

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
Université Mouloud MAMMERRI de Tizi-Ouzou
Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des Sciences de
Gestion
Département des Sciences Financières et Comptabilité



Mémoire de fin de cycle

En vue de l'obtention du diplôme de Master en Sciences Financières et
Comptabilité
Option : Finance et Assurances

Thème

Les déterminants de la sinistralité automobile en Algérie

Réalisé par :

M^{lle} AMELLAL Sabrina

Dirigé par :

Mme HADDAD Madouda

Devant le jury composé de :

Président : M.KEHRI Samir M.A.A, U.M.M.T.O

Rapporteur : Mme HADDAD Madouda M.C.B, U.M.M.T.O

Examineur : M. KHEFFACHE Sofiane M.A.A, U.M.M.T.O

Promotion 2019-2020

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier Dieu le tout puissant et miséricordieux, qui m'a donné la force et la patience d'accomplir ce travail.

J'adresse mes sincères remerciements à ma promotrice Mme HADDAD, pour son orientation, sa disponibilité, sa confiance, son écoute, sa patience et les conseils qu'elle m'a prodigués et qui ont constitué un apport considérable, sans lesquels ce travail n'aurait pu être mené au bon port. Je lui présente toute ma gratitude et ma reconnaissance.

Je tiens également à remercier avec une grande gratitude les membres du jury, pour l'honneur et le plaisir qu'ils m'ont accordés, en acceptant de lire et d'évaluer ce travail.

Mes remerciements et reconnaissances s'étendent également à mes chers parents et mon frère adoré pour leurs contributions, leurs soutiens et leurs encouragements.

Enfin, mes vifs remerciements à toute personne ayant contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

DEDICACE

Je dédie ce modeste travail en signe de reconnaissance et de gratitude à :

La mémoire de mes grands-parents, puisse Dieu tout puissant vous accorder sa clémence,
sa miséricorde et vous accueillir dans son vaste paradis.

Mes très chers parents ; tous les mots du monde ne sauraient exprimer l'immense amour
que je vous porte, ni la profonde gratitude que je vous témoigne et j'espère que votre
bénédiction m'accompagnera toujours.

Que ce travail soit l'exaucement de vos vœux tant formulés, le fruit de vos innombrables
sacrifices. Puisse Dieu, le Très Haut, vous accorder santé, bonheur et longue vie pour que
vous demeuriez le flambeau illuminant du chemin de vos enfants.

Mon unique et adorable frère "YANIS" ; ton aide, ta générosité, ton soutien ont été pour
moi une source de courage et de confiance. Puisse l'amour et la fraternité nous unissent à
jamais.

Toute ma famille et mes amis, veuillez accepter l'expression de ma profonde gratitude
pour votre soutien, encouragement et affection.

Liste des abréviations

- **AGA** : Agents Général d'Assurance
- **AGF** : Assurance Générale de France
- **2 A** : L'Algérienne des Assurances
- **BDG** : Bris De Glace
- **CAAR** : Caisse Algérienne d'Assurance et de Réassurance
- **CAAT** : Compagnie Algérienne des Assurances de Transport
- **CAGEX** : Compagnie Algérienne d'Assurance de Garantie des Exportations
- **CASH** : Compagnie d'Assurance des Hydrocarbures
- **Cat Nat** : Catastrophes Naturelles
- **CC** : Chemin Communal
- **CCR** : Compagnie Centrale de Réassurance
- **CHU** : Centre Hospitalier Universitaire
- **CIAR** : Compagnie Internationale d'Assurance et de Réassurance
- **CNA** : Conseil National des Assurances
- **CNMA** : Caisse Nationale de Mutualité Agricole
- **CNPSR** : Centre National de Prévention et de Sécurité Routière
- **COVID-19** : Corona Virus Disease 2019
- **CR** : Centrale des Risques
- **CSA** : Commission de Supervision des Assurances
- **CW** : Chemin de Wilaya
- **DASC** : Dommages Avec ou Sans Collision
- **DC** : Dommages Collision
- **DGSN** : Direction Générale de la Sureté Nationale
- **DR** : Défense et Recours
- **ENA** : Ecole Nationale d'Administration
- **FGA** : Fonds de Garantie Automobile
- **GAM** : Générale Assurance Méditerranéenne
- **I.I.I** : Insurance Information Institute
- **INSEE** : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
- **IPP** : Incapacité Permanente Partielle

- **IRD** : Incendie et Risques Divers
- **LF** : Loi de Finances
- **MAATEC** : Mutuelle Assurance Algérienne des Travailleurs de l'Education et de la Culture
- **MDN** : Ministère de la Défense Nationale
- **MMA** : Mutuelles du Mans Assurances
- **MRH** : Multi Risques Habitation
- **OMS** : Organisation Mondiale de la Santé
- **ONLCDT** : Office Nationale de Lutte Contre la Drogue et la Toxicomanie
- **ONS** : Office National des Statistiques
- **PT** : Personnes Transportées
- **RC** : Responsabilité Civile
- **RN** : Route Nationale
- **SAA** : Société Algérienne d'Assurance
- **SGCI** : Société de Garantie de Crédit Immobilier
- **TALA** : Taamine Life Algérie
- **TVA** : Taxe sur la Valeur Ajoutée
- **UAR** : Union algérienne des sociétés d'Assurance et de Réassurance
- **VIV** : Vol et Incendie du Véhicule

Sommaire

Titre	page
Introduction générale.....	1
Chapitre I : Généralités sur les assurances	6
Section 01 : Bases techniques des assurances.....	7
Section 02 : Particularités et typologie des assurances.....	13
Section 03 : Rôle et limites des assurances.....	23
Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie.....	30
Section 01 : Evolution des assurances en Algérie.....	31
Section 02 : Evolution et état des lieux de l'assurance automobile en Algérie	42
Section 03 : La sinistralité automobile en Algérie.....	52
Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie	59
Section 01 : L'impact du facteur humain sur la sinistralité automobile en Algérie.....	60
Section 02 : L'incidence de l'état du véhicule sur la sinistralité automobile en Algérie.....	70
Section 03 : L'influence de l'état du réseau routier sur la sinistralité automobile en Algérie.....	78
Conclusion générale	87

Bibliographie

Introduction générale

Introduction générale

Introduction générale

Dans la vie, tout peut être sujet à risque : traverser une rue, descendre un escalier, conduire une voiture! Le risque zéro n'existe donc pas. Pour autant, l'individu se prémunit par l'assurance contre le risque, du moins contre les conséquences matérielles de ce dernier.

L'assurance est une industrie dans laquelle la matière première est le risque, le processus de production est le processus de mutualisation des risques et le produit fini qui se traduit par la couverture du risque par les compagnies d'assurance.

De ce fait, l'assurance constitue un substitut sans équivalent, face à la quasi insolvabilité des personnes susceptibles d'être appelées, du fait de leur mise en cause, à réparer des dommages aux lourdes ampleurs tels la destruction de bien meubles ou immeubles, décès d'une ou de plusieurs personnes ou destruction de biens concomitants à des décès ou invalidités.

De manière générale, le client verse une prime d'assurance à un assureur, afin d'avoir droit à un dédommagement, selon les conditions du contrat d'assurance souscrit et le type d'événement réalisé.

Comme pour beaucoup de secteurs d'activité, l'assurance a commencé, en Algérie, dès les premières années de l'indépendance, à travers de nombreuses réformes sectorielles, permettant ainsi à l'assurance de connaître un nouvel essor, en particulier dans la branche automobile. En effet, l'assurance automobile est rendue obligatoire par le législateur algérien selon l'article 01 de l'ordonnance n°74-15, et a pour objectif d'indemniser les victimes de la sinistralité automobile. Cette branche d'assurance constitue à elle seule, près de la moitié du chiffre d'affaires du marché algérien des assurances.

L'usage de l'automobile est incontournable dans le quotidien du citoyen. Il n'est plus à démontrer que les conséquences de l'acte de conduite sont des plus catastrophiques et dramatiques. Les traumatismes occasionnés par le trafic routier constituent un problème majeur de santé publique et une des causes principales de décès et d'infirmités. En effet, selon le rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, établi par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) en 2018, plus d'un million de personnes perdent la vie chaque année dans des accidents de la route,

Introduction générale

et plus de 20 à 50 millions de blessés, nombre d'entre eux gardant une invalidité à la suite de leurs blessures.

Ces accidents entraînent également des pertes économiques considérables pour ceux qui en sont victimes, leurs familles et les pays dans leur ensemble. Ces pertes proviennent du coût des traitements et des pertes de productivité pour ceux qui en meurent ou restent handicapés à la suite de leurs blessures, ainsi que pour les membres des familles qui doivent interrompre leur travail ou leur scolarité pour s'occuper des blessés. Cette hécatombe et cette somme de souffrances n'épargnent aucun pays.

L'Algérie est classée parmi les pays qui enregistrent un nombre très élevé d'accidents de la circulation. Selon un bilan établi par l'Union algérienne des sociétés d'Assurance et de Réassurance (UAR) en 2017, entre 22 000 et 30 000 accidents corporels, à l'origine de milliers de morts et de blessés, sont enregistrés chaque année. En termes économiques, les pertes se chiffrent en milliards de dinars dont une grande partie est prise en charge par les assureurs, représentant ainsi une menace pour l'équilibre de leurs portefeuilles.

Par ailleurs, les nombreuses campagnes de sensibilisation engagées par les pouvoirs publics n'ont pas réussi à endiguer ce fléau. Les chiffres de l'accidentologie en témoignent, ils demeurent effarants. Pour comprendre les raisons de ce constat alarmant, nous allons essayer de répondre à la problématique suivante : **Quels sont les facteurs déterminants de la sinistralité automobile en Algérie ?**

Afin de mieux cerner la problématique ci-dessus, nous l'avons scindé en plusieurs questions secondaires :

- Le facteur humain pourrait-il être la principale cause des accidents routiers ?
- L'état du véhicule pourrait-il constituer un facteur de risque influant sur les accidents de la route ?
- Les causes de ces accidents pourraient-elles être liées à l'état du réseau routier algérien ?

Pour répondre à toutes ces questions ci-dessus, nous avons formulé trois hypothèses de travail :

Hypothèse 01 : Nous supposons que le facteur humain est le facteur principal dans la majeure partie des accidents routiers suite à des comportements de conduite

Introduction générale

dangereux (excès de vitesse, conduite en état d'ébriété, sous l'influence de substance psycho active, hypovigilance, inexpérience, distraction au volant... etc.).

Hypothèse 02 : L'état du véhicule pourrait être à l'origine des accidents routiers (Défaillance mécanique, freinage défectueux, pièces de rechange non conformes aux normes... etc.)

Hypothèse 03 : Les défauts dans la conception du réseau routier pourraient être une cause de ces accidents de la route (défaut d'éclairage, absence de panneaux de signalisation, non respect des normes... etc.)

Choix et intérêt du thème

Les raisons pour lesquelles nous avons choisi de traiter ce sujet peuvent être justifiées par :

- C'est un sujet d'actualité, qui nous intéresse fortement et dont nous disposons déjà des connaissances, acquises à l'université à travers la réalisation d'exposés et de travaux de recherche, mais aussi à travers des émissions et conférences télévisées, des lectures de journaux, de revues et de la presse électronique ;
- C'est un sujet d'intérêt général, puisque les accidents de la route ont un impact négatif sur la société, sur le plan humain, matériel et financier ;
- C'est un sujet qui nous est utile, qui pourra nous servir comme base de données dans nos prochaines études doctorales.

Objectifs de la recherche

A travers ce mémoire, nous avons essayé de mettre la lumière sur les principaux facteurs qui influent sur la sinistralité automobile en Algérie et le degré de leurs implications, ainsi que l'impact de ces accidents sur le secteur des assurances.

Difficultés

Cette année, à titre exceptionnel, en raison de la crise sanitaire que connaît le monde entier, causée par la pandémie du COVID-19, nous avons reçu un avis défavorable pour accéder à un stage pratique, au sein d'une compagnie d'assurance au niveau de la wilaya de Tizi-Ouzou, et ce pour des raisons sanitaires. Ce qui nous a

Introduction générale

contraints d'ailleurs, à trouver des statistiques relatives à l'accidentologie propres à notre wilaya et de traiter un cas pratique pour renforcer encore plus nos résultats de recherche. De ce fait, nous avons essayé de traiter ce thème en général, à travers des statistiques fournies par des organismes nationaux spécialisés dans la sécurité routière.

Méthodologie

Pour réaliser notre travail, nous avons adopté la démarche suivante :

Premièrement, nous avons effectué une recherche documentaire au niveau de la bibliothèque de notre faculté et au niveau de la bibliothèque principale de lecture publique de la wilaya de Tizi-Ouzou. Nous avons aussi collecté des informations au niveau du CNA (Conseil National des Assurances), l'UAR (Union algérienne des sociétés d'Assurance et de Réassurance), la CSA (Commission de Supervision des Assurances), à travers leurs pages électroniques respectives. Nous avons également consulté les revues du CNA et les bulletins de la CCR (Compagnie Centrale de Réassurance).

Deuxièmement, nous avons analysé les statistiques fournies par le l'ONS (Office National des Statistiques), le CNPSR (Centre National de Prévention et de Sécurité Routière), la DGSN (Direction Générale de la Sûreté Nationale), l'ONLCDT (Office Nationale de Lutte Contre la Drogue et la Toxicomanie), l'OMS, et le CNA.

Structure du travail

A fin de répondre à notre problématique, nous avons scindé notre travail en trois chapitres :

Dans le premier chapitre, nous avons abordé les généralités sur les assurances. Nous avons consacré la première section aux bases techniques des assurances, que nous jugeons essentiel à connaître. La deuxième section a porté sur les particularités et typologie des assurances. Enfin, dans la troisième section, nous avons évoqué le rôle et limites des assurances.

Dans le deuxième chapitre, nous nous sommes intéressés au secteur des assurances en Algérie tout en mettant l'accent sur la branche automobile, particulièrement sur la sinistralité automobile en Algérie. Pour ce faire, nous avons commencé par

Introduction générale

l'évolution des assurances en Algérie, un secteur qui a connu beaucoup de changements à travers le temps et qui nécessite l'intervention de nombreux acteurs afin d'assurer une bonne organisation. Ensuite, nous avons traité l'assurance automobile en Algérie à travers l'étude de sa place au sein des assurances dommages. Enfin, nous avons focalisé notre attention sur la sinistralité automobile en Algérie, qui a un impact considérable sur la trésorerie des compagnies d'assurance en Algérie.

Dans le troisième chapitre, nous avons essayé d'étudier les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie. La première section est consacrée à l'impact du facteur humain sur la sinistralité automobile en Algérie. La deuxième section a porté sur l'incidence de l'état du véhicule sur la sinistralité automobile en Algérie. Enfin, nous avons terminé par l'étude de l'influence de l'état du réseau routier sur la sinistralité automobile en Algérie.

Chapitre I

Chapitre I : Généralités sur les assurances

Introduction du chapitre I

L'homme a de tout temps éprouvé un besoin de protection à l'égard de tous les dangers qui menacent son intégrité physique et/ou son patrimoine.

Pour satisfaire ce besoin de sécurité, le recours à l'assurance en général et à ses différents types en particulier, est donc devenu nécessaire.

L'assurance joue ainsi, un rôle primordial tant sur le plan social qu'économique, mais pourrait être confrontée à diverses complications.

L'objectif de ce chapitre, est de fournir un aperçu général des assurances. Pour ce faire, nous avons jugé utile de le scinder en trois sections :

La première sera consacrée aux bases techniques des assurances, la seconde aux particularités et typologie des assurances et la troisième aux rôle et limites des assurances.

Chapitre I : Généralités sur les assurances

Section 01 : Bases techniques des assurances

Depuis la nuit des temps, l'homme est confronté à des risques de toutes sortes, d'origine naturelle ou humaine, pouvant atteindre son patrimoine ou sa propre personne. Pour y faire face, il fait recours à l'assurance.

1.1. Définitions de l'assurance

Plusieurs définitions ont été données à l'assurance par plusieurs auteurs :

1.1.1. Définition juridique

L'article 2 de l'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances définit l'assurance en référence à l'article 619 du code civil en Algérie comme suit : « L'assurance est 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 profit duquel l'assurance est souscrite, une somme d'argent, une rente ou une autre prestation pécuniaire, en cas de réalisation du risque prévu au contrat. »

1.1.2. Définition économique

L'opération d'assurance constitue une mutualisation des risques, par laquelle l'assureur réalise une répartition et une division des risques. Ces différents assurés sont regroupés en fonction du type de risques afin qu'une compensation s'opère entre eux, pour lesquels l'assureur aura perçu une prime de chacun sans que le sinistre ne soit survenu. C'est grâce à la masse de ces primes que l'assureur parviendra à couvrir les différents risques.

1.1.3. Définition technique

L'assurance est une technique qui repose sur un contrat, le contrat d'assurance, en vertu duquel un assureur s'engage, en contrepartie du versement régulier d'une prime, d'indemniser les sinistres dont une personne (assuré ou tiers) est victime¹.

Le risque est donc l'élément de base des assurances, nous ne pouvons pas parler d'assurance, s'il n'y a pas de risque.

1.2. Les éléments constitutifs d'une opération d'assurance

Les éléments constituant une opération d'assurance peuvent être présentés comme suit :

¹ TAURAN Thierry. (2004). *Les assurances*. Paris : Publibook université : droit & sciences politiques, p.9.

