporter tous les détails concernant le décompte de règlement. Elle doit être établie en quatre exemplaires.

Décompte = montant des dommages – vétusté -- franchise
--

3.1.3.4. Quittance de règlement

Ce document doit comporter les renseignements identifiant l'évènement objet du Règlement ainsi que le montant total à payer au bénéficiaire qui approuvera la proposition de règlement. Il doit être établi en quatre exemplaires trois copies doivent être transmis à l'assuré qui doit les retourner dûment signé.(annexe 08)

Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA

3.1.3.5. Pièce de dépense (*ordre de paiement*)

Après réception de la quittance de règlement ou de l'indemnité, il sera procédé à l'établissement d'une pièce de dépense. Ce document doit être lisiblement rédigé et doit comporter les coordonnées exactes du bénéficiaire, l'objet de paiement, le montant de l'indemnité en lettre et en chiffre ainsi que le numéro d'enregistrement.(annexe 09)

3.1.3.6. Etablissement du chèque

Dès signature de l'ordre de paiement, le dossier est transmis au service financier pour l'établissement du chèque matérialisant le règlement celui-ci est signé par le responsable de la structure financière de l'agence ainsi que par le chef d'agence. Aucun vide ne doit figurer lors de l'établissement du chèque afin d'éviter toute fraude en la matière.

3.1.3.6. Classement du dossier après règlement

Dès que le règlement est effectué, le dossier sera classé avec la mention de règlement sur la chemise, sur la fiche sinistre et sur le registre toutefois, le dossier demeure toujours en gestion pour la partie recours.

3.2. Règlement du sinistre :

Dans ce qui suit nous allons un cas pratique de règlements relatifs à la faculté terrestre privée

Exemple

Présentation des éléments relatifs au sinistre

- *assuré* : Fares A***
- Qualité de l'assuré : propriétaire
- type de véhicule : camion mitsubishi FUSO_FRIGO
- Nature de la marchandise transportée : produits laitiers (glace)
- Quantité de la marchandise transportée : 12615 unités
- Lieu de départ : souk Lekhmis wilaya de Bouira
- Destination : KHMIS EL KHECHNA à BECHAR
- lieu du risque : AIN SEFRA

Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA

- Date du sinistre : 07/05/2016
- Type de sinistre : facultés terrestres

L'assuré en l'occurrence Fares A***, a procédé à la Souscription d'une police au voyage sur faculté terrestre privé auprès de la SAA. La police d'assurance est conclue aux conditions « *Tous risque* » la valeur de la marchandise assurée est 600 000,00 da

➤ **Déclaration du sinistre par l'assuré**

« En date du 07 mai 2016, durant le voyage el KHITER _AIN SEFRA, le moteur de refroidissement est arrêté, alors que les produits laitiers (glaces) ont été décongelés à l'intérieur du frigo ».

➤ **Constataion des dommages**

Le bureau d'expertise technique études et contrôle a été à l'amiable désigné avec Mission de déterminer la cause, la nature et l'importance des dommages survenus aux marchandises suivantes (voir annexe03).

moteur de refroidissement

décongélation des produits de glaces.

De ce fait il a été constaté puis reconnu ce qui suit :

- Un arrêt brusque de ventilateur du moteur de refroidissement THERMAL MASTER d'un camion de marque MITSUBISHI fuso camion frigo sous le numéro d'immatriculation 05394-214-10 appartenant à Mr FARES Amar
- Cette panne a causé la décongélation des produits laitiers (glaces) transportés par le camion suscit.

▪ **Circonstance de l'incendie :**

La coupure de ventilateur de refroidissement s'est produite durant le voyage du camion pour la livraison des glaces vers BECHAR, en arrivant vers AIN SEFRA, le chauffeur s'est rendu compte de la défaillance du moteur de refroidissement, en ce moment la plus

Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA

part des produits restant ont déjà décongelés, le chauffeur s'est rendu directement à l'agence d'AIN SEFRA (le point le plus proche) pour effectuer sa déclaration

➤ Estimation des dommages

En fonction de la facture qu'elle a été adressée par l'assuré, que nous estimons juste et équitable, le montant des dommages est détaillé comme suit :