Chapitre I : Généralités sur les assurances

1.2.1. Le risque

Le risque : « C'est une éventualité qui fait surgir un besoin. Un évènement demeure éventuel lorsqu'il n'est ni impossible ni certain, mais possible et incertain. Cependant, il y a déjà éventualité lorsque l'arrivée de l'évènement étant certaine, son moment demeure incertain. D'autre part, l'évènement ne doit pas dépendre exclusivement de la volonté de l'assuré, mais dès qu'il échappe pour une part au moins à sa volonté, il est assurable, tout comme une éventualité dépendante du hasard ou du fait d'autrui. »²

L'incertitude ou le caractère imprévisible du risque peut porter sur :

- La probabilité de réalisation de l'évènement ;
- La date exacte de survenance de l'évènement ;
- L'ampleur que l'évènement pourra atteindre et les dégâts qu'il causera.

Les causes à l'origine du risque peuvent être scindées en deux catégories³ :

- Les causes indépendantes de toute action humaine (objective) :
 - Les évènements naturels ;
 - Les cas de force majeure ;
 - Les cas fortuits (sans cause apparente).
- Les causes en relation avec l'action humaine (subjective) :
 - L'action d'une personne qui subit ou qui cause le dommage ;
 - Le fait des choses ou des animaux qu'une personne a sous sa garde ;
 - Le fait d'autrui : par autrui il faut entendre une personne dont on est responsable (enfants, apprentis...).

1.2.1.1. L'assurabilité d'un risque

L'assurabilité représente la qualité de ce qui peut être assuré, des différentes circonstances menaçantes pour les personnes et/ou les biens.

Pour être assurable, un évènement doit réunir certaines caractéristiques:

- Aléatoire : L'évènement doit être imprévisible et incertain ;

² STEIN Oswald. (1927). *Le droit international des assurances*. Pays-Bas : Leiden : Martinus Nijhoff, p.17.

³ YANAT S. (2009). *Bases techniques de l'assurance*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.etudier.com/>

Chapitre I : Généralités sur les assurances

- Futur : L'évènement ne doit pas être déjà réalisé : il doit survenir postérieurement à la date de souscription du contrat;
- Licite : L'évènement doit être non contraire à la loi ;
- Involontaire : La survenance de l'évènement doit être indépendante de la volonté de l'assuré ;
- Réel : Le bien ou la personne assurée doit exister ;
- Suffisamment courant pour pouvoir calculer sa probabilité ;
- Sans être trop courant, au point d'être quasi certain.

Pour que l'ensemble du dispositif ne soit pas mis en péril, les risques intégrés à la mutualité doivent être :

- ✓ **homogènes** : il faut réunir un grand nombre de risques de même nature, qui ont approximativement les mêmes chances de se réaliser et qui occasionneront des débours du même ordre⁴; les risques du particulier ne doivent pas être mélangés avec les garanties accordées pour une usine, par exemple. Les premiers sont des risques simples avec une sinistralité faible contrairement aux seconds.

Si cette distinction n'est pas réalisée, la prime du particulier sera augmentée en fonction d'un risque auquel il est totalement étranger.

- ✓ **dispersés** : il faut éviter de regrouper les risques qui ont des chances de se réaliser en même temps et au même endroit : dans ce cas, la compensation ne pourrait avoir lieu. Si par exemple, nous assurons contre la grêle tous les exploitants agricoles d'une même région, le moindre orage de grêle peut anéantir les récoltes de tous les assurés, ce qui alourdira la charge financière de l'assureur.

Les assureurs doivent donc éparpiller les risques, de façon à ne pas compromettre l'équilibre de leur trésorerie, en cas de survenance de sinistres.

- ✓ **divisés** : il faut éviter d'accepter un trop grand risque, qui pourra menacer la mutualité et dont le coût ne pourrait être compensé. Pour ce faire, les compagnies d'assurance font recours à deux techniques de division (ou de répartition) du risque : la coassurance et la réassurance.

⁴ FACILECO. « s.d. ». *Comprendre le mécanisme de l'assurance*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.economie.gouv.fr/>

Chapitre I : Généralités sur les assurances

❖ La coassurance

La coassurance est une participation de plusieurs assureurs à la couverture du même risque, dans le cadre d'un contrat d'assurance unique.

La gestion et l'exécution du contrat d'assurance sont confiées à l'un des assureurs appelé apériteur⁵ et dûment mandaté par les autres assureurs participants à la couverture du risque⁶.

❖ La réassurance

Le contrat ou traité de réassurance est une convention par laquelle l'assureur ou cédant se décharge sur un réassureur ou cessionnaire, de tout ou partie des risques qu'il a assurés. En matière de réassurance, l'assureur reste le seul responsable vis à vis de l'assuré⁷. Il s'agit donc, d'une assurance des compagnies d'assurance.

Lorsque l'assureur constate que le risque est assurable, l'assuré est alors tenu de payer une prime ou cotisation à l'assureur, pour se prémunir contre le risque qu'il encourt.

1.2.2. La prime ou cotisation

La prime est la somme que l'assuré doit payer à l'assureur, en contrepartie de la garantie que ce dernier lui accorde pour un risque déterminé. Le code des assurances oblige l'assuré, de payer la prime aux époques convenues au contrat, c'est-à-dire, en général, dès le début de la période de garantie. Lorsque l'organisme d'assurance est une société mutuelle ou à forme mutuelle dans laquelle l'assuré est en même temps sociétaire, la prime s'appelle : cotisation.⁸

Le calcul de la prime est effectué par des actuaires.⁹

1.2.2.1. La prime pure

C'est le montant dont doit disposer l'assureur, qui permet la stricte compensation des assurés suite aux sinistres survenus. Elle est également appelée prime de risque. Elle est calculée comme suit :

$$\text{Prime pure} = \text{Fréquence des sinistres} * \text{Coût moyen des sinistres}$$

⁵ Un apériteur est le coassureur chargé de représenter tous les autres coassureurs dans les relations avec l'assuré.

⁶ Article n°3 de l'ordonnance n°95-07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurances.

⁷ Article n°4 de l'ordonnance n°95-07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurances.

⁸ MARTIN A. (2010). *Les techniques d'assurances*. Paris : Dunod, p.30.

⁹ Un actuaire est un professionnel spécialiste de la statistique et de probabilités appliquées aux opérations financières, aux problèmes d'assurance, de prévoyance et d'amortissement.

Chapitre I : Généralités sur les assurances

1.2.2.2. La prime commerciale

Il s'agit de la prime pure, majorée des chargements permettant de couvrir des frais d'acquisition et de gestion des contrats, et appelée également prime nette.

$$\text{Prime nette} = \text{Prime pure} + \text{Chargements}$$

Il convient de distinguer entre :

- ❖ Les chargements d'acquisition : les commissions des intermédiaires d'assurance ;
- ❖ Les chargements de gestion : les frais de fonctionnement de la société d'assurance.

1.2.2.3. La prime totale

C'est le prix payé par l'assuré, il englobe, outre la prime nette, les frais accessoires (coût de police) et les taxes (TVA, timbres...).

$$\text{Prime totale} = \text{Prime pure} + \text{Frais accessoires} + \text{Taxes}$$

La prime payée par l'assuré restera acquise à l'assureur, mais dès qu'un sinistre survient, ce dernier indemnise son assuré.

1.2.3. La prestation

Elle est due par l'assureur et constitue la contre partie de la prime .Elle devient exigible au moment de la réalisation du risque, ou seulement plus tard et appartient à l'assuré ou à un autre bénéficiaire de l'assurance¹⁰.

Il s'agit du versement d'une indemnité destinée :

- Soit à l'assuré, par exemple en assurance incendie ;
- Soit à un tiers, par exemple en assurance de responsabilité ;
- Soit au bénéficiaire, par exemple en assurance vie (en cas de décès).

En assurance de dommages, la prestation est à priori inconnue, puisqu'elle permet d'indemniser l'assuré du préjudice causé par le sinistre ; il s'agit du principe indemnitaire.

En assurance de personnes, l'assureur devra servir, en cas de sinistre, la prestation convenue à la souscription du contrat ; il s'agit du principe forfaitaire.

¹⁰ STEIN Oswald, OP.cit, p.18.

Chapitre I : Généralités sur les assurances

Ainsi, la prime payée versée par l'assuré, va être accumulée avec toutes les autres primes des assurés, qui vont servir à compenser les indemnités lorsque l'évènement assuré se produira.

1.2.4. La compensation

Les assurés qui cotisent par des versements de primes, pour se protéger contre les conséquences d'un même risque, constituent une mutualité. C'est grâce à ces versements cumulés, que l'assureur pourra indemniser ceux, qui seront frappés par l'évènement assuré.

Pour mieux comprendre le fonctionnement d'une opération d'assurance, il faut connaître tous les acteurs qui peuvent y intervenir.

1.3. Les différents acteurs d'une opération d'assurance

Le contrat d'assurance fait intervenir plusieurs personnes, à savoir :

1.3.1. Le souscripteur

C'est la personne morale ou physique ayant la capacité de souscrire (majeur sans protection ou mineur émancipé). Sur le souscripteur, repose l'obligation de déclarer la conformité du risque et le règlement de la cotisation¹¹. Il est également appelé « preneur d'assurance ».

1.3.2. L'assuré

Dans les assurances de dommages, l'assuré est la personne garantie par l'assurance souscrite, contre les pertes patrimoniales ; Il est donc titulaire de l'intérêt d'assurance.

Dans les assurances de personnes, l'assuré est la personne sur la tête de laquelle, repose le risque de survenance de l'évènement assuré ; Il ne doit pas être titulaire de l'intérêt d'assurance.

1.3.3. Le bénéficiaire

Le bénéficiaire est toute personne physique ou morale, au profit de laquelle l'assurance a été souscrite, c'est -à-dire la personne recueillant le profit du contrat, en cas de réalisation du risque¹².

¹¹ MARQUET Régine. (2015). *Le Volume Technique d'assurance*. Paris : Foucher, p.14

¹² BENANTEUR Sadia & BEY Assia. (2015). *L'impact des assurances sur la sécurité financière des entreprises Cas : La SALAMA ASSURANCE* (Mémoire). UMMTO, p.23.

Chapitre I : Généralités sur les assurances

La combinaison des trois différentes qualités est possible, mais non obligatoire. Les qualités de preneur d'assurance, d'assuré et de bénéficiaire, peuvent être distinctes ; Par exemple, si une entreprise souscrit un contrat d'assurance sur la tête de ses travailleurs, pour que des indemnités soient payées, en cas de décès à la veuve et aux enfants des travailleurs ; Il est clair que l'entreprise est le preneur d'assurance, que les travailleurs sont les assurés, et que la veuve et ses enfants sont les bénéficiaires.

1.3.4. Le tiers

C'est une personne qui est complètement étrangère au contrat d'assurance, pouvant bénéficier de la prestation de l'assureur, en cas de réalisation du risque.

C'est le cas de la personne qui subit le dommage, alors que l'auteur de l'acte dommageable avait souscrit une assurance responsabilité civile.

1.3.5. L'assureur

Est celui qui est contraint de payer l'indemnité prévue en cas de la réalisation du risque assuré, il est soit une société commerciale ou une mutuelle .

Connaître et comprendre les principes de base des assurances, nous rend curieux de savoir ce qui caractérise ce secteur par rapport aux autres secteurs d'activité.

Section 02 : Particularités et typologie des assurances

L'assurance est un domaine d'activité particulier par rapport aux autres domaines, et qui peut être classifiée et regroupée au sein de catégories, fondées sur la prise en compte de plusieurs critères bien distincts, l'objectif étant de pouvoir caser chaque opération d'assurance dans un sous-ensemble clairement identifié.

2.1. Particularités des assurances

L'assurance est un secteur très spécifique, par rapport aux autres secteurs d'activité, pour deux principales raisons :

2.1.1. Inversion du cycle de production

L'inversion du cycle de production désigne le fait que la société d'assurance encaisse le montant de la cotisation, avant de payer les prestations dues. En d'autres

Chapitre I : Généralités sur les assurances

termes, le prix de vente, c'est-à-dire, la cotisation, est encaissée immédiatement, alors que le prix de revient (la prestation, le règlement de l'indemnité) n'est connu qu'à posteriori. En contre partie d'une prime, dont le montant est connu à la souscription du contrat, l'assureur s'engage à couvrir un risque dont il ignore la date de réalisation et le montant¹³.

De cette inversion du cycle, il découle en premier lieu que l'assureur dispose de fonds importants à placer. Mais l'assureur a aussi des engagements envers ses assurés, et il lui incombe, compte tenu de l'antériorité des encaissements, de rester solvable quoi qu'il advienne, alors que la charge des sinistres ne peut être prévue d'avance avec certitude¹⁴.

2.1.2. La mutualisation des risques

Le point de départ d'un produit d'assurance est la mutualisation des risques. Un groupe de personnes paie une prime d'assurance pour couvrir un risque identique, dont les conséquences ne peuvent pas ou difficilement être supportées par chaque preneur d'assurance pris individuellement. Ces primes d'assurance servent à dédommager un risque, qui ne surviendra qu'à quelques membres de ce groupe¹⁵.

Une des tâches de l'assureur sera donc de déterminer la participation de chacun des membres de telle sorte que, grâce aux ressources collectées, puisse établir un équilibre rigoureux entre les recettes de la mutualité et ses dépenses.

Trois conditions sous-tendent le principe de mutualisation :

- ✓ Une population nombreuse : mutualiser le risque sera d'autant plus efficace que la population assurée soit nombreuse (en vertu de la loi des grands nombres).
- ✓ Un risque faible : si la majorité de la population assurée, voit la réalisation du risque et demande donc une indemnisation, la compagnie d'assurance ne pourrait pas les dédommager tous en même temps, sinon elle risque de compromettre l'équilibre de sa trésorerie.

¹³ LUKAU NKODI François. (2014). *Gestion des assurances : Manuel à l'usage des étudiants de licence en gestion de la RD Congo*. Paris : L'Harmattan, p.30.

¹⁴ BENSADON Didier et al. (2016). *Dictionnaire historique de comptabilité des entreprises*. Hauts-de-France : Les Presses universitaires du Septentrion, p.344.

¹⁵ VAN SCHOUBROECK C. & COUSY H. (2007). *Discrimination et assurance : 7ème colloque international droit européen des assurances*, Pays-Bas : Antwerpen, Pays-Bas, p.241.

Chapitre I : Généralités sur les assurances

- ✓ Des conséquences individuelles lourdes : pour que l'individu soit incité à souscrire une assurance, il faut que les conséquences individuelles du risque, soient trop importantes pour qu'il puisse tout seul y faire face.

Le secteur des assurances est donc, spécifique comparativement aux autres secteurs d'activités, et en se basant sur une multitude de critères, les branches d'assurance peuvent être classifiées, dans plusieurs catégories distinctes.

2.2. Typologie des assurances

Les différentes branches du secteur des assurances, peuvent être classifiées selon plusieurs critères bien distincts.

2.2.1. Selon le mode de gestion des risques

Un assureur a pour tâche de collecter les primes au sein de la mutualité des assurés, afin de pouvoir procéder au règlement des sinistres. Deux modes de gestion des primes sont possibles : la gestion par répartition ou la gestion par capitalisation.

2.2.1.1. Les assurances gérées par répartition

La répartition est une technique fondée sur la redistribution aux assurés, victimes d'un sinistre, des sommes encaissées sous forme de primes.

En cas de non survenance de sinistre, les primes payées sont donc perdues pour l'assuré (vol, incendie...)¹⁶.

La gestion par répartition est donc l'application directe du principe de mutualisation.

2.2.1.2. Le assurances gérées par capitalisation

En gestion par capitalisation, l'assureur place une partie du montant de la prime dans des produits financiers afin de la faire fructifier, ces revenus financiers étant réinvestis sur la durée du contrat de manière à augmenter la somme initiale.

C'est un mode de gestion à long terme, qui consiste à capitaliser les primes des assurés conformément au principe des intérêts composés, il s'agit donc essentiellement des assurances vies. La mesure du risque se fait grâce à l'utilisation d'une table de mortalité¹⁷.

Les primes collectées par répartition constituent ce que nous appelons techniquement les «provisions techniques » d'une société d'assurance, tandis que les

¹⁶ LUKAU NKODI François, OP.cit, p.43.

¹⁷ Une table de mortalité est un outil statistique utilisé par des actuaires, pour étudier le nombre de décès, les probabilités de décès ou de survie et l'espérance de vie d'une population donnée selon l'âge et le sexe.

Chapitre I : Généralités sur les assurances

cotisations gérées par capitalisation correspondent aux « provisions mathématiques » d'une société d'assurance¹⁸.

2.2.2. Selon la finalité de l'assurance

Nous distinguons trois pôles de recherche de sécurité par l'assurance : le patrimoine, les personnes et les finances.

2.2.2.1. La sécurité du patrimoine

Elle relève des assurances de dommages à caractère indemnitaire gérées en répartition. En effet, les assurances de biens et de responsabilité protègent le patrimoine des aléas de la vie. Elles couvrent les risques susceptibles de porter atteinte aux biens immobiliers, aux véhicules, aux œuvres d'art, aux bijoux... Ainsi, en cas de survenance d'un sinistre (vol, dégradation, destruction, incendie...), l'assuré sera indemnisé par l'assureur, dans les conditions fixées dans le contrat qu'il a souscrit, en contrepartie des primes qu'il a payé.

2.2.2.2. La sécurité des personnes

Différents contrats sont destinés spécialement à protéger les personnes en cas d'atteinte à leur sécurité ; et sont classés en deux catégories.

Certains ont à la fois pour objet la prévention, la conservation et la réparation des atteintes à la personne ; tels que les contrats d'assistance aux personnes en difficulté, alors que d'autres ont spécialement pour objet la réparation des dommages à la personne (accidents corporels et maladie-invalidité).

2.2.3. Selon l'objet de l'assurance

Selon leur objet, biens ou individus, les assurances se scindent en deux catégories : les assurances de dommages et les assurances de personnes.

2.2.3.1. Les assurances de dommages

L'assurance de dommages est celle qui garantit l'assuré contre les atteintes causées à son patrimoine (prévues au contrat). Elle se subdivise à son tour en deux grandes catégories :

¹⁸ L'Ecole Supérieure d'Assurance & l'Ecole Polytechnique d'Assurances. (2020). *Les branches de l'assurance*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <http://www.assurance-et-mutuelle.com/>

Chapitre I : Généralités sur les assurances

▪ Les assurances de choses

L'assurance de choses garantit le propriétaire d'une chose, contre le risque de sa destruction, de sa détérioration ou de sa perte, à titre d'exemple l'assurance incendie, vol... etc.

L'exécution de ce type de contrat d'assurance ne met en présence, au moment du sinistre, que l'assureur et l'assuré ou, plus exactement, l'assureur et le bénéficiaire ayant un intérêt à la conservation du bien assuré¹⁹.

▪ Les assurances de responsabilité

L'assurance de responsabilité a pour objet de garantir les conséquences pécuniaires, de l'obligation incombant à l'assuré de réparer le dommage causé à autrui par sa faute. Il s'agit d'une garantie indirecte du patrimoine de l'assuré, puisque l'assureur s'engage à payer à sa place les sommes nécessaires à la réparation des dommages causés.

A la différence de l'assurance de choses, l'assurance de responsabilité met en présence, au moment du sinistre, trois personnes : l'assureur, l'assuré responsable et le tiers lésé (la victime)²⁰.

Il est possible parfois, de combiner une police d'assurance de choses avec celle de responsabilité ; c'est le cas notamment de l'assurance automobile tous risques, qui couvre la RC du propriétaire envers les tiers simultanément avec le vol, l'incendie et les dégâts matériels du véhicule de l'assuré.

Le principe de base des assurances de dommages est le principe indemnitaire, selon lequel l'assurance ne peut être cause de gain pour l'assuré, qui ne peut demander ou recevoir une indemnité supérieure aux pertes effectivement éprouvées, par lui ou celles dont il est civilement responsable.

2.2.3.2. Les assurances de personnes

L'assurance de personnes ne concerne que les personnes physiques. Elle couvre les risques portant atteinte aux individus dans leur existence même (assurance vie ou assurance décès) ou dans leur intégrité physique (assurance maladie, assurance invalidité, frais médicaux... etc.).

¹⁹ LUKAU NKODI François, OP.cit, p.37.

²⁰ Ibid, p.39.

Chapitre I : Généralités sur les assurances

Le principe de base des assurances de personnes est le principe forfaitaire, selon lequel la prestation de l'assureur en cas de sinistre est préalablement fixée à un montant forfaitaire, exception faite pour le remboursement de frais médicaux ou d'hospitalisation. Elles se subdivisent aussi en deux grandes catégories :

- **Les assurances individuelles accidents et maladie**

Par accident, il faut entendre toute lésion de l'organisme (blessures) et même la mort résultant d'une action violente et soudaine d'une cause fortuite indépendante de la volonté de l'assuré, nous relevons l'accident de travail par exemple²¹.

L'assurance contre les accidents corporels peut garantir soit, le versement d'un capital en cas de décès ou d'infirmité (totale ou partielle), soit le versement d'une indemnité journalière en cas d'incapacité temporaire de travail, ou bien le remboursement de frais médicaux, hospitaliers et pharmaceutiques.

L'assurance-maladie quant à elle, couvre les frais engagés par l'assuré en cas de maladie, mais aussi l'incapacité consécutive à cette dernière.

- **Assurance sur la vie**

L'assurance sur la vie est destinée à garantir soit le risque de mort de la personne assurée (assurance en cas de décès), soit le risque de sa survie à une époque déterminée (assurance en cas de vie), soit les deux à la fois (assurance mixte).

- **L'assurance en cas de décès**

C'est une assurance de prévoyance, qui permet le versement d'une prestation, soit un capital ou une rente, à une ou plusieurs personnes désignées au contrat, en cas de décès de l'assuré à condition que le décès ne fasse pas l'objet d'une clause d'exclusion²².

- **L'assurance en cas de vie**

C'est un produit d'épargne qui prévoit le paiement d'une prestation, si l'assuré est vivant au terme du contrat ; donc aucun versement n'intervient en cas de décès de l'assuré.

- **L'assurance mixte**

Il s'agit d'une assurance qui associe l'assurance vie et l'assurance décès. Ce type de garantie permet donc, d'assurer à la fois le risque vie et le risque décès.

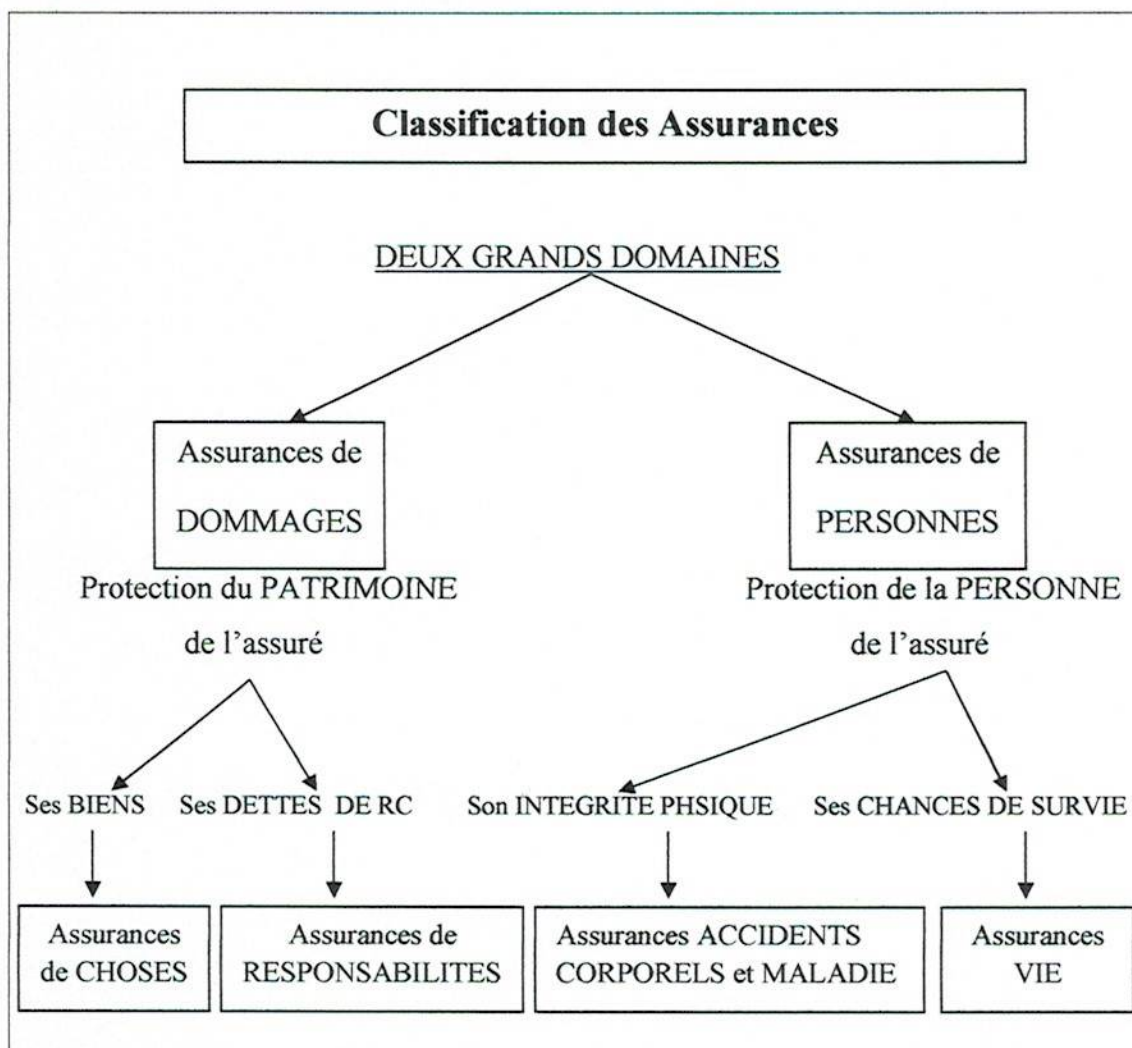
²¹ LUKAU NKODI François, OP.cit, p.42.

²² Cours assuré par M.DRALI. (2019). *Contrôle de gestion des compagnies d'assurance*. UMMTO.

Chapitre I : Généralités sur les assurances

Avec une assurance mixte, un assureur s'engage à payer un capital à l'assuré, s'il est vivant au terme du contrat, ou à des tiers bénéficiaires en cas de décès de l'assuré.

Figure n°01 : Classification des assurances selon l'objet d'assurance



Source : <https://www.institut-numerique.org/>

2.2.4. Selon le domaine naturel des risques

D'après l'élément naturel, nous distinguons : les assurances maritimes, fluviales, lacustres, terrestres et aériennes.

2.2.4.1. Les assurances maritimes

Elles sont appliquées aux risques de transport par mer, ces risques concernent les marchandises transportées (assurance sur faculté), ou le navire lui-même (assurance sur corps qui est obligatoire).

Chapitre I : Généralités sur les assurances

2.2.4.2. Les assurances fluviales et lacustres

Elles couvrent les risques de transport sur les fleuves, lacs, canaux et rivières. Elles concernent de même les marchandises transportées et les bateaux dont le régime est calqué sur celui des assurances maritimes²³.

2.2.4.3. Les assurances aériennes

Elles couvrent les risques aériens, l'aéronef et les marchandises.

2.2.4.4. Les assurances terrestres

Elles concernent tous les risques autres que les assurances maritimes, fluviales, lacustres et aériennes, les quelles ne concernent que les biens.

Le domaine des assurances terrestres, s'étend à toutes les assurances de personnes et aux assurances de dommages.

2.2.5. Selon la forme de la société d'assurance

Selon la forme de la société, à but lucratif ou non, nous distinguons : les sociétés anonymes et les mutuelles d'assurance.

2.2.5.1. Les sociétés anonymes d'assurance

Une société anonyme d'assurance se caractérise par le fait, qu'il s'agisse d'une société commerciale ayant pour vocation, de réaliser des bénéfices et de les distribuer à ses actionnaires sous forme de dividendes.

L'assureur et l'assuré sont des personnes distinctes ayant des intérêts opposés : l'assureur aimerait voir le taux de la prime augmenter, afin de hausser son bénéfice, tandis que l'assuré souhaiterait voir ce taux baisser.

2.2.5.2. Les mutuelles d'assurance

Une mutuelle d'assurance est une société à but non lucratif, tout comme une association. Ses assurés ont la qualité de sociétaires, ce qui signifie que chaque membre est à la fois assureur et assuré.

2.2.6. Selon la destination du produit d'assurance

Selon la destination du produit d'assurance, nous distinguons : les assurances de particuliers et les assurances des entreprises.

²³ Cours de droit des assurances. (2019, 5 Juin). *Les types d'assurance (assurance de choses, de responsabilité...)*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://cours-de-droit.net/>

Chapitre I : Généralités sur les assurances

2.2.6.1. Les produits d'assurance destinés aux particuliers

Les plus répandus sont :

- **Assurances automobiles**

L'automobile est le moyen de transport le plus répandu, mais aussi le plus dangereux. Les dégâts d'un accident peuvent s'avérer dramatiques sur tous les plans, d'où la nécessité d'être bien assuré.

Le contrat d'assurance automobile est obligatoire, selon l'ordonnance n°74-15 du 30/01/1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles, l'article n°01 stipule : « Tout véhicule doit avant de le mettre en circulation souscrire une assurance couvrant les dommages causés au tiers par ce véhicule. »

Il se présente sous forme de package qui regroupe plusieurs garanties. La formule basique ne porte que sur la Responsabilité Civile, c'est-à-dire le minimum obligatoire. La formule la plus complète est la formule dite «Tous Risques » : elle englobe les garanties ci-après énumérées : Responsabilité Civile (RC), Dommages subis par le véhicule avec ou sans collision (DASC), le Vol et l'Incendie du Véhicule (VIV), le Bris De Glaces (BDG), Défense et Recours (DR) et Personnes Transportées (PT)²⁴.

- **Assurances CAT NAT**

L'assurance contre les risques de catastrophes naturelles est un produit d'assurance à caractère obligatoire prévue par l'ordonnance N°03-12 du 26 Août 2003, relative à l'obligation d'assurance des catastrophes naturelles et l'indemnisation des victimes.

Elle couvre contre les dommages subis par les biens, suite à une catastrophe naturelle (un évènement naturel d'intensité anormale).

- **Assurances multirisques habitation**

L'assurance multirisques habitation (par abréviation MRH), couvre de nombreux risques. Elle n'est pas obligatoire.

Elle couvre les dommages causés à un appartement, une villa ou une maison ainsi qu'à leurs contenus, les meubles, l'électroménager, les vêtements, et aussi,

²⁴UAR. (2017). *ASSURANCES DU PARTICULIER*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <http://www.uar.dz/>

Chapitre I : Généralités sur les assurances

l'aménagement intérieur, murs, plafonds, appareils sanitaires²⁵.

▪ **Assurances individuelles accidents**

C'est un contrat d'assurance figurant parmi les assurances de personnes. Il est souscrit par l'assuré pour son compte personnel, ou celui de sa famille pour compenser, dans la mesure du possible, les conséquences pécuniaires qu'un accident (dont il serait victime) pourrait avoir sur lui et les siens²⁶.

▪ **Assurance vie**

Il existe deux formules d'assurance vie :

- L'assurance en cas de décès : qui garantit le versement d'un capital au bénéficiaire, si l'assuré décède ;
- L'assurance en cas de vie : qui garantit le versement d'un capital à l'assuré, s'il est vivant au terme du contrat.

2.2.6.2. Les produits d'assurance destinés aux entreprises

Les plus répandus sont :

▪ **Assurance incendie et risques divers**

Sont garantis les incendies et les risques divers tels que : les dégâts des eaux, les vols et détériorations immobilières, dommages causés lors d'émeutes et mouvements populaires, d'attentats, de catastrophes naturelles.

▪ **Assurance bris de machine**

C'est une garantie ou un contrat qui assure l'entreprise, contre les conséquences du bris accidentel, soudain, imprévu, d'un bien utilisé par un professionnel pour l'exercice de son activité.

▪ **Assurance perte d'exploitation**

Un sinistre peut conduire à une baisse, même à une interruption de l'activité de l'entreprise.

Durant la période qui suit le sinistre, l'entreprise doit continuer à faire face à ses engagements (salaires, charges fixes, remboursements des intérêts d'emprunt...).

²⁵ UAR. (2017). *ASSURANCES MULTIRISQUES HABITATION*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.uar.dz/>

²⁶ CNA. (2020). *L'Assurance Individuelle Accident*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.cna.dz/>

Chapitre I : Généralités sur les assurances

C'est pour compenser la perte de marge brute qui en résulte que cette garantie est proposée. Elle rembourse également les frais engagés pour redémarrer rapidement l'activité²⁷.

▪ Assurance des risques informatiques et électroniques

Cette assurance, très utile aux sociétés qui disposent d'équipements coûteux et qui manipulent de nombreuses données informatiques, couvre les ordinateurs mais aussi les bases de données et les frais de reconstitution si elles sont perdues ou endommagées²⁸.

D'un point de vue général, la mission essentielle de l'assurance est d'apporter aux hommes, cette sécurité dont ils ressentent le besoin, elle joue ainsi un rôle important dans la vie économique et sociale. Toutefois, l'assureur peut être confronté à plusieurs lacunes.

Section 03 : Rôle et limites des assurances

Le rôle des assurances se limite souvent, au fait qu'elles servent à indemniser en cas de sinistre, mais ce n'est pas leur seule et unique vocation, car elles remplissent beaucoup d'autres missions. Cependant, l'assureur est contraint de faire face à certaines difficultés.

3.1. Rôle des assurances

L'assurance est considérée comme étant une activité économique majeure. Outre la protection des personnes, elle joue un rôle non négligeable voire très important dans la société contemporaine tant sur le plan économique que social.

3.1.1. Le rôle social

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

²⁷ UAR. (2017). *ASSURANCES DES ENTREPRISES*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.uar.dz/>

²⁸ Idem.

Chapitre I : Généralités sur les assurances

Grâce à elle, le revenu est garanti à la veuve et aux orphelins, après la disparition prématurée du chef de famille ; des moyens sont mis en place afin de reconstruire la maison ou de racheter un autre logement à celui, dont la résidence a été détruite par un incendie ; des moyens financiers sont également mobilisés aux personnes dont l'intégrité physique a été atteinte suite à la réalisation d'un événement accidentel, il s'agit particulièrement des accidents corporels, des invalidités, des incapacités du travail, de décès ... etc.²⁹.