Tableau n° 3 : Estimation des dommages

<ul style="list-style-type: none">▪ Montant du contenant : 14 945,20 DA▪ Montant du contenu : 214 879,57 DA▪ Quantité de marchandise : 12615 unités de glace	<ul style="list-style-type: none">▪ Cout d'un ventilateur pour moteur de refroidissement : 11 733,60 DA▪ Frais de main d'œuvre : démontage et montage : 1000,00 DA▪ Tva 17%
<ul style="list-style-type: none">▪ Total TTC du contenu = 214 879,57 (TVA incluse de 17%)	<ul style="list-style-type: none">▪ Devis quantitatif et estimatif des dommages du contenant = 11 733,60+ 1000,00+17% = 14945,20
Total ...: 229 824,77 DA	

Source : Elaborer par nos soins

Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA

➤ Règlement du dossier sinistre

Les formalités d'usage, en cas de survenance de sinistre sont :

- Ouverture d'un dossier sinistre ;
- Réclamation des pièces nécessaires à la formalisation du dossier sinistre, à savoir :
- Fiche de traitement (voir annexe 01)
- Déclaration de sinistre (voir annexe 02) ;
- Facture commerciale domiciliée (voir annexe 03 et 04);
- Rapport d'expertise (voir annexe 05) ;
- Police d'assurance ;(voir annexe 06)
- Avis de sinistre. (Voir annexe 07) ;
- Quittance de règlement (voir annexe 08)
- Avis de règlement (voir annexe 09) ;
- Ordre de service (annexe 10)
- Note d'honoraire de l'expert (voir annexe 11).
- Le tout dans un dossier intitulé « dossier sinistre R.D » (annexe 12)

➤ Etude de dossier sinistre

Après examen et étude du dossier sinistre, la SAA a accordé du dossier qui est Recevable, puisque la tous risque garantie les dommages subis aux marchandises durant le trajet maritime ainsi que durant le séjour à quai.

➤ Détermination du montant de l'indemnité

Le montant de l'indemnité alloué à l'assuré est, comme suit : montant de l'évaluation de l'expert plus le montant de la note d'honoraire déduction faite de la franchise fixée au contrat.

▪ Acte de subrogation

L'assureur qui à payer l'indemnité d'assurance est subrogé dans tous les droits et recours de l'assuré contre toutes personnes responsables. L'assuré s'engage, si l'assureur le lui demande

Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA

à réitérer cette subrogation dans la quittance de règlement de l'indemnité d'assurance où par acte séparé. Cette subrogation vaut jusqu'à concurrence de l'indemnité d'assurance payée.

Tout recours intenté doit profiter en priorité à jusqu'à indemnisation intégrale, compte tenu des responsabilités encourues. (*Voir annexe 09*)

Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA

Conclusion

L'assurance faculté terrestre est avant tout un réducteur d'incertitude, elle ne supprime pas le risque, mais elle réduit les dommages occasionnés par celui-ci, le but étant d'encourager les échanges internationaux et nationaux et la création de la richesse.

Lors de notre stage pratique au niveau de la SAA, nous avons pu acquérir des connaissances sur l'activité d'assurance sur faculté terrestre, en outre on a constaté que toute transaction commerciale nécessite la souscription d'une police d'assurance sur faculté auprès d'une compagnie d'assurance choisie par les clients en fonction de leurs besoins.

Conclusion générale

Conclusion générale

Le transport routier apparaît donc comme un transport qui reflète la complexité de différentes opérations entrantes dans le transport de marchandises, ce qui a amené les acteurs de la filière à prendre des mesures préventives pour faire face aux imprévus, aidés par une série de conventions à l'échelle nationale régissant le code terrestre pour unifier une réglementation dans le but de faciliter les échanges commerciaux entre wilaya.

Entre autres, pour faire face aux imprévus dans le domaine du transport terrestre qui est caractérisé par un degré de risque assez significatif, l'assurance terrestre apparaît donc comme un moyen efficace et approprié pour se couvrir contre les différents sinistres entrants dans le transport de marchandise.

Comme tout autre type d'assurance, le transport faculté terrestre (F.T.T) donne lieu à un contrat ; où il sera mentionné dans ce dernier, les informations spécifiques au type des marchandises à savoir : sa nature et sa valeur, dans celui-ci il sera aussi mentionné des clauses faisant savoir les risques exclus et les risques assurés pour lever toute situation de doute ou bien de litige, de cela, il découle le choix du mode d'assurance entre caractériser et l'assurance tous risque qui bien sûr dépend de la volonté du client.

Tout contrat d'assurance fait référence à une prime, où celle-ci est calculée à la base de la valeur et la nature de la marchandise transportée et du type de police contractée. La F.T.T suit cette logique. Ce dernier, donne lieu à une tarification pour déterminer la cotisation suivie par une probabilité inconnue de la survenance du risque et au final le principe de l'indemnisation, de cette logique a découlé l'intérêt de notre recherche.