Un autre aspect du rôle social de l'assurance est son incidence dans la survie des entreprises ; en permettant de pérenniser ces dernières victimes du coup du sort, sauver des emplois et contribuer ainsi à la stabilité de la société.

Elle se révèle aussi comme un facteur de progrès social, puisqu'elle favorise l'éclosion d'un grand nombre d'activités risquées qui ne seraient jamais entreprises sans le soutien de l'assurance, tels que l'utilisation de nouveaux modes de transports (super pétroliers), conquête de l'espace, la pratique de sports dangereux... etc.

Toutefois, il y a lieu de préciser que le rôle social de l'assurance présente une limite. Si l'indemnité en argent compense convenablement un chef d'entreprise après une perte matérielle, l'argent ne pourra jamais remplacer l'affection d'un être cher disparu, ni l'intégrité corporelle d'un blessé rendu infirme par un accident. Néanmoins, l'assurance permet à l'infirme, à la veuve et aux orphelins de conserver un niveau de vie décent, atténuant ainsi les conséquences de l'accident.

3.1.2. Le rôle économique

L'assurance est un moteur essentiel du développement économique pour au moins deux raisons : la garantie des investissements et le placement des cotisations.

3.1.2.1. La garantie des investissements

Les entreprises d'assurance prennent à l'égard de leurs assurés, moyennant paiement immédiat du prix de cette garantie, des engagements qui ne se traduiront en paiement que plus tard. Ces sommes doivent être placées pour faire face aux éventuels sinistres.

Les assureurs, canalisent et orientent ainsi des flux financiers importants dans les circuits de l'économie ; dans l'immobilier à titre d'exemple. L'exemple le plus édifiant est celui de la ville de New York (la grosse pomme) qui a été construite grâce

²⁹ Cours assuré par Mme HADDAD M. (2018). *Assurance et assurance mutuelles*, UMMTO.

Chapitre I : Généralités sur les assurances

aux assureurs ; c'est parce qu'aucun investisseur n'aurait risqué les milliards de dollars, nécessaires à la construction des gratte-ciels de Manhattan, sans la garantie d'être remboursé en cas de dommages.

Ainsi, tout projet d'investissement implique la participation de l'assurance, car aucun investisseur n'accepterait de placer son argent, en risquant de voir les capitaux investis perdus, sans avoir sous la main une garantie de récupérer son capital, lors de la survenance des sinistres.

3.1.2.2. Le placement des cotisations

L'assureur perçoit des cotisations, avant que les assurés ne soient soumis aux risques, contre lesquels ils sont assurés, ce qui lui permettra d'avoir une trésorerie largement excédentaire.

A cet effet, les compagnies d'assurance drainent une épargne très considérable, qu'elles injectent dans l'activité économique sous forme de placements financiers (elles font partie des investisseurs institutionnels à côté des fonds de pension ou fonds de retraite et des sociétés d'investissement). Ces investisseurs institutionnels permettent de financer l'État, en faisant des placements auprès du trésor et au niveau de la bourse ³⁰:

- Le trésor : ils achètent des bons de trésor émis par ce dernier pour financer son déficit budgétaire ;
- Au niveau de la bourse : ils placent leurs fonds en achetant des titres boursiers : actions, obligations et autres titres participatifs.

L'assurance contribue bel et bien au développement économique et social, cependant elle est limitée par rapport à certaines situations.

3.2. Limites des assurances

Malgré le développement de l'activité d'assurance, il existe toujours des limites à son expansion. Une fois le risque est pris en charge par l'assureur, ce dernier est confronté à un problème d'asymétrie d'information, qui se traduit comme suit :

3.2.1. L'anti-sélection

La sélection adverse est un sérieux problème dans le secteur de l'assurance. Les personnes qui font face aux risques les plus importants, ou qui sont les plus susceptibles de demander réparation, sont les plus désireuses de souscrire une

³⁰ Cours assuré par Mme HADDAD M., OP.cit.

Chapitre I : Généralités sur les assurances

assurance. Mais du point de vue des assurances, ce sont les clients les moins désirables³¹.

Le problème d'anti-sélection survient lorsque la population est hétérogène et que l'assureur ne peut pas observer toutes les caractéristiques qui affectent la probabilité de sinistre des assurés. La source de ce problème tient à l'existence de bons risques (faible probabilité d'accident, faible risque de problème de santé... donc un coût moyen des sinistres faible) à côté de mauvais risques (caractéristiques inverses).

Si les compagnies d'assurance pouvaient observer le risque de chaque individu, alors il y aurait deux marchés dont les prix seraient différents selon les risques. Or, dans le cas d'une asymétrie d'information, les compagnies d'assurance auraient alors trois solutions³²:

- Proposer un prix "moyen" : mais alors seuls les individus à risque élevé auront intérêt à souscrire une police d'assurance.
- Proposer un prix faible : mais alors ce système serait inefficace pour couvrir les coûts du fait de la présence de "mauvais" risques.
- Proposer des prix élevés : mais alors les "bons" risques sortiraient du marché et seuls les individus ayant une très forte demande d'assurance resteraient, autrement dit, ceux avec de "mauvais" risques élevés.

En présence d'informations cachées sur les risques, les hauts risques seront donc particulièrement demandeurs d'assurance (d'où l'expression anti-sélection).

3.2.2. L'aléa moral

D'une manière générale, on parle d'aléa moral lorsque le comportement inobservable d'un individu affecte le risque qu'il encourt (assurance). Il s'agit donc d'un comportement opportuniste de relâchement de l'effort par un individu dont l'action n'est pas observable ou vérifiable³³.

³¹ HIRSHLEIFER Jack et al. (2009). *Microéconomie : théories et applications : décisions, marchés, formation des prix et répartition des revenus*. Bruxelles : De Boeck, p.386.

³² FONTAIN Sylvain. (2013, 17 Octobre). *Georges A. Akerlof : théorie de la sélection adverse*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <http://archives.lesechos.fr/>

³³ EBER Nicolas. (2016). *Introduction à la microéconomie moderne : une approche expérimentale*. Bruxelles : De Boeck Supérieur, Louvain-la-Neuve, p. 234.

Chapitre I : Généralités sur les assurances

C'est plus précisément la perspective qu'un agent, isolé d'un risque, se comporte différemment que s'il était totalement lui-même exposé au risque³⁴.

Par exemple, une assurance-chômage généreuse pourrait inciter ses bénéficiaires, à relâcher leurs efforts de recherche d'emploi.

Les éventuelles fraudes à l'assurance (cas où l'assuré provoque délibérément le sinistre, pour encaisser l'indemnisation prévue), peuvent être considérées comme le cas extrême de l'aléa moral.

3.2.3. La fraude

En général, la fraude se définit comme un acte commis de mauvaise foi par une personne, dans l'intention de tromper une autre³⁵.

La fraude est le résultat d'une déclaration incorrecte ou mensongère faite par le client à son assureur. Ainsi, il y a fraude lorsque le client affirme qu'un événement assuré s'est produit alors que ce n'est pas le cas, ou lorsqu'il fournit des réponses fausses aux questions posées lors de la procédure de présélection³⁶.

Il existe plusieurs façons de frauder, les plus courantes sont³⁷ :

- Réticence ou fausse déclaration intentionnelle de l'assuré lors de la souscription du risque : falsification de la valeur réelle du bien assuré, communication d'informations erronées, assurance d'un bien alors que le sinistre est déjà survenu,... etc ;
- Assurances multiples et cumulatives : mêmes garanties souscrites auprès de plusieurs assureurs ;
- Fausses déclarations délibérées sur les causes, les circonstances et les conséquences d'un sinistre. La fraude à l'assurance après sinistre est courante. Elle peut consister en une description incorrecte du sinistre et des circonstances de survenance de ce dernier. Elle peut également concerner un

³⁴ FAUSTIN DJOUFOUET Wulli. (2020). *Les Banques Islamiques : Analyser, Comprendre, Investir*. Cameroun : Lulu-auto-édition, p 208.

³⁵ FOTSO Jean-Marie. (2014). *Le contrôle de gestion des sociétés d'assurance : le cas de la CIM*. Paris : L'Harmattan, p.27.

³⁶ CHURCHILL Craig. (2004). *L'assurance et les institutions de micro finance : guide technique pour le développement et la prestation de services de micro-assurance*. Genève : Bureau International du travail, Genève, p.1.

³⁷ Groupe Atlas. (2017, 10 Mai). Fraude à l'assurance : le coût et la lutte contre ce fléau. Consulté à l'adresse <https://www.atlas-mag.net/>

Chapitre I : Généralités sur les assurances

accroissement des dommages ou la déclaration d'un même sinistre à plusieurs assureurs,... etc ;

- Planification d'un sinistre : il s'agit d'une très grave faute qui peut aller de l'incendie d'une propriété à l'assassinat d'un proche pour bénéficier du capital assuré. Ce type de délit fait souvent intervenir une tierce personne qui commet l'acte prohibé et procure à l'assuré un alibi en cas d'éventuelle enquête ;
- Opportunisme : l'assuré profite de la survenance d'un sinistre pour se faire indemniser des dommages antérieurs. L'assuré n'a pas l'intention de frauder mais profite de circonstances favorables pour récupérer les sommes déboursés pour d'anciens sinistres indus.

3.2.4. Le risque covariant

La covariance est la non-indépendance des risques entre les membres du pool de risques. Il y a covariance lorsqu'un événement peut donner lieu à de multiples demandes d'indemnité. Par exemple, il est probable que les habitants d'une région sujette à tremblements de terre soient confrontés simultanément au même risque. Le risque covariant peut être dû à des épidémies ou d'autres catastrophes naturelles. De tels événements peuvent être à l'origine d'un nombre extraordinairement élevé de demandes d'indemnité et provoquer la faillite de l'institution³⁸.

L'exemple le plus significatif du risque covariant est celui des événements du 11 septembre 2001. "Aucun événement naturel ou humain n'avait jamais donné lieu à des pertes aussi importantes que celles dues aux attaques terroristes du 11 septembre 2001. Le total des sinistres vie et non-vie (incendies, accidents et risques divers), devrait dépasser 40 milliards de dollars. L'ampleur des sinistres à couvrir par le secteur de l'assurance a été sans précédent, à tous les niveaux, ce qui a donné lieu à des pertes catastrophiques non seulement au niveau de la couverture des biens mais également, pour la première fois, dans le domaine de l'assurance-vie, de l'assurance invalidité et des indemnisations des accidents du travail", déclarait le premier vice-président³⁹ et directeur des études économiques de l'Insurance Information Institute (I.I.I.)⁴⁰.

³⁸ CHURCHILL Craig, OP.cit, p.16.

³⁹ HARTWIG Robert était, en 2001, le premier vice-président et directeur des études économiques de l'Insurance Information Institute (I.I.I.).

⁴⁰ Ibid, p.18.

Chapitre I : Généralités sur les assurances

Conclusion du chapitre I

Aujourd'hui, l'assurance fait partie totalement du cadre de vie quotidienne de l'homme. C'est un important facteur de développement socioéconomique, car elle permet d'apporter cette sécurité, tant ressentie par l'homme, en le prémunissant contre les divers risques qui menacent sa personne et/ou ses biens, mais aussi à travers, le placement des primes versées par la mutualité des assurés sur les marchés financiers, dans le but de les faire fructifier.

Malgré, le développement de ce secteur d'activité, l'assureur est confronté à certaines difficultés, issues de l'asymétrie d'information, pour les quelles il devra se montrer rusé, pour ne pas mettre en péril, l'avenir et la pérennité de sa compagnie.

En Algérie, si le secteur des assurances réalise chaque année, un chiffre d'affaire considérable, c'est notamment grâce à la branche automobile qui domine le marché des assurances.

Le chapitre suivant traitera le secteur assurantiel et la sinistralité automobile en Algérie.

Chapitre II

Chapitre II : Le secteur assurantiel et la sinistralité automobile en Algérie

Introduction du chapitre II

En Algérie, le secteur des assurances a évolué dans un contexte de changements permanents, notamment depuis l'indépendance. A cette époque, l'activité d'assurance automobile était régie par la loi française du 27 février 1958, relative à l'obligation d'assurance automobile. Ce n'est qu'en 1974, que le législateur algérien promulgue la première ordonnance, qui régit l'obligation d'assurance des véhicules terrestres à moteur et du régime indemnitaire des dommages corporels des victimes d'accidents. Cette branche semble prendre une place de plus en plus importante, dans l'activité des compagnies d'assurances en Algérie.

Dans ce deuxième chapitre, nous aborderons, d'abord l'histoire des assurances en Algérie, ensuite, nous allons nous intéresser particulièrement à l'assurance automobile, enfin, nous étudierons la sinistralité automobile en Algérie.

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

Section 01 : Evolution des assurances en Algérie

Avant le recouvrement de la souveraineté nationale, l'assurance en Algérie est associée à l'évolution de l'assurance en France. Depuis 1962, de nombreuses réformes sont apparues permettant à ce secteur de connaître un nouvel essor en Algérie ; allant de l'époque coloniale, à la nationalisation et spécialisation des compagnies pour arriver à la libéralisation et ouverture progressive du marché, dans lequel plusieurs acteurs y interviennent.

1.1. Aperçu historique des assurances en Algérie

Le secteur des assurances en Algérie a évolué dans un contexte de changements permanents, en passant par plusieurs étapes :

1.1.1. La période coloniale

Durant cette période (avant 1962), le secteur des assurances en Algérie est monopolisé par les compagnies françaises, puisque l'Algérie était considérée par les autorités coloniales comme étant une partie intégrante du territoire français. A cet effet, l'assurance en Algérie s'est confondue avec l'évolution de l'assurance en France, d'ailleurs la législation applicable aux compagnies d'assurance algériennes est inspirée de celle des compagnies françaises. Cette activité a été introduite et développée en Algérie pour les besoins de la population européenne, du fait que la majorité des algériens vivaient dans l'extrême pauvreté, et n'avaient rien à assurer et encore moins les moyens de payer les primes.

Des textes métropolitains ont été adoptés par le législateur pour régler l'assurance en Algérie dont les principaux sont⁴¹ :

- La loi du 13 juillet 1930 réglementant l'ensemble des contrats d'assurances terrestres ;
- Le décret du 14 juin 1938, unifiant le contrôle de l'Etat sur toutes les sociétés d'assurance de toute nature et de capitalisation ;
- L'ordonnance du 4 octobre 1945, relative à la création de la sécurité destinée à garantir les travailleurs et leurs familles, contre les risques de toute nature susceptibles de réduire ou de supprimer leur capacité de gain,

⁴¹ HASSID Ali. (1984). *Introduction à l'étude des assurances économiques*. Alger : Entreprise Nationale du Livre, p.24.

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

à couvrir les charges de maternité et les charges de famille qu'ils supportent ;

- La loi du 25 avril 1946 relative à la nationalisation de 32 sociétés d'assurance et crée :
 - Une Caisse Centrale de Réassurance (CCR) ;
 - Une Ecole Nationale d'Administration (ENA) ;
 - Un Conseil National des Assurances (CNA).
- La loi du 31 décembre 1951, instituant un Fonds de Garantie Automobile (FGA), pour la protection des victimes d'accidents corporels, se trouvant en face d'un responsable en fuite, insolvable ou inconnu ;
- La loi du 27 février 1958, instaurant l'obligation d'assurance de responsabilité civile, pour les propriétaires et usagers de véhicules terrestres à moteur.

1.1.2. L'Algérie indépendante

Au sortir de la guerre d'indépendance, les opérations d'assurances étaient régies par des textes d'inspiration française, et la plupart des compagnies qui exerçaient à l'époque étaient des compagnies étrangères (principalement françaises). L'évolution de l'assurance s'est effectuée progressivement à travers les étapes suivantes :

1.1.2.1. Période de 1962 à 1966 : Période de transition

L'absence de cadres nationaux et de législation propre à l'Algérie pouvant assurer le fonctionnement et le contrôle des sociétés d'assurance profitait aux entreprises étrangères qui se bornaient à développer les seules branches susceptibles de leur procurer un maximum de profit, et transféraient la plus grande partie des flux financiers correspondant aux primes encaissées à l'étranger, par le biais de la réassurance ; privant ainsi l'Algérie de la prospérité nationale.

Les autorités publiques ont très vite compris que cette situation pourrait mettre en péril la politique économique et financière du pays, notamment, aux assurés qui craignaient que ces sociétés ne puissent remplir leurs engagements.

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

Le législateur est alors intervenu à travers l'élaboration de deux lois, datées le 8 juin 1963, pour⁴² :

- L'institution de la réassurance légale et obligatoire, sur toutes les opérations d'assurance réalisées en Algérie, à travers la création de la Caisse Algérienne d'Assurance et de Réassurance (CAAR) par la loi n°63-197, obligeant toutes les sociétés d'assurance de céder une part de 10% des primes encaissées, au profit de cette même compagnie.
- La seconde loi n°63-201, exigeant des entreprises d'assurance, sans distinction de nationalité, des garanties qui se traduisaient par :
 - ✓ Le contrôle et la surveillance par le ministère des finances de toutes les compagnies d'assurance ;
 - ✓ L'agrément par le ministère des finances, que devait demander toute entreprise désirant exercer ou continuer d'exercer en Algérie.

L'application de ces lois a engendré une baisse du nombre des compagnies exerçant sur le territoire national qui a atteint le nombre de 17 alors qu'il était de 270 à l'indépendance⁴³.

Durant la même année, et pour faire face au retrait massif 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)⁴⁴.

La CAAR et la SAA ont d'ailleurs, décidé de recourir aux intermédiaires (courtiers et agents généraux), afin d'assurer la plus large présence possible sur le territoire national.

1.1.2.2. Période de 1966 à 1995 : Période du monopole de l'Etat

L'ordonnance n° 66-127 du 27 mai 1966 a instituée le monopole de l'Etat sur toutes les opérations d'assurances. Les entreprises publiques nationalisées étaient⁴⁵ :

- La CAAR spécialisée dans les risques transports et industriels ;

⁴² Ali Hassid, Op.cit, p.25.

⁴³ CHEIKH Bouaziz. (2013). *Assurances et gestion des risques*. Alger, p.286.

⁴⁴ CCR. (2012, 1^{er} semestre). Bulletin de la compagnie centrale de réassurance N°09. *Historique du marché algérien des assurances*, p.1.

⁴⁵ CNA. (2012, Juin). Revue de L'Assurance N°1. *La branche est née avec l'indépendance : Un demi-siècle d'assurance en Algérie*. Alger, p.5.

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

- La SAA (après rachat des parts égyptiennes) pour les risques automobiles, assurances de personnes et risques simples durant la période allant de 1973 à 1989.

Après l'institution du monopole de l'état en 1966, les sociétés d'assurance étaient gérées socialement, ces dernières ont décidé fin 1972, et après 9 ans de collaboration, de ne plus recourir aux intermédiaires d'assurance et par conséquent mettre fin à leur fonction. Cette cessation d'activité des intermédiaires a entraîné un manque de motivation au niveau des compagnies d'assurance, donc un manque de développement de l'activité⁴⁶.

A partir de 1973, un nouveau type de compagnies d'assurance voit le jour avec la création de la Compagnie Centrale de Réassurance (CCR).

Vu l'importance qu'a pris la branche transport dans la CAAR, l'État décide, par le décret n°85-82, de créer une nouvelle compagnie appelée la Compagnie Algérienne des Assurances de Transport (CAAT), chargée exclusivement de couvrir les risques liés aux transports maritime, aérien et terrestre, prenant ainsi une part de marché à la CAAR qui détenait le monopole sur les risques industriels.

A la fin des années 80, tous les secteurs économiques affichaient des résultats extrêmement décevant, ce qui a contraint l'État à procéder à une série de réformes. Pour le secteur des assurances, ces réformes ont donné lieu à la déspecialisation et à l'autonomie des sociétés d'assurances, en 1989. A partir de 1990, les entreprises nationales sont désormais libres de commercialiser tous les produits d'assurance de multiple branche ; ce qui a entraîné l'émergence d'une réelle concurrence dans ce secteur⁴⁷.

1.1.2.3. Période de 1995 à nos jours : Période de libéralisation

C'est la promulgation de la loi 95-07 du 25 janvier 1995 qui a procédé à la levée du monopole de l'Etat sur le secteur des assurances et la libéralisation du marché.

⁴⁶ CHOUITER Walid. (2011, 25-26 Avril). *Evolution du Marché des Assurances en Algérie et La Réglementation Le Régissant*. Colloque international sur l'assurance Takaful et l'assurance traditionnelle entre théorie et pratique. Université de Sétif.

⁴⁷ SADI Nour El Houda & ACHOUCHE Mohamed. (2015). *L'évolution du secteur des assurances en Algérie depuis l'indépendance*. Alger, p 236.

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

❖ L'ordonnance n°95-07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurances

La libéralisation du marché des assurances en Algérie s'est traduite par l'apparition de l'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995. Cette ordonnance est considérée comme le texte de référence du droit algérien des assurances.

Cette libéralisation s'est matérialisée par :

- Une libération au niveau de la production qui s'est caractérisée par l'ouverture du marché aux investisseurs étrangers ou nationaux désirant créer une société d'assurance à condition d'avoir un agrément délivré par le Ministère des finances ;
- Une libération de la sphère commerciale qui s'est caractérisée par la réintroduction des intermédiaires d'assurance (Agents Généraux d'Assurance (AGA) et courtiers d'assurance) ;
- La revue à la baisse du nombre des assurances obligatoires ;
- Institution d'un contrôle rigoureux de l'état sur l'activité d'assurance ;
- Institution du conseil national des assurances qui est considéré comme un lieu de concertation.

Les objectifs de cette libéralisation peuvent être résumés comme suit⁴⁸ :

- Une protection réelle et efficace des personnes et des biens ;
- Promotion et développement du marché des assurances pour faciliter son intégration dans l'économie nationale ;
- Accroissement et accumulation de l'épargne et son orientation ;
- Une meilleure prestation de service.

❖ La loi n°06-04 du 20 Février 2006 modifiant et complétant l'ordonnance n°95-07

Ayant constaté que la loi n°95-07 n'a pas eu les résultats escomptés pour le secteur, les autorités ont adopté une nouvelle loi (la loi n°06-04) du 20 février 2006, pour la compléter et modifier. Les principaux apports de cette loi sont⁴⁹:

- Le renforcement de l'activité d'assurances de personnes ;
- La généralisation de l'assurance de groupe ;
- La réforme du droit du bénéficiaire ;

⁴⁸CHOUITER WALID. Op.it.

⁴⁹ CCR. (2012, 1^{er} Semestre). Bulletin de la Compagnie Centrale de Réassurance N°9. *Historique du marché algérien des assurances*, p.2.

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

- 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.

L'année 2008 a été marquée par le règlement définitif du contentieux algéro-français sur les assurances qui remonte à l'année 1966. L'accord du 7 mars 2008, entre les sociétés françaises AGF, Aviva, AXA, Groupama et MMA et les sociétés publiques algériennes SAA et CAAR, régularise en droit algérien cette situation: il organise un transfert de portefeuille entre les deux parties signataires à effet rétroactif à compter de 1966⁵⁰.

L'année 2009 a quand à elle, vu la publication dans le Journal Officiel de la République Algérienne Démocratique et Populaire, du décret exécutif n°09-375 du 16 novembre 2009, qui a fixé le capital social minimum des sociétés d'assurance et/ou de réassurance comme suit ⁵¹:

- Un (1) milliard de dinars, pour les sociétés par actions exerçant les opérations d'assurances de personnes et de capitalisation ;
- Deux (2) milliards de dinars, pour les sociétés par actions exerçant les opérations d'assurances de dommages ;
- Cinq (5) milliards de dinars, pour les sociétés par actions exerçant exclusivement les opérations de réassurance.

Pour les sociétés à forme mutuelle, le fonds d'établissement est fixé à⁵² :

- Six cent (600) millions de dinars, pour les sociétés exerçant les opérations d'assurance de personnes et de capitalisation ;
- Un (1) milliard de dinars, pour les sociétés exerçant les opérations d'assurance de dommages.

⁵⁰ Idem.

⁵¹ Décret exécutif n° 95-344 du 30 octobre 1995 relatif au capital social minimum des sociétés d'assurances, article 2, (J.O. n° 65 du 31 octobre 1995), modifié et complété par le décret exécutif n° 09-375 du 16 novembre 2009 (J.O. n° 67 du 19 Novembre 2009).

⁵² Ibid, article 3.

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

Le décret exécutif n°10-207 du 9 septembre 2010, modifiant et complétant le décret exécutif n° 95-409 du 9 décembre 1995, relatif à la cession obligatoire en réassurance, fixe le taux minimum de la cession obligatoire des risques à réassurer à 50 % au bénéfice de la CCR. La mesure vise notamment à réduire les transferts de devises vers l'étranger et à faire de la CCR une puissante compagnie nationale de réassurance.

Actuellement, en 2020, le marché algérien des assurances se compose de 24 sociétés d'assurance de dommages et de personnes, et de plusieurs institutions chargées des assurances.

1.2. Les acteurs du marché algérien des assurances

Le marché assurantiel en Algérie, est organisé autour de plusieurs institutions et de compagnies d'assurance.

1.2.1. Les institutions chargées des assurances en Algérie

Le cadre institutionnel du marché Algérien des assurances est composé de trois institutions autonomes⁵³, à titre principal:

- Le Conseil National des Assurances (CNA) ;
- La Commission de Supervision des Assurances (CSA) ;
- La Centrale des Risques (CR).

Ces institutions sont sous la tutelle du Ministère des finances.

1.2.1.1. Le Ministère chargé des finances

Celui-ci intervient pour délivrer l'autorisation préalable pour l'ouverture en Algérie d'agences d'assurance nationales et étrangères, pour agréer une association professionnelle d'assurance de droit algérien à laquelle les sociétés d'assurances et/ou de réassurances étrangères sont tenues d'adhérer, et aussi agréer une association professionnelle d'agents généraux et de courtiers⁵⁴.

1.2.1.2. Le Conseil National des Assurances (CNA)

Le CNA est le cadre de concertation entre les diverses parties impliquées par l'activité d'assurance, à savoir⁵⁵ :

- Les assureurs et intermédiaires d'assurance ;
- Les assurés ;

⁵³ TAFIANI B. (1987). *Les assurances en Algérie*. Alger : OPU et ENAP, P.24.

⁵⁴ Cours assuré par M.NAÏT AMAR. (2019). *Droit des assurances*. UMMTO.

⁵⁵ TAFIANI B. Op.cit, P.26.

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

- Les pouvoirs publics ;
- Le personnel exerçant dans le secteur.

Cadre de concertation, le CNA est aussi une force de réflexion et de proposition, à même de préserver les intérêts des parties impliquées dans la concertation. Présidé par le Ministre des finances, il représente l'organe consultatif des pouvoirs publics sur tout ce qui se rapporte « à la situation, l'organisation et au développement de l'activité d'assurance et de réassurance. » et aussi centre de conception et de réalisation des études techniques à la disposition du secteur⁵⁶.

1.2.1.3. La Commission de Supervision des Assurances (CSA)

La CSA, instituée par l'article n°209 de l'ordonnance n°95-07 modifiée et complétée, a deux principaux objectifs⁵⁷ :

- Protéger les intérêts des assurés et bénéficiaires de contrat d'assurance, en veillant à la régularité des opérations d'assurance ainsi qu'à la solvabilité des sociétés d'assurance;
- Promouvoir et développer le marché national des assurances, en vue de son intégration dans l'activité économique et sociale.

1.2.1.4. La Centrale des Risques (CR)

La CR est créée auprès du ministère des finances, et est rattachée à la structure chargée des assurances. Selon l'article n°02 du décret exécutif 07-138 fixant les missions, l'organisation et le fonctionnement de la centrale des risques (JO n° 33 du 19/11/2007) « La centrale des risques a pour mission la collecte et la centralisation des informations afférentes aux contrats d'assurance dommages souscrits auprès des sociétés d'assurance et les succursales d'assurance étrangères agréées. »

La CR doit informer de tout cas de pluralité d'assurances de même nature et de même risque à la société d'assurance concernée.

1.2.1.5. Le Fonds de Garantie des Assurés (FGA)

Conformément à l'article n°213 bis de l'ordonnance n° 95-07 modifiée et complétée, Il est créé, auprès du ministère chargé des finances, un fonds dénommé

⁵⁶ CNA. (2020). *Le portail de l'Assurance en Algérie*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.cna.dz/>

⁵⁷ CSA. (2017). *Commission de supervision des assurances*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <http://www.uar.dz/>

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

«Fonds de Garantie des Assurés » chargé de supporter, en cas d'insolvabilité des sociétés d'assurance, tout ou partie des dettes envers les assurés et les bénéficiaires des contrats d'assurance.

En plus de ces différentes institutions, les compagnies d'assurance sont également des acteurs incontournables du marché algérien des assurances, permettant d'élargir la distribution des produits d'assurance sur le territoire national.

1.2.2. Les assureurs

C'est l'ensemble de compagnies d'assurance qui exercent sur le marché des assurances. Ils sont au nombre de 24.

Tableau n°01 : Les compagnies d'assurance présentes sur le marché algérien des assurances

Nom de la compagnie d'assurance	Sigle	Date de création	Type d'activité	Nature du capital
Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance	CAAR	08 Juin 1963	Dommmage	Publique
Société Nationale d'Assurance	SAA	12 Décembre 1963	Dommmage	Publique
Mutuelle Assurance Algérienne des Travailleurs de l'Education et de la Culture	MAATEC	10 Décembre 1964	Personne	Mutuelle
Caisse Nationale de Mutualité Agricole	CNMA	02 Décembre 1972	Dommmage	Mutuelle
Compagnie Centrale de Réassurance	CCR	01 Octobre 1973	Réassurance	Publique
Compagnie Algérienne des Assurances de Transport	CAAT	30 Avril 1985	Dommmage	Publique

Compagnie Algérienne d'Assurance de Garantie des Exportations	CAGEX	10 Janvier 1996	Crédit	Publique
Compagnie Internationale d'Assurance et de Réassurance	CIAR	15 Février 1997	Domage	Privée
L'Algérienne des Assurances	2A	06 Mai 1997	Domage	Privée
Société de Garantie de Crédit Immobilier	SGCI	05 Novembre 1997	Crédit	Publique
Trust Algeria Assurances et Réassurance		18 Novembre 1997	Domage	Privée
Salama Assurances Algérie		13 Avril 1999	Domage	Privée
Compagnie d'Assurance des Hydrocarbures	CASH	04 Octobre 1999	Domage	Publique
Générale Assurance Méditerranéenne	GAM	10 Septembre 2002	Domage	Privée
Alliance Assurances		30 Juillet 2005	Domage	Privée
Cardif El-Djazaïr		11 Octobre 2006	Personne	Privée
Caarama Assurance		09 Mars 2011	Personne	Publique
Taamine Life Algérie	TALA	17 Avril 2011	Personne	Publique
Amana Assurances		10 Mars 2011	Personne	Mixte
Macir Vie		11 Août 2011	Personne	Privée
AXA Assurance Algérie Domage		03 Octobre 2011	Domage	Mixte
AXA Algérie Assurance Vie		02 Novembre 2011	Personne	Mixte
Le Mutualiste		05 Janvier 2012	Personne	Mutuelle
L'Algérienne Vie		22 Février 2015	Personne	Mixte

Source : Etabli par nos soins à partir des données du CNA.

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

D'après les données du tableau n°01, nous déduisons que le marché algérien des assurances compte actuellement 24 sociétés d'assurances, dont 13 sociétés de dommages, 08 sociétés de personnes, les trois autres sont spécialisées, respectivement, une, en réassurance les deux autres en assurances « Crédit à l'exportation » et « Crédit immobilier ».

Pour assurer la distribution de produits d'assurance au plus large public, les compagnies d'assurance adoptent plusieurs modes de distribution, à savoir :

1.2.2.1. Les agences directes

Ce type d'agence, est constitué par des salariés de l'entreprise, où toutes les charges d'investissement ou bien d'exploitation sont prises en charge par cette dernière.

1.2.2.2. Les intermédiaires d'assurance

Un intermédiaire d'assurance est toute personne ayant la qualité de travailleur indépendant, qui distribue les produits d'assurance, d'une ou de plusieurs compagnies d'assurance. A la différence des agences directes, ce ne sont pas des salariés, ils sont payés par commissions et sont au nombre de deux :

❖ Les Agents Généraux d'Assurance (AGA)

L'agent général d'assurance est une personne physique qui représente une ou plusieurs sociétés d'assurance, en vertu d'un contrat de nomination portant son agrément en cette qualité. L'agent général, en sa qualité de mandataire, met⁵⁸ :

- ✓ d'une part, à la disposition du public sa compétence technique, en vue de la recherche et de la souscription du contrat d'assurance pour le compte de son mandant;
- ✓ d'autre part, à la disposition de la ou des sociétés qu'il représente, ses services personnels et ceux de l'agence générale, pour les contrats dont la gestion lui est confiée.

❖ Les courtiers d'assurance

Le courtier d'assurance est une personne physique ou morale qui fait profession à son compte de s'entremettre entre les preneurs d'assurance et les sociétés

⁵⁸ Ordonnance n° 95-07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurances et ses textes d'application, article 253, p.49.

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

d'assurance, en vue de faire souscrire un contrat d'assurance. Le courtier est le mandataire de l'assuré et est responsable envers lui⁵⁹.

1.2.2.3. La bancassurance

Il s'agit de la distribution de certains produits d'assurance à travers un réseau bancaire. Toutefois, la société d'assurance concernée, doit dispenser un stage d'au moins 96 heures effectives, au profit des agents bancaires, portant sur les opérations d'assurance à distribuer.

Parmi les nombreux produits d'assurance, proposés par les différentes compagnies d'assurance en Algérie, l'assurance automobile demeure le produit le plus demandé sur le marché des assurances.

Section 02 : Evolution et état des lieux de l'assurance automobile en Algérie

L'obligation d'assurance automobile, apparue en 1958 durant l'ère coloniale, a été reconduite après l'indépendance. C'est en 1974 que le législateur algérien promulgue la première ordonnance qui régit l'obligation d'assurance des véhicules terrestres à moteur et du régime indemnitaire des dommages corporels des victimes d'accidents. Il s'agit de l'ordonnance n° 74-15, modifiée et complétée par la loi 88-31 du 19 juillet 1988.

2.1. Le contrat d'assurance automobile

Le contrat d'assurance automobile est proposé à tout propriétaire ou conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, sous forme de package comprenant obligatoirement la garantie responsabilité civile et une ou plusieurs autres garanties facultatives.