Pour apporter des réponses à notre recherche, on a entamé un stage au sein d'une compagnie d'assurance SAA, cela nous a permis de mieux cerner le principe de l'assurance transport terrestre et le processus d'indemnisations au sein de cette compagnie. Notre travail a porté sur l'étude d'un cas réel de sinistre, et par conséquent son indemnisation par la compagnie d'assurance, celui-ci peut se résumer de cette façon : premièrement l'assuré est tenu de déclarer le sinistre par suite, la compagnie d'assurance engage un expert terrestre pour dégager les modalités du sinistre et pour identifier les causes et les responsables de celui-ci.

Conclusion générale

Dans notre cas, la nature du sinistre est liée à une panne de ventilateur qui a causé une perte de glace. De ce fait, le processus d'indemnisation est lancé, et qui se résume comme suit : l'assureur, n'a pas donné lieu à une indemnisation en faveur de son client, étant donné que l'assuré est responsable du sinistre, selon l'expert et avis de la compagnie d'assurance, selon eux le ventilateur de refroidissement était en panne bien avant qu'il entame son voyage.

Dans ce cas, ce dernier contracte un acte de subrogation dans le but d'autoriser son assurance.

À travers les acquis théoriques qu'on a cumulé dans notre recherche, on a jugé utile de proposer quelques critiques et solutions, d'une part, pour minimiser les dégâts occasionnés et d'une autre part, pour enrichir le carnet de client dans le domaine de transport terrestre de la SAA.

Conclusion générale

- Critiques :

- Impact de la crise sanitaire sur l'assurance faculté terrestre.
- Manque de disponibilité de produits (risques émergents).
- Manque d'effectifs.
- Conditions particulières priment sur les conditions générales.
- Produits financiers qui priment sur les produits techniques.
- Manque de culture d'information.
- Main basse, ce qui fait que l'Etat est le seul actionnaire.
- La compagnie d'assurance n'arrive pas à se différencier à cause de sa spécialisation
- La compagnie d'assurance a croqué des parts de marché dans des domaines qu'elle ne maîtrise pas forcément.

- Solutions :

- Mettre en place comment assurer lors de la pandémie.
- Etude de cas et prise en charge du sinistre
- Travailler avec des compagnies de transport logistique qui respectent les normes et non pas avec des transporteurs particuliers qui occasionnent des pertes.
- Rénover les produits offerts et améliorer la qualité du service.
- Institution d'autres formes de distribution des produits d'assurances.
- Promouvoir la formation de la marchandise des assurances.
- La bonne gouvernance.
- Faire connaître la branche assurance de marchandise.
- La société d'assurance doit s'adapter au marché afin de pérenniser sa croissance.

Bibliographie

Bibliographie

Ouvrage :

- BOUAZIZ CHEIKH « L'histoire de l'assurance en Algérie », Assurance et gestion des risques, vol. 81
- (3-4), octobre-décembre 2013.
- Christian PATRAT et Jean-Luc BESSON, Assurance non-vie modélisation, simulation, Ed Economica, France,2005.
- Colton, T. (2004), « Growth of the world fleet since WWII », Chapitre 3 : « Impact de la mondialisation sur le niveau d'activité du transport maritime international », OCDE (2011), Mondialisation, transport et environnement, Editions OCDE.
- D.HENRIET et J-C ROCHET : « *Microéconomie de l'assurance* », Ed Economica, Paris, 1991.
- FSJP- MASTER 1- CM DROIT DU TRANSPORT- Pr I.K.DIALLO – 2012/2013 – ISM
- G.Legrand ;Hubert M (2003), « management des opérations de commerce international », Dunod ;6eme édition.
- James J. Corbett, James Winebrake, Oyvind Endresen, Magnus Eide et Stig Dalsoren « Impact de la mondialisation sur le niveau d'activité du transport maritime international », OCDE (2011), Mondialisation, transport et environnement, Editions OCDE, Chapitre 3.
- Jean-Luc PÉTRICOUL, *Guide pratique de l'assurance, 4ème édition*, JLP Consultant, 2020
- M. Bernadet « Réflexion sur l'évolution de la qualité de service dans les transports de marchandises », Cahiers scientifiques du transport, 1985.
- Marie Madeline Damien : transport et logistique, DUNOD.
- Michel Savy, 2007 « Le transport de marchandises » Groupe Eyrolles, ed d'Organisation.

Bibliographie

- P. Marlin « le transport aérien » la documentation française, étude de la df-économie ,2000.
- S.Wickhman.s(1969) « Economie des transports ».Sirey Paris.
- Sabrina BELHAMICH, Bien assuré les siens, Ed Chiron, Paris, 2005.
- Savy .M « Le transport de marchandises » ,ed d'organisation, Groupe Eyrolles, 2007.

Référence juridique :

- Ordonnance n°95-07 du 23 *chaabane* 1415 correspondant au 25 janvier 1995 relative aux assurances et ses opérations d'application, avril 2014, modifiés et complété par la loi 06-04, JORADP N° 27 du 26 avril 200.
- L'ordonnance n° 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances
- JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE N° 82 10 Dhou El Kaada 1425 22 Décembre 2004
- Société nationale d'assurance « Contrat d'assurance transport de marchandise (par voie terrestre) », conditions générales, visa M.F n°01 du 11.03.2009

Webographie :

- Le discours prononcé par Winston Churchill, le 5 mars 1946, au Westminster College, de Fulton (Missouri), « le nerfs de la paix » (the sinews of peace).<https://mjp.univ-perp.fr/textes/churchill05031946.htm>
- <http://www.index-assurance>
- <http://www.histoire-pour-tous.fr/inventions/71-invention-de-la-roue.html>
- <https://www.droitfrancais.com/2018/10/cour-du-droit-du-transport-resume-pdf.html>

Annexes

Table des matières

Tables des matières

Remerciements	
Dédicaces	
Listes des abréviations	
Sommaire	
Introduction générale.....	2
Chapitre 01 : Eléments de définitions sur les assurances et le transport	
Introduction	5
Section 01 : historique des assurances	5
1.1. Définition de l'assurance	5
1.1.1. Définition juridique.....	6
1.1.2. Définition technique	6
1.2. Fondement de l'assurance	6
1.2.1. Genèse de l'assurance	6
1.2.2. Passage de la donation à l'assurance	7
1.2.3. Les grands tournants de l'histoire	8
1.3. Aperçu historique sur l'évolution de l'assurance en Algérie	9
1.3.1. La période d'avant 1962	9
1.3.2. La période 1962-1973	9
1.3.3. La période 1973-1989	11
1.3.4. La période 1989 à nos jours	11
1.4. Présentation du Transport routier de marchandise	13
1.4.1. Evolution du transport routier de marchandise	13
1.4.2. Définition du transport routier des marchandises	13
1.4.3. Les types du transport routier des marchandises	14
1.4.3.1. Transport pour compte propre	14
1.4.3.2. Transport pour compte autrui	14
Section 02 : Les différents modes de transport de marchandises	15
2.1. Le transport maritime de marchandises	15
2.2. Le transport aérien de marchandises	16
2.3. Le transport fluvial de marchandises	16
2.4. Les transports terrestres de marchandises	17
2.4.1. Les transports routiers	17
2.4.2. Le transport ferroviaire de marchandises	17
Section 03 : La nécessité du transport terrestre de marchandise dans l'assurance....	18
3.1. L'importance de l'assurance terrestre	18
3.1.1. L'emploi comme indicateur de l'activité de transport de marchandises	18
3.1.2. Le chiffre d'affaires de l'assurance	18
3.1.3. La mesure de l'efficacité des services de transports de marchandises	20
3.1.3.1. Le prix	20
3.1.3.2. La fiabilité	20
3.1.3.3. La flexibilité	21
3.1.3.4 La sécurité	21
3.1.3.5 La rapidité.....	21
3.2. Rôle social & économique de l'Assurance.....	21
3.2.1. Rôle social :	21
3.2.1.1. Activité de service :	21
3.2.1.2. Aspects sociaux	22
3.2.1.3. Protection des patrimoines	22
3.2.1.4. Protection des personnes	22