2.1.1. Les garanties offertes par le contrat d'assurance automobile

En complément de la garantie obligatoire de responsabilité civile, l'assureur automobile propose d'autres garanties facultatives relatives aux dommages subis par le véhicule ainsi que celles relatives aux personnes transportées à bord.

2.1.1.1. Les garanties obligatoires (garantie responsabilité civile)

Seule la responsabilité civile automobile est obligatoire.

⁵⁹ Idem, article 258, p.50.

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

« Tout propriétaire d'un véhicule doit, avant de le mettre en circulation, souscrire une assurance couvrant les dommages causés aux tiers par ce véhicule »⁶⁰.

Ainsi, en cas de survenue d'un sinistre dans la réalisation duquel, le véhicule assuré est impliqué (accident, incendie, explosion...etc.), l'assureur intervient pour réparer les conséquences pécuniaires des dommages matériels et/ou corporels causés aux tiers.

2.1.1.2. Les garanties facultatives⁶¹

En complément de la garantie obligatoire de responsabilité civile, d'autres garanties facultatives sont proposées par l'assureur, relatives aux dommages subis par le véhicule ainsi que celle relatives aux personnes transportées.

❖ Dommages Avec ou Sans Collision « D.A.S.C »

Cette garantie permet le remboursement des dommages occasionnés au véhicule assuré en cas de⁶² :

- Collision avec un autre véhicule qu'il soit ou non identifié ;
- Choc contre un corps fixe ou mobile ;
- Renversement sans collision préalable du véhicule assuré ;
- Dommages causés par : hautes eaux, inondations, éboulements de rochers, chutes de pierres, glissement de terrain, grêle.

❖ Dommages Collision (DC)

En cas de collision avec un autre véhicule, un motorcycle, un piéton ou un animal appartenant à un tiers identifié, la garantie dommages collision permet le remboursement des dommages occasionnés au véhicule assuré, avant toute recherche de responsabilité et dans la limite du plafond défini aux conditions particulières variant de 5000 DA à la valeur vénale du véhicule.

La condition essentielle de mise en œuvre de cette garantie étant l'identification du tiers, il est donc impératif de recueillir toutes les informations permettant d'identifier la partie adverse, et de les communiquer à l'assureur.

⁶⁰ L'article 1er de l'ordonnance n°74-15 du 30 Janvier 1974 modifiée et complétée par la loi n°88-31 du 19 juillet 1988 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages.

⁶¹ CNA. (2009, 13 Décembre). *L'assurance Automobile*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.cna.dz/>

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

❖ Vol et Incendie du Véhicule (V.I.V)

Ces deux garanties sont généralement jumelées :

✓ En ca de vol du véhicule

Indemnisation dans la limite de la valeur assurée des :

- dommages résultant de la disparition du véhicule assuré, ainsi que des pneumatiques, accessoires, et pièces de rechange (prévues dans le catalogue du constructeur et livrées en même temps que le véhicule);
- dommages et détériorations résultants d'une tentative de vol.

✓ En cas d'incendie et d'explosion du véhicule

A l'exclusion de ceux occasionnés par tout explosif transporté dans le véhicule assuré, l'assureur dédommagera toute détérioration subie par le véhicule assuré, ses accessoires et ses pièces de rechange.

❖ Bris De Glace (BDG)

L'assureur garantit l'assuré contre les dommages causés au pare-brise, à la lunette arrière et aux glaces latérales du véhicule assuré, par projection de cailloux, de gravillons, ou autres corps que le véhicule soit en mouvement ou en stationnement.

❖ Défense et Recours (DR)

Cette garantie permet :

- La prise en charge de la défense des intérêts de l'assuré devant les juridictions concernées, chaque fois qu'il est mis en cause du fait de l'utilisation du véhicule assuré ;
- l'exercice du recours contre le tiers responsable ou son assureur, pour récupérer le remboursement des dommages subis par le véhicule assuré.

❖ Personnes Transportées (PT)

Cette garantie permet le paiement des indemnités prévues au contrat en cas de dommages corporels (décès, IPP et frais médicaux) subis par les passagers du véhicule assuré.

❖ Assistance automobile

Introduite depuis le mois d'Avril 2007, l'assistance automobile est de plus en plus proposée par les sociétés d'assurance en partenariat avec des sociétés d'assistance.

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

Cette garantie permet, en cas d'accident ou de panne et sur simple appel téléphonique, la mise à la disposition de l'assuré et autres bénéficiaires d'une aide matérielle immédiate :

- Dépannage ou remorquage du véhicule ;
- Séjour et déplacement des bénéficiaires à cause de l'immobilisation du véhicule assuré.

Le contrat d'assurance automobile est riche en termes du nombre de garanties proposées, toutefois, certains sinistres dus à des événements exceptionnels ne sont pas pris en charge par les assureurs.

2.1.1.3. Limites des couvertures offertes⁶³

Tous les contrats d'assurance automobile contiennent un certain nombre d'exclusions.

Certaines sont communes à toutes les garanties (exclusions générales) ; sont ainsi exclus les dommages causés au véhicule assuré en cas :

- d'acte volontaire de l'assuré ou avec son instigation ;
- d'actes de terrorisme ou de sabotage ;
- d'émeutes et de mouvement populaires ;
- de guerre civile ;
- de tremblement de terre ou d'éruption volcanique.

D'autres exclusions sont spécifiquement applicables à certaines garanties (exclusions particulières). Il appartient donc à chaque assuré (selon les garanties souscrites) de porter une attention particulière, aux exclusions mentionnées sur les conditions générales et demander toutes les précisions nécessaires à l'assureur.

2.1.2. Souscription et durée du contrat d'assurance automobile

Souscrire un contrat d'assurance auto est une obligation pour tout propriétaire d'un véhicule terrestre à moteur. Dans un premier temps, l'assureur fournit une fiche d'informations sur les garanties et leurs prix. Avant de signer, il est donc important de prendre connaissance des conditions du contrat et de comparer les tarifs et garanties proposées par d'autres assureurs auto⁶⁴.

⁶³ Idem.

⁶⁴ Index Assurance. (2020, 19 Mai). *Souscrire un contrat d'assurance auto*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.index-assurance.fr/>

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

Une fois que le questionnaire est rempli par l'assuré, l'assureur étudie la demande et soumet ensuite une proposition que le futur assuré peut accepter en la signant, et payant le montant de la prime. La dernière étape est l'acceptation de la part de l'assureur, suivie de la réception du contrat.

Le contrat d'assurance automobile est parfait dès sa signature par les deux parties, il produit ses effets à compter des dates et heures fixées aux conditions particulières du contrat. Il est conclu pour une durée d'une année.

2.1.3. La tarification en assurance automobile

Deux tarifs peuvent être appliqués à un contrat automobile⁶⁵ :

2.1.3.1. Le tarif RC

Ce tarif est homologué par l'autorité de régulation. La prime est fonction de plusieurs paramètres : genre du véhicule, usage, puissance, zone de circulation ou même dans certains cas du chiffre d'affaires des assurances.

2.1.3.2. Le tarif des garanties facultatives

Ces tarifs sont élaborés par les sociétés d'assurance et soumis au visa de l'autorité de régulation. Exemple : une couverture en tous risques (DASC) d'un véhicule de 01 Million de DA coûte en moyenne 60 000 DA (HT).

❖ Le système « Bonus-Malus »

Obligatoire depuis 1976, dans un but d'incitation à la prudence, le bonus-malus a pour effet d'adapter le montant de la prime d'assurance automobile, au comportement des conducteurs du véhicule assuré.

Le bonus consiste à accorder des réductions sur la prime « responsabilité civile », pour les assurés n'ayant pas fait l'objet d'accident, ou non responsable d'accidents au cours de la période d'observation⁶⁶ ;

Le malus consiste à majorer la prime « responsabilité civile », pour les assurés dont la responsabilité civile est engagée, totalement ou partiellement dans la survenance d'un sinistre, au cours de la période d'observation⁶⁷.

⁶⁵ UAR. (2015, 04 Novembre). L'assurance automobile en Algérie. [en ligne]. Consulté à l'adresse <http://www.UAR.dz>

⁶⁶ Cours assuré par Mme SI LARBI. (2018). *L'assurance automobile*. UMMTO.

⁶⁷ Idem.

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

2.2. Evolution de la branche automobile

Afin de connaître la place qu'occupe la branche automobile sur le marché des assurances en Algérie, il paraît nécessaire d'analyser l'évolution de certains paramètres.

2.2.1. Evolution du parc automobile algérien

Selon l'Office National des Statistiques (ONS), le nombre de véhicules n'a jamais cessé d'augmenter. En Algérie, le parc automobile se répartit en neuf catégories : véhicules de tourisme, camions, camionnettes, autocar-autobus, tracteurs routiers, tracteurs agricoles, véhicules spéciaux, remorques et motos.

Le tableau suivant, indique la répartition du parc automobile algérien par catégorie de véhicule durant la période (1996 – 2018).

Tableau n°02: Evolution et répartition du parc automobile en Algérie selon le genre du véhicule de 1996 à 2018

Genre du véhicule	1996	2003	2010	2018	Var % (1996-2018)
Véhicules de tourisme	1 588 032	1 775 263	2 691 075	4 151 041	161,4%
Camions	292 828	303 416	368 236	421 689	44,0%
Camionnettes	570 062	622 214	848 820	1 204 552	111,3%
Autocar-Autobus	28 586	47 419	72 538	87 968	207,7%
Tracteurs routiers	46 651	48 531	65 914	87 169	86,5%
Tracteurs agricoles	116 453	121 636	132 225	164 477	41,2%
Véhicules spéciaux	2 741	2 890	3 440	7 293	166,1%
Remorques	88 041	96 737	120 250	154 243	75,2%
Motos	8 912	9 339	12 109	139 780	1468,4%
Total	2 742 306	3 027 445	4 314 607	6 418 212	134,0%

Source : Réalisé par nos soins à partir des données de l'ONS.

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

La lecture du tableau n°2, nous permet de faire ressortir les remarques suivantes :

- le niveau de motorisation de l'Algérie affiche un rythme clairement croissant, le nombre de véhicules est passé de 2 742 306 en 1996 à plus de 6 millions en 2018, principalement en raison de l'accès au crédit à la consommation intervenue en 2001, pour l'acquisition de nouveaux véhicules et conséquemment aux augmentations salariales des employés de différents secteurs à partir de 2011⁶⁸ ;
- Les voitures de tourisme, en termes de nombre sont ceux qui ont affiché, au cours des deux décennies, la croissance la plus élevée. Les motos quant à elles, occupent une position très visible dans ce tableau, (enregistrant le taux de croissance le plus élevé), même si leur poids est moindre dans le total.

Le parc automobile algérien est en évolution positive continue, est-ce le même cas en ce qui concerne le réseau routier en Algérie ?

2.2.2. Evolution du réseau routier algérien

Au lendemain de l'indépendance, l'Algérie ne disposait que de simples routes couvrant à peine les grandes villes, l'Algérie possède aujourd'hui, l'un des meilleurs réseaux routiers desservant tout le pays grâce à la réalisation de plusieurs mégaprojets à l'exemple de l'autoroute Est-Ouest⁶⁹.

Le réseau routier algérien demeure l'un des plus denses du continent africain, sa longueur est de 124 107 km.

Les chiffres du tableau n°3 ci-dessous rendent compte de cette évolution entre 1970 et 2017.

⁶⁸ CNA. (2013, Novembre). Note de synthèse automobile. Alger.

⁶⁹ APS/Rachel H. (2020, 30 Novembre). L'Algérie parmi les pays les mieux dotés en infrastructures routières. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.echoroukonline.com/>

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

Tableau n°03 : Évolution du réseau routier en Algérie par catégorie

Unité : en Kms

Classement administratif	1970	2017
Autoroutes	-	4 545
Routes Nationales (RN)	13 960	30 932
Chemins de Wilaya (CW)	15 300	27 356
Chemins Communaux (CC)	5 900	70 908
Total	35 160	133 741

Source : Ministère des Travaux Publics et des Transports, 2017.

L'analyse des données des services concernés montre, ainsi, une amélioration significative dans le volet entretien du réseau routier. En 2017, les chiffres disent que 95 % des Routes Nationales disposaient d'un état acceptable, contre 55% en 1999. Pour les Chemins de Wilaya, 61% d'entre eux ont été classés acceptables, contre 45% en 1999. S'agissant des Chemins communaux 71% ont été classés acceptables, alors que 40% avaient ce même classement en 1999⁷⁰.

Le réseau routier algérien est en plein développement grâce au programme de modernisation des autoroutes. Nous citons la réalisation de l'Autoroute Est-Ouest totalisant 1200 km et le lancement prochain des travaux de réalisation de l'autoroute des hauts plateaux de 1020 km. Il existe aussi la route transsaharienne (nord-sud) qui a été promue par le gouvernement pour accroître le commerce entre les six pays traversés par cette route (Algérie, Mali, Niger, Nigeria, Tchad et Tunisie)⁷¹.

L'augmentation continue du nombre de véhicules en circulation en Algérie, conduit automatiquement à une évolution positive du chiffre d'affaires réalisé par la branche automobile.

2.2.3. Evolution de la production de la branche automobile

En termes de parts de marchés, la branche automobile s'impose dans le total du chiffre d'affaires du secteur des assurances.

⁷⁰ MADANI Azzeddine et al. (2020, 09 Janvier). *Les accidents de la route en Algérie, nécessité d'un diagnostic*, p.110.

⁷¹ ANDI. (2019). *Secteur de transport*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <http://www.andi.dz/>

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

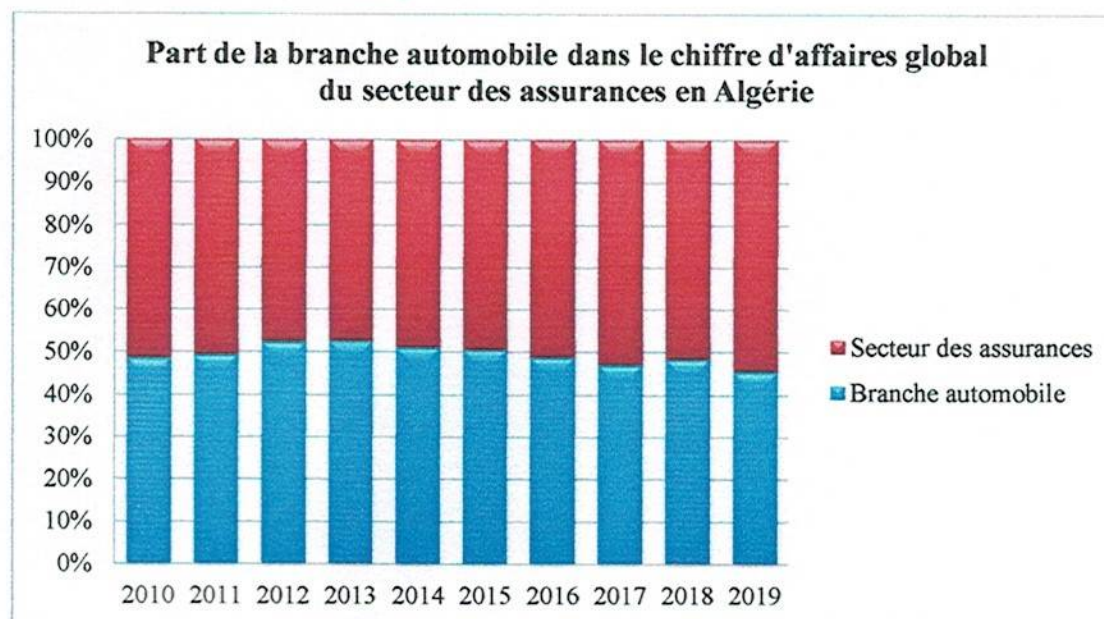
Tableau n°04 : Part de la branche automobile dans le total du chiffre d'affaires du secteur des assurances

Unité : en milliers de dinars

Année	Branche automobile		Secteur des assurances	Part de la branche automobile/ Production du secteur
	Chiffre d'affaires	Evolution en %	Chiffre d'affaires	
2010	39 644 589	-	81 721 491	48,5%
2011	43 399 216	9,5%	88 148 220	49,2%
2012	52 258 760	20,4%	99 927 950	52,3%
2013	61 310 260	17,3%	116 640 523	52,6%
2014	65 384 096	6,6%	128 030 076	51,1%
2015	66 183 522	1,2%	130 818 085	50,1%
2016	65 252 643	-1,4%	133 856 560	48,7%
2017	65 596 692	0,5%	139 525 620	47%
2018	68 987 763	5,2%	142 635 020	48,4%
2019	69 243 910	0,3%	152 066 817	45,5%

Source : Réalisé par nos soins à partir des notes de conjoncture du CNA.

Figure n°02 : Part de la branche automobile dans le chiffre d'affaires global du secteur des assurances en Algérie



Source : Réalisé par nous-mêmes à partir des données du tableau n°04.

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

D'après la lecture du tableau et du graphique ci-dessus, certaines observations peuvent être ressorties :

- Le chiffre d'affaire des assurances automobiles est passé de 39,64 milliards de DA en 2010 à 69,24 milliards de DA en 2019, soit une hausse de 75% ;
- Le chiffre d'affaire n'a pas cessé d'accroître pendant cette période (2010-2019) mais nous remarquons un ralentissement dans sa croissance de 1,4% en 2016 comparativement à la même période en 2015. Ceci est dû à la chute des importations algériennes de véhicules, accompagnée d'une forte augmentation des prix des véhicules ;
- La production de la branche automobile domine celle du secteur des assurances en Algérie, avec une part moyenne de 50%, cela est dû à l'augmentation continue du nombre de véhicules circulant sur le territoire algérien.