Tables des matières

3.2.2. Rôle économique.....	23
3.2.2.1. Rôle d'investisseur.....	23
3.2.2.2. Rôle de prévention.....	24
3.3. Les caractéristiques des transports de marchandises	24
3.3.1. Une branche technique majeure :	24
3.3.2. Un procès industriel	25
3.3.3. Un système complexe	25
3.3.4. Une activité sociale	26
Conclusion	28
Chapitre 02 : Cadre juridique et fonctionnement de l'assurance marchandises terrestre	
Introduction	30
Section 01 : sources juridiques	30
1.1. Droit international des transports:	30
1.1.1. Conventions Internationales et textes de base en DIT :	30
1.1.1.1. Conventions Internationales en DIT	30
1.1.1.2. Des CvI en fonctions des transports	31
1.1.1.2.1. Transport routier :	31
1.1.1.2.2. Transport ferroviaire :.....	32
1.1.2. Le contrat de transport.....	32
1.1.2.1. Définition du contrat de transport international :	32
1.1.2.2. Objet du contrat :	33
1.1.2.3. Contenu du contrat:	33
1.1.2.3.1. Les parties contractantes :	33
1.1.2.4. Exécution et inexécution du contrat de responsabilité :	34
A. Prise en charge de la marchandise :	34
B. Déplacement de la marchandise :	35
C. La livraison de la marchandise :	35
1.2. Des conditions de délivrance de l'autorisation d'exercice de l'activité de transport routier de marchandises en Algérie.....	36
1.2.1. Du transport routier public de marchandises :	36
A- Pour les personnes physiques :	36
B- Pour les personnes morales :	36
1.2.2. Du transport routier pour propre compte de marchandises.....	39
A- Pour les personnes physiques :	39
B- Pour les personnes morales :	39
Section 02 : conditions générales du transport marchandise terrestre	42
2.1. Objet et étendue de la garantie	42
2.1.1. Objet de la garantie et principaux modes d'assurance :	42
2.1.1.1. Assurance « tous risques » :	42
2.1.1.2. Assurance « accidents caractérisé » :	42
2.1.1.3. Dispositions communes aux deux modes d'assurance :	43
2.1.2. Exclusions :	43
2.1.2.1. Risques exclus dans tous les cas :	43
2.1.2.2. Risques exclus a moins stipulation contraire :	44
2.1.2.3. Marchandises exclues à moins stipulation contraire :	45
2.1.2.4. Clause du titre de transport :	45
2- Par l'assureur	47
3-Par l'assuré	47
2.2.Disposition spéciale aux polices d'assurances d'abonnement	48
2.2.1. Fonctionnement de la police :	48

Tables des matières

2.2.2. Durée de la police	49
2.3. Type de police:	49
2.3.1. Faculté terrestre Publics :.....	49
2.3.2. Faculté terrestre Privées :.....	50
2.3.3. Responsabilité Civile Voiturier « RCV »	50
Section 03 : évaluation des risques d'assurance terrestre	52
3.1.2. Définir des mesures 3.1. Évaluer les risques	53
3.1.1. L'importance de l'évaluation du risque :	53
3.1.3. LES PRINCIPAUX RISQUES LIÉS AU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES :	54
3.2. Obligation de l'assuré et du souscripteur dans l'évaluation du risque:	55
3.2.1. Déclaration du risque :	55
3.2.2. Déclaration des sinistres, mesures conservatoires, sauvetage et recours :	55
3.3. Constatations des dommages :.....	56
3.3.1. Constatation contradictoires :	56
3.3.2. Délais pour les constatations :	56
3.4. Règlement des dommages:.....	57
3.4.1. Constitution du dossier de réclamation :	57
3.4.2. Détermination du montant incombant à l'assureur :	57
3.4.3. Expertise et règlement des dommages :	58
Conclusion	59
Chapitre 03 : Etude de cas d'assurance terrestre au sein de la SAA	
Introduction	61
Section 1 : Présentation de la SAA	61
1.1. Information générale	62
1.1.1. Fiche technique de la SAA :	62
1.1.3. Réseau de distribution de la Société Algérienne d'Assurance(SAA).....	62
1.1.2. Présentation de l'agence d'accueil SAA Tizi-Ouzou :	63
1.2. Historique de la SAA	63
1.2.1. De la création à la gestion du monopole	63
1.2.2. De la Spécialisation à l'autonomie des entreprises.....	63
1.2.3. Levée du monopole de l'état sur les activités d'assurance en 1995	64
1.2.4. Refonte de l'organisation du réseau	64
1.2.5. Réorganisation structurelle	65
1.2.6. Lancement du programme de Relooking du Réseau	65
1.3. Objectifs et Les activités de la SAA	65
1.3.1. Les objectifs de la SAA.....	65
1.3.2. Les activités de la SAA.....	66
1.4. Les différents services de l'agence d'accueil	66
1.5.1. Service assurance automobile	66
1.5.2. Service assurance IARD (Incendie, Accidents et Risques Divers)	66
1.5.3. Service Assurance de Personnes	67
1.5.4. Service assurance de transport	67
1.5.5. Service comptabilité et finance	67
Section 02 : Elaboration d'un contrat d'assurance marchandise terrestre	68
2.1. Production relative à la fonction production.....	68
2.1.1. Étape de demande d'assurance.....	68
2.1.2. Étape de la tarification.....	68
2.1.4. Etape de confection des documents.....	68