Puisque la branche automobile domine le marché des assurances en Algérie, en termes de production, donc elle s'accapare automatiquement de la plus grande part de marché en assurances de dommages.

A titre d'illustration, nous avons pris la structure de la branche dommage fin 2019 :

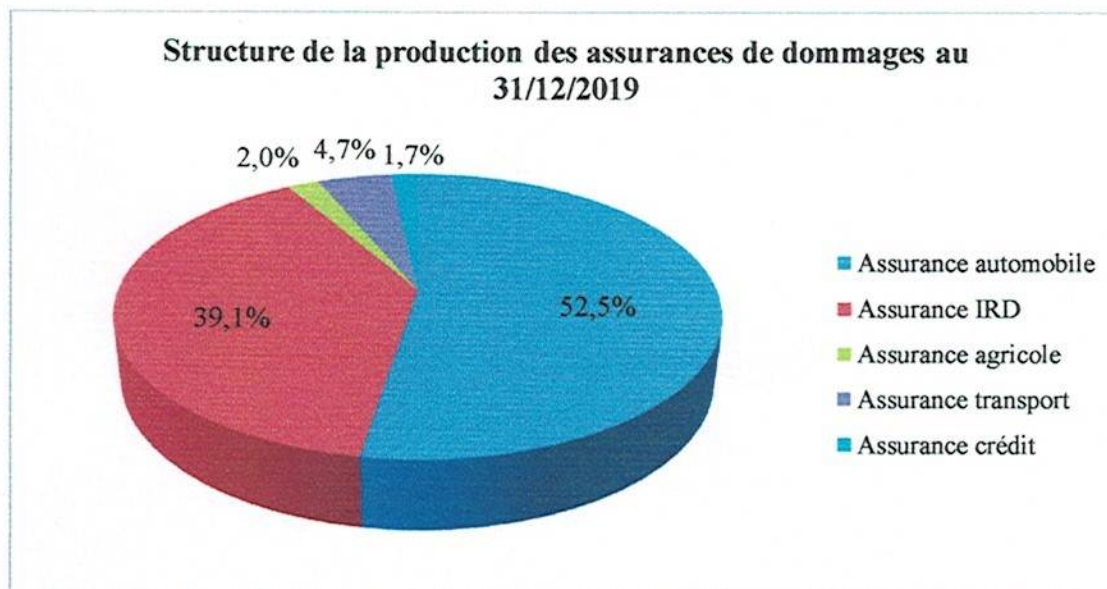
Tableau n°05 : Structure de la production des assurances de dommages au 31/12/2019

Branches des assurances de dommages	Assurance automobile	Assurance IRD	Assurance agricole	Assurance Transport	Assurance Crédit
Structure du marché	52,5%	39,1%	2,0%	4,7%	1,7%

Source : CNA- Note de conjoncture 2019.

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

Figure n°03 : Structure de la production des assurances de dommages au 31/12/2019



Source : Réalisé par nos soins à partir des données du tableau n°05.

La branche automobile représente plus de la moitié du marché global des assurances, avec une part de marché de 52,5% en termes de production.

La branche transport arrive en deuxième position, avec une part de marché de 39,1%, les branches transport, IRD et crédit se classent respectivement en 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème} position.

La branche automobile domine le marché des assurances en Algérie, en termes de production. Il reste à savoir si c'est le même constat en termes de sinistralité automobile.

Section 03 : La sinistralité automobile en Algérie

En Algérie, comme partout dans le monde, le fléau des accidents de la circulation constitue un danger majeur pour la santé publique, dont les conséquences aussi bien économiques que sociales sont désastreuses. Au-delà du drame humain qui endeuille des milliers de familles chaque année, le fléau des accidents de la circulation a des conséquences néfastes sur l'économie du pays en général, et sur le secteur des assurances en particulier.

3.1. Le sinistre automobile

En automobile, le sinistre désigne la survenance ou la réalisation d'un évènement aléatoire ayant causé des dommages à des tiers, susceptible d'entraîner l'exécution d'une garantie prévue dans le contrat d'assurance automobile. Il existe deux types de sinistres :

3.1.1. Le sinistre corporel

Selon l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE), « Est défini comme accident corporel de la circulation, tout accident impliquant au moins un véhicule routier en mouvement, survenant sur une voie ouverte à la circulation publique, et dans lequel au moins une personne est blessée ou tuée. Sont exclus les actes volontaires (homicides volontaires, suicides) et les catastrophes naturelles ».

Un accident corporel peut être mortel ou non-mortel :

3.1.1.1. Le sinistre mortel

La définition internationale de « tué » a été amendée lors de la Convention de Vienne de 1968 : « Une victime d'un accident de la route est considérée comme tuée si elle décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident ».

3.1.1.2. Le sinistre non-mortel

Une personne blessée est définie comme toute personne qui n'a pas été tuée, mais qui a subi une ou plusieurs blessures graves ou légères résultant de l'accident.⁷² Nous distinguons deux catégories de blessés :

➤ Les personnes gravement blessées

Cette catégorie de blessé à caractère inquiétant, exige un traitement et est admis comme patient pour un long séjour dans un hôpital. Les types de blessures sont définies, d'après la convention de Vienne, comme suit: « Fractures, commotions, lésions internes, coupures profondes, lésions graves, choc général grave qui exige un traitement médical et toute autres lésions graves qui entraînent l'admission dans un hôpital ».

⁷² HADDAK M. et al. (2005, Décembre). *Projet de recherche n°70 relatif à une redéfinition des victimes de la route .Nouvelles connaissances pour la sécurité*, p 14.

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

➤ Les personnes légèrement blessées

Une personne est considérée comme blessée légèrement, dans les statistiques de la sécurité routière, lorsque cette personne fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admise comme patiente à l'hôpital plus de 24 heures, suite à un accident corporel de la circulation.

3.1.2. Le sinistre matériel

Un accident matériel de la circulation est un accident entre véhicules ou entre véhicule(s) et piéton(s) ou autres, ayant causé uniquement des dommages matériels, qui n'ont pas eu pour conséquences des victimes tuées ou blessées.

Pour comprendre l'impact de la sinistralité automobile sur la société et sur le secteur des assurances en Algérie, nous nous sommes basés sur des statistiques avancés par des organismes spécialisés en la matière.

3.2. Statistiques relatives à la sinistralité automobile en Algérie

Dans ce qui suivra, il sera question d'analyser l'évolution des accidents de la circulation routière en Algérie, à travers les principaux résultats obtenus à partir de la collecte de données au niveau du Centre National de Prévention et de Sécurité Routière (CNPSR) et du CNA.

3.2.1. Evolution de la sinistralité des assurances de dommages

La branche automobile domine le marché des assurances en Algérie, en matière de sinistralité. Le tableau suivant le démontre très bien.

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

Tableau n°06 : Evolution de la part de sinistralité automobile sur le total des assurances de dommages

Unité : en milliers de DA

	Indemnisations			
	2016	2017	2018	2019
Assurance automobile	43 396 955	45 294 353	45 725 979	47 418 052
Structure du marché	71,4%	73,1%	72,3%	68,9%
Total indemnisation	60 774 634	61 962 677	63 268 987	68 779 732
	Sinistres à payer			
	2016	2017	2018	2019
Assurance automobile	35 179 393	35 110 461	35 339 822	35 797 785
Structure du marché	51,8%	46,7%	47,7%	46,9%
Total sinistre à payer	67 934 185	75 178 705	74 114 842	76 404 212

Source : Réalisé par nous-mêmes à partir des notes de conjoncture du CNA.

A partir des données du tableau n°06, nous constatons :

- Les indemnisations versées par les sociétés d'assurances de dommages atteignent, au 31/12/2019, un montant de 68,7 milliards de DA, soit une hausse de 13,2% par rapport à l'exercice 2016. La part des règlements des dossiers sinistres « automobile » demeure prépondérante avec un taux moyen de 71% de la totalité d'indemnisations, versées par les sociétés d'assurance concernées.
- Le stock des sinistres à payer des assurances de dommages, en fin 2019, s'élève à plus de 76 milliards de DA, en évolution de 12,5% par rapport au 31 décembre 2016. La part des sinistres à payer de l'assurance automobile représente en moyenne 48% de la structure globale des sinistres à payer des assurances de dommages.
- Une accumulation des stocks de sinistres à payer en assurance automobile, consécutive à une cadence de règlement en décalage par rapport au nombre d'accidents sans cesse croissant.

La sinistralité automobile en Algérie a un impact négatif tant sur le secteur des assurances que sur la société.

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

3.2.2. Evolution des accidents de la route en Algérie

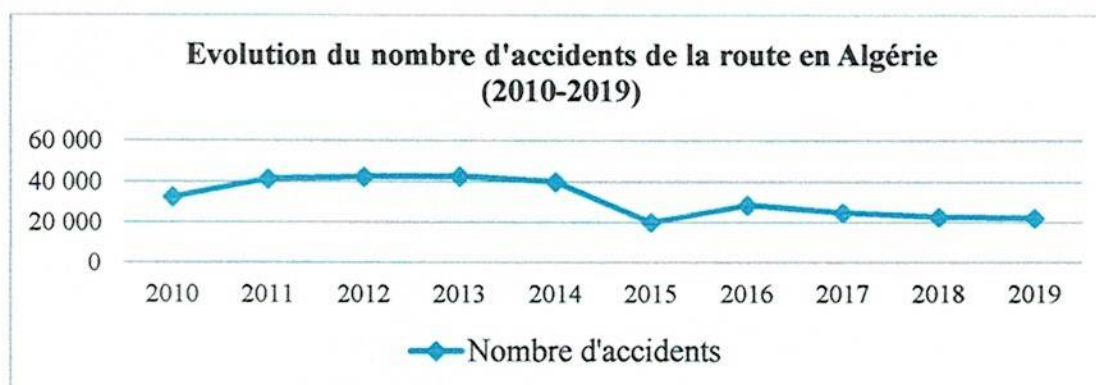
A travers le tableau suivant, nous allons démontrer l'évolution de l'accidentologie en Algérie durant la période 2010 jusqu'à 2019.

Tableau n°07 : Evolution des accidents corporels de la circulation en Algérie de 2010 à 2019

Année	Nombre d'accidents	Nombre de blessés	Nombre de tués
2010	32 873	52 435	3 660
2011	41 467	66 361	4 598
2012	42 477	69 141	4 446
2013	42 846	69 582	4 540
2014	40 101	65 263	4 812
2015	20 361	36 657	3 801
2016	28 856	36 287	3 992
2017	25 038	36 287	3 639
2018	23 024	25 570	2 091
2019	22 507	31 010	3 275

Source : Réalisé par nous-mêmes à partir des données du CNPSR et du CNA.

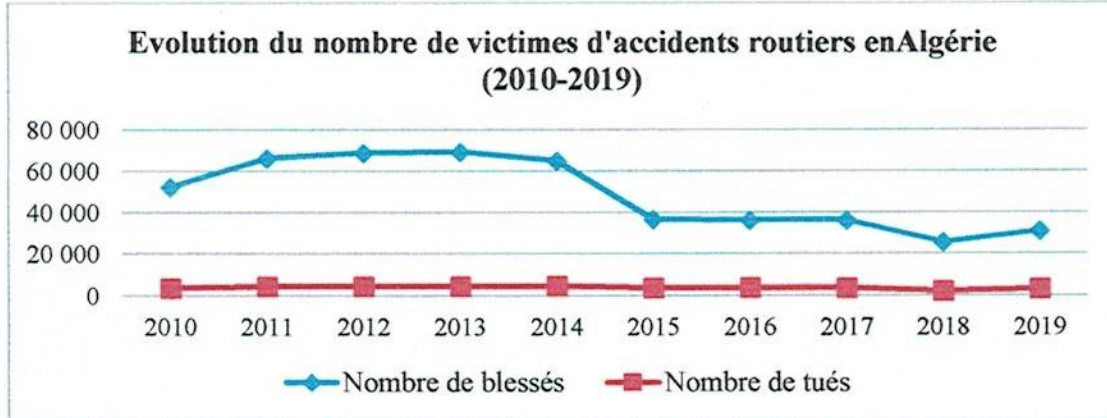
Figure n°04 : Evolution du nombre d'accidents de la route en Algérie durant la période (2010-2019)



Source : Réalisé par nos soins à partir des données du tableau n°07.

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

Figure n°05 : Evolution du nombre de victimes d'accidents routiers en Algérie durant la période (2010-2019)



Source : Réalisé par nos soins à partir des données du tableau n°07.

La lecture du tableau n°07 et des figures n°4 et n°5, nous permet de constater :

- Une évolution positive concernant le nombre d'accidents enregistrés durant la période (2010 - 2013), de même pour le nombre de blessés et de tués. L'année 2013 est l'année qui a enregistré le plus d'accidents routiers ;
- L'année 2015 est l'année qui a enregistré le moins d'accident, soit 20 361 accidents, qui ont causé 3 801 morts.
- L'année 2018 est l'année la moins meurtrière sur les routes algériennes depuis plus de deux décennies, avec une baisse de 8,33% par rapport à 2017 selon le CNPSR.
- A compter de l'année 2016, le nombre d'accidents diminue, allant de 28 856 accidents en 2016 à 22 507 accidents en 2019, soit une baisse de 22%. Ceci témoigne, l'intense travail de sensibilisation entrepris par le CNPSR, mais aussi du contrôle très rigoureux entrepris par les services de la sûreté et de la Gendarmerie nationales pour faire baisser le nombre des victimes de la route.

Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie

Conclusion du chapitre II

Depuis l'indépendance jusqu'à nos jours, le secteur des assurances en Algérie a connu plusieurs étapes accompagné de multiples réformes ; de la période de la colonisation à celle de transition, poursuivies de la période de libéralisation en passant par celle du monopole de l'Etat et de la spécialisation des compagnies. Il est clair, que le marché assurantiel s'est relativement dynamisé après l'ordonnance n°95-07 du 25 Janvier 1995, relative aux assurances.

L'amélioration du niveau de vie et l'augmentation du taux de motorisation en Algérie, ont contribué à l'accroissement des déplacements qui se sont accompagnés d'une forte augmentation du nombre d'accidents de la circulation.

Malgré une diminution encourageante du nombre d'accidents et de victimes par rapport aux années précédentes, les chiffres de l'année 2019 restent tout de même alarmants au regard du poids démographique, du parc automobile et de la taille du réseau routier du pays.

Dans le troisième chapitre, nous essayerons de déterminer les principaux facteurs de la sinistralité automobile en Algérie.

Chapitre III

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

Introduction du chapitre III

La problématique des accidents de la route réside dans leurs causes. Facteurs humains, défaillances techniques du véhicule ou encore l'état du réseau routier algérien : le taux respectif de ces causes diffère. Parfois ces différents facteurs se combinent causant ainsi des dommages épouvantables.

Dans ce présent chapitre, nous allons essayer d'apporter des éclaircissements sur les principaux facteurs de la sinistralité automobile en Algérie, en se basant sur les statistiques des différents organismes de la sécurité routière.

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

Section 01 : L'impact du facteur humain sur la sinistralité automobile en Algérie

La notion de facteur humain renvoie à l'ensemble des variables liées au comportement de la personne et susceptibles d'avoir une incidence sur le comportement de conduite et sur l'occurrence de l'accident. En effet, l'homme est souvent pointé du doigt comme étant la principale cause des accidents routiers. Une simple erreur de sa part peut avoir de lourdes conséquences.

1.1. La vitesse du conducteur au volant

La vitesse des véhicules motorisés est au cœur du problème des accidents de la route en Algérie. Elle influe à la fois sur les risques d'accident et sur les conséquences de ce dernier. Deux situations sont possibles:

- L'excès de vitesse : lorsqu'un véhicule roule au-dessus de la limite de vitesse applicable ;
- La vitesse inappropriée : lorsqu'un véhicule roule à une vitesse qui ne correspond pas à l'état de la route et aux conditions de circulation.

La vitesse au volant transmet plus d'informations au cerveau qui a des difficultés à toutes les percevoir et à les analyser. Des informations capitales, comme la présence d'autres usagers ou de panneaux de signalisation, sont alors négligées et la fatigue visuelle s'installe plus vite. Le conducteur distingue alors, moins bien les objets environnants, car plus la vitesse est grande, plus le champ de vision diminue ⁷³:

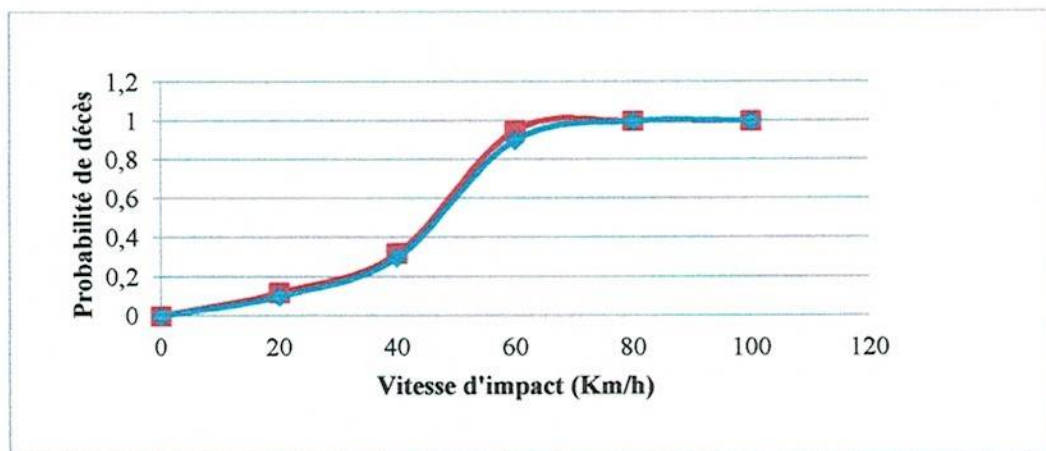
- A l'arrêt : l'être humain a un angle de vision de 180° ;
- A 40 km/h : l'angle de vision est réduit à 100° ;
- A 130 km/h : l'angle de vision n'est plus que de 30°.

Les usagers de la route vulnérables qui se trouvent à l'extérieur des véhicules à moteur, courent un risque particulièrement élevé d'être blessés par les véhicules qui roulent vite.

⁷³ SANEF. (2020, 23 Octobre). *Les accidents de la route : réduire sa vitesse au volant*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.assurance-prevention.fr/>

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

Figure n°06 : Risque d'accident mortel pour les piétons en fonction de la vitesse d'impact d'une voiture.



Source : Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004.

L'analyse de la figure n°06, nous permet de constater que la probabilité qu'un piéton décède, suite à un accident de la circulation, augmente de façon exponentielle avec l'augmentation de la vitesse du véhicule, et La probabilité de décès, lorsque le conducteur roule à plus de 60 Km/h est de 1, ce qui signifie que c'est une probabilité certaine de décès.

Les algériens, en particulier les jeunes roulent vite, parfois même trop vite, à en croire les statistiques de la DGSN, plus de 30 000 véhicules en 2019 ont été flashés par des radars, dépassant la limite de vitesse réglementaire, causant des dégâts matériels et corporels inimaginables.

Des cortèges de fête, la victoire des verts au match de football ou encore la réussite à l'épreuve du BAC, sont devenus à maintes reprises sur nos routes des moments de douleur. N'arrivant pas à maîtriser et gérer leurs joies, les jeunes conducteurs, abusent de la vitesse et de dépassements dangereux, jusqu'à provoquer l'irréparable. Selon le CNPSR, l'excès de vitesse est la première cause de mortalité routière en Algérie.

1.2. Insuffisance de l'application du code de la route

L'une des raisons de la mise en place du Code de la route est la sécurité de ses usagers. Les infractions les plus récurrentes commises par les conducteurs sont :

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

1.2.1. Le non port de la ceinture de sécurité

Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire, elle doit être bien attachée et bien réglée pour tous les passagers, enfants compris.

Le port de la ceinture de sécurité réduit de 40 à 65% d'être éjecté d'un véhicule et subir un traumatisme grave et mortel.⁷⁴

En Algérie, nous constatons dans la vie quotidienne, qu'un bon nombre de conducteurs et de passagers ne portent pas de ceinture de sécurité, sous prétexte qu'ils se sentent étouffés et n'arrivent pas respirer normalement. Ils la portent seulement lorsqu'il ya un barrage ou dans un lieu où il ya une présence des forces de l'ordre.

Pourtant, des études semblent indiquer que le port de la ceinture de sécurité, peut réduire le risque de décès de 40% à 50% pour les passagers assis à l'avant du véhicule et de 25% à 75% pour les passagers à l'arrière.⁷⁵

A titre d'exemple, rien qu'en mois de Mai 2019, la wilaya d'Alger a enregistré 333 infractions de non port de ceinture de sécurité par le conducteur et 47 infractions pour non port de ceinture de sécurité par les passagers⁷⁶.

1.2.2. Le non respect du feu rouge

Tout conducteur doit marquer l'arrêt absolu devant un feu de signalisation rouge. Le respect de l'arrêt au feu rouge, et de toutes les règles de priorité, est primordial, car les chocs latéraux sont souvent graves.

En Algérie, nous avons remarqué qu'une grande partie de conducteurs grillent le feu rouge, pour des raisons diverses telles que : la peur d'arriver en retard à un rendez-vous, l'absence de policiers, la lassitude de l'embouteillage, le stress et parfois même par pure volonté.

Apparemment l'automobiliste algérien a une dent contre les feux rouges. Selon un bilan de la DGSN, plus de 15 000 infractions liées au non respect du feu rouge ont été enregistrées au cours de l'année 2019, à travers le territoire national, rappelant ainsi

⁷⁴ UNICEF. (2008). *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes chez l'enfant*. Genève : OMS, p 45.

⁷⁵ World Health Organization. (2009). *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*, p.24.

⁷⁶ APS. (2019, 16 Juin). *Accidents de la route : 4 morts et 90 blessés dans plus de 70 accidents en mai à Alger*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <http://www.aps.dz/>

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

que le non respect du feu rouge est une infraction de 4^{ème} degré, car « entraînant des blessures graves voire la mort »⁷⁷.

1.2.3. Le non respect de la distance de sécurité

La distance de sécurité correspond à la situation où : Lorsque deux véhicules se suivent, le conducteur du second doit maintenir une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède.

La distance de sécurité entre deux véhicules est souvent ignorée par de nombreux conducteurs algériens, pourtant, elle peut éviter de graves accidents.

Durant l'année 2019, 57 537 infractions routières ont été signalées, à travers le territoire national, pour non respect du code de la route⁷⁸.

1.3. Les dépassements dangereux

En règle générale, nous parlons de dépassement lorsque deux véhicules, qui circulent dans le même sens de circulation, se dépassent sur la voie publique. Il peut mettre en cause plusieurs usagers : celui qui effectue le dépassement, celui qui est dépassé et des automobilistes qui peuvent survenir en sens inverse ou d'autres voies. Plusieurs erreurs sont commises par les conducteurs lors d'un dépassement⁷⁹ :

- Dépasser sans avoir actionné le clignotant ;
- Dépasser alors qu'un autre véhicule est en train de le dépasser, ou en a signalé son intention ;
- Dépasser alors que la différence de vitesse avec le véhicule dépassé, est insuffisante pour que ce dépassement se fasse en sécurité (risque de collision avec un véhicule en face) ;
- Dépasser alors qu'il n'est pas certain, qu'il pourra se rabattre à droite sans gêner.

⁷⁷ DZMOTION/APS. (2020). *L'automobiliste algérien n'aime pas les feux rouges*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://dzmotion.com/>

⁷⁸ APS. (2020, 29 Janvier). *Accidents de la route*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <http://www.aps.dz/>

⁷⁹ Permis à points. (s.d.). *Dépassement dangereux*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.permis-apoints.com/>

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

A titre d'exemple, un accident routier survenu le 20 Janvier 2019 à 6h00 du matin, au niveau de la RN67 à Tipasa, a fait 07 morts et un blessé. L'enquête menée par les services de la gendarmerie nationale a fait ressortir que le dépassement dangereux effectué par le conducteur du minibus qui transportait les victimes, serait à l'origine de sa collision avec le bus de transport des étudiants.

Les dépassements dangereux en Algérie, ont été à l'origine de 5,79% d'accidents de la circulation en 2019.

Les cas cités ci-dessus sont liés au comportement de la personne au volant, toutefois même son état au volant représente un réel danger sur les routes.

1.4. La conduite en état d'ébriété ou sous l'influence de substances psychoactives

La conduite sous l'emprise de l'alcool ou de toute substance psychoactive, augmente à la fois le risque d'accident et la probabilité de décès ou de traumatismes graves.

En cas de conduite en état d'ébriété, il y a un risque d'accident dès qu'il y a un taux d'alcoolémie, même bas, et ce risque augmente sensiblement lorsque le taux dépasse 0,04 g/dl chez le conducteur.⁸⁰

En cas de conduite sous l'emprise de stupéfiants, le risque d'accident augmente différemment selon la drogue utilisée. Par exemple, le risque d'accident mortel chez ceux qui ont consommé des amphétamines est multiplié par 5 environ par rapport à celui qui n'a pas pris ce type de produit⁸¹.

D'après un article lu dans le journal El Watan, l'Algérie consomme chaque année quelque 1,2 million d'hectolitres de bière, 600 000 hectolitres de vin et 120 000 hectolitres de spiritueux importés⁸².

Selon le Ministère de la Défense Nationale (MDN), l'année 2019 s'est distinguée par de grands résultats en matière de lutte contre le narcotrafic⁸³. Le tableau suivant le démontre bien :

⁸⁰ OMS. (2018, 07 Décembre). *Accidents de la route*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.who.int/>

⁸¹ Idem.

⁸² BLIDI Amel. (2020, 18 Août). *L'inquiétude des producteurs et des vendeurs de boissons alcoolisées*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.elwatan.com/>

⁸³ Rédaction AE. (2020, 04 Janvier). *Terrorisme, criminalité, contrebande et trafic de drogue : L'Armée dresse son bilan*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.algerie-eco.com/>

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

Tableau n°08 : Totalité des quantités saisies de drogue durant l'année 2019

Catégorisation selon les types de drogues		Quantités saisies durant l'année 2019
Le cannabis	Résine de cannabis	55 133,420 Kg
	Herbe de cannabis	8,081 Kg
	Graine de cannabis	897,372 gr
	Plante de cannabis	1576 Plantes
La cocaïne		315 759,404 gr
Le crack		-
L'héroïne		304,105 gr
L'opium		43 gr 884 Plantes
Les substances psychotropes		2 085 923 Comprimés 311 Flacons 840 Gélules

Source : ONLCDT, bilan annuel 2019.

L'analyse du tableau ci-dessus, nous permet de constater que l'Algérie est un pays consommateur de drogue, en particulier le cannabis et les psychotropes.

En 2017, par exemple, 81% des accidents de la route en Algérie, ont été causés par la consommation de drogue, boissons alcoolisées ou les psychotropes⁸⁴.

1.5. Distraction du conducteur au volant

De nombreuses distractions peuvent altérer la conduite. Celle causée par les téléphones portables, constitue une préoccupation croissante pour la sécurité routière. En composant un numéro ou en envoyant un message, le conducteur n'est plus aussi attentif à la route, il a surtout du mal à bien rester dans sa voie, à maintenir la distance voulue avec la voiture qui le précède et à rester à la vitesse appropriée.

En Algérie, les services de la Police ont dressé l'année 2019, 34 716 contraventions relatives à l'usage manuel du téléphone portable durant la conduite, en sus de 43 accidents de la route dus à l'utilisation du mobile au

⁸⁴ Algérie 360°. (2018, 09 Mai). *81% des accidents sont dus à la drogue et l'alcool*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.algerie360.com/>

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

volant⁸⁵. A en croire ces statistiques, les algériens n'ont pas cette culture de serrer à droite pour décrocher le téléphone.

Les accidentologues ont démontré que le simple acte de regarder son téléphone, pour savoir qui appelle, alors que le véhicule roule à 100 km/h, pourrait provoquer un accident, car pendant ce moment-là, le véhicule parcourt une distance de plus de 100 m. Et si certains, recommandent l'usage du kit mains libres pendant la conduite, d'autres spécialistes de la sécurité routière recommandent carrément d'éteindre le téléphone au moment de la conduite⁸⁶.

1.6. Fatigue, somnolence et hypovigilance du conducteur

La fatigue, la somnolence ou l'hypovigilance peuvent être associés à plusieurs facteurs. Certains parmi eux concernent la circulation routière, comme la conduite sur de longues distances, le manque de sommeil et la perturbation des rythmes circadiens. Trois groupes de personnes présentent des risques élevés⁸⁷:

- Les jeunes âgés de 16 à 29 ans, surtout les hommes ;
- Les travailleurs de quarts, dont le sommeil est perturbé par un travail de nuit ou par des heures de travail longues et irrégulières ;
- Les personnes souffrant d'un syndrome de l'apnée du sommeil ou de narcolepsie non traités.

La somnolence au volant est un facteur terriblement accidentogène. C'est même la première cause de mortalité sur autoroute, devant la vitesse. L'étude réalisée en Europe, mais qui pourrait s'appliquer parfaitement à l'Algérie, poursuit de manière inquiétante, que 73% des conducteurs admettent avoir déjà conduit plus de deux heures sans faire la moindre pause. Malgré les campagnes de prévention qui se multiplient, sur la nécessité d'être frais et dispo avant de prendre le volant pour plusieurs centaines de kilomètres, 24% des conducteurs disent ne pas avoir conscience de l'impact de la fatigue sur la conduite⁸⁸. Il est bon à rappeler, que la

⁸⁵ APS. (2020, 27 Janvier). *Lancement d'une campagne de sensibilisation aux risques liés à l'utilisation du téléphone au volant*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <http://www.aps.dz/>

⁸⁶ BELGACEM Farid. (2020). *Téléphone au volant : la nouvelle machine à tuer*. Liberté. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.liberte-algerie.com/>

⁸⁷ OMS. (s.d). *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, p.89.

⁸⁸ Le Soir d'Algérie. (2018, 01 Août). *Un danger nommé somnolence*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.lesoirdalgerie.com/>

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

somnolence entraîne des micro-sommeils de quelques secondes, dont les conséquences sont souvent dramatiques.

Souvent, lorsque nous évoquons le facteur humain comme étant une des causes des accidents de la route, nous faisons directement référence au conducteur, alors que ce dernier peut être une victime de l'imprudence des piétons.

1.7. Imprudence des piétons

Les piétons sont des usagers extrêmement vulnérables. Traverser la rue peut être une activité plus complexe que nous le croyons. Avant de traverser, le piéton perçoit la circulation et évalue la distance, la vitesse et la direction des véhicules. À partir de ces informations, il décide ou non de traverser la rue. Or, les jeunes enfants, selon leur niveau de développement, ont de la difficulté à exécuter une ou plusieurs de ces sous-tâches. Les personnes âgées, peuvent elles aussi éprouver des problèmes à percevoir la circulation routière et à choisir le moment approprié pour traverser, en raison de la diminution de leurs aptitudes visuelles et auditives. Les erreurs de jugement peuvent conduire les piétons à prendre des risques au moment de traverser la rue.

Un autre problème en relation avec le piéton est la distraction. La principale source de distraction des usagers de la route, est l'utilisation d'appareils électroniques portables, par exemple les discussions au cellulaire, l'envoi de messages, l'utilisation d'Internet et l'écoute de musique sur des lecteurs portables, couvrant le bruit des véhicules qui approchent.

En Algérie, nous observons à longueur de journée, des piétons qui traversent anarchiquement, à n'importe quel endroit comme les carrefours, les ponts... sans passer par le passage clouté. Pire encore, ils préfèrent prendre le risque de traverser une autoroute, plutôt que d'emprunter une passerelle, construite dans le seul but de leur permettre de traverser la route, en toute sécurité et éviter le risque d'être subitement percutés, par des véhicules roulant à grande vitesse ; ils sont tout simplement inconscients.

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

1.8. Inexpérience au volant et manque de formation des conducteurs

Les chiffres de la sécurité routière sont sans ambiguïté : la tranche d'âge des conducteurs responsables des accidents de la circulation varie entre 19 et 25 ans, dont 25 % détiennent un permis de conduire de moins de deux ans. Ils sont impliqués dans 5 781 accidents, soit un quart du nombre d'accidents en 2019 (25,69%), suivis par la tranche d'âge 25-30 ans avec 3 738 accidents soit 16,61%⁸⁹.

Le premier constat en lien avec le comportement de ces jeunes conducteurs est, qu'ils font preuve d'un excès de confiance sur la route, alors qu'ils doivent être accompagnés, logiquement, pendant les premiers temps avec des personnes expérimentées dans la conduite. Trop sûrs d'eux, ils n'hésitent pas à braver les interdits au volant (excès de vitesse, usage du téléphone, consommation d'alcool ou de stupéfiants... etc.).

Les conducteurs de véhicules sans permis de conduire constituent également un réel danger pour la société. A titre d'exemple, en mois de Mai 2019, à Alger, il a été enregistré 25 cas de conduite sans permis de conduire⁹⁰.

Une autre catégorie de conducteurs, que nous estimons dangereuse est celle des mineurs ayant bénéficié d'une autorisation paternelle pour conduire. Ces adolescents ne sont pas suffisamment matures pour prendre le volant, pour eux c'est comme si c'était un jeu.

Une autre préoccupation majeure de la DGSN, est le manque de formation des conducteurs, en termes de volume et de qualité. Plus grave encore, des jeunes conducteurs arrivent à avoir leurs permis de conduire sans formation ; c'est-à-dire obtenu de manière frauduleuse avec la complicité de l'auto-école, des ingénieurs et du stagiaire.

L'organisation « Transparency » selon ses statistiques réalisées en 2013, avance un pourcentage entre 30 à 50% d'algériens touchés par la corruption,

⁸⁹ APS. (2020, 06 Janvier). *Accidents de la route: Alger en tête du classement au niveau national en 2019*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <http://www.aps.dz/>

⁹⁰ APS. (2019, 16 Juin). *Accidents de la route : 4 morts et 90 blessés dans plus de 70 accidents en mai à Alger*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <http://www.aps.dz/>

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

notamment en ce qui concerne l'obtention du permis de conduire, qui