Tables des matières

2.1.4. Etape de paiement de la prime.....	69
2.1.5. Le document à remettre à l'assuré.....	69
2.1.6. Enregistrement des polices d'assurances.....	69
2.1.7. Classement des polices et avenants.....	69
2.1.8. Transmission des polices à la direction régionale.....	69
2.2. Etude de tarification des facultés terrestre au sein de la SAA.....	70
2.2.1. La nature de la marchandise à assurer.....	70
2.2.1.1. Les marchandises/denrées périssables	70
2.2.1.2. Les animaux vivants	70
2.2.1.3. Les marchandises/produits non périssables	70
2.2.1.4. Fragiles	70
2.2.1.5. Marchandises lourdes et surdimensionnées	70
2.2.2. La valeur de la marchandise.....	71
2.2.3. Le mode d'assurance choisi.....	71
2.2.4. La provenance de la marchandise.....	71
2.2.5. Les garanties annexes	71
2.2.5.1. Opérations de Chargement et de Déchargement :	72
2.2.5.2. Transport Frigorifique	72
2.2.5.3. <i>FRANCHISE PAR VEHICULE</i> :	72
2.2.6. Type de véhicule	72
2.3. Calcul de la prime d'assurance.....	72
2.3.1. Le calcul de la prime totale.....	72
2.3.2. Calcul de la prime nette.....	73
2.3.3. Calcul du taux global	73
Section 03 : Etude d'un cas de sinistre.....	74
3.1. Procédures relatives à la fonction indemnisation des sinistres.....	74
3.1.1. La phase d'ouverture du dossier.....	74
3.1.1.1. Déclaration de sinistre.....	74
3.1.1.2. Vérification du dossier	75
3.1.1.4. Ordre de service	75
3.1.1.5. évaluation par l'expert	75
3.1.1.6. étude du rapport par l'assureur : (avis de sinistre).....	75
3.1.2. Phase de détermination de l'indemnisation.....	75
3.1.3. La phase règlement.....	75
3.1.3.1. Paiement de l'indemnité	76
3.1.3.3. Compensation avec les primes.....	76
3.1.3.4. Dispache de règlement (décompte de règlement)	76
3.1.3.4. Quittance de règlement.....	76
3.1.3.5. Pièce de dépense (<i>ordre de paiement</i>).....	77
3.1.3.6. Etablissement du chèque.....	77
3.1.3.6. Classement du dossier après règlement.....	77
3.2. Règlement du sinistre	77
Conclusion.....	82
Conclusion générale	84
Bibliographie	
Annexes	
Tables des matières	
Résumé	

Résumé

Résumé

L'assurance routière est l'une des révolutions les plus marquantes du transport terrestre, elle joue un rôle très important dans l'économie nationale, sa place sur la route d'accès aux océans lui donne un privilège à ce mode de transport, mais Malgré les avantages de ce dernier, il convient de préciser qu'il est exposé aux différents risques qui peuvent toucher la marchandise transportée.

De ce fait, il est important d'avoir recours à une protection efficace pour se prévenir de toutes sorte du risque, et cela se fait par une souscription d'une contrat d'assurance, L'assuré peut demander, soit une garantie « tous risques », qui couvrent tous les dommages, y compris les disparitions et les vols, soit une garantie plus restrictive, qui couvre les conséquences des « événements caractérisés » énumérés dans le contrat d'assurance de l'entreprise. Les marchandises assurées sont couvertes de « magasin à magasin » : la garantie prend effet lors de la remise de la marchandise au premier transporteur et cesse à la livraison au destinataire.

Abstract

Road insurance is one of the most significant revolutions in land transport, it plays a very important role in the national economy, its place on the access road to the oceans gives it a privilege in this mode of transport, but Despite the advantages of the latter, it should be noted that it is exposed to the various risks that may affect the goods transported.

Therefore, it is important to have recourse to effective protection to prevent all kinds of risk, and this is done by taking out an insurance contract. risks ”, which cover all damages, including disappearances and thefts, or a more restrictive guarantee, which covers the consequences of“ characterized events ”listed in the company's insurance contract. Insured goods are covered from “store to store”: the guarantee takes effect when the goods are handed over to the first carrier and ends on delivery to the recipient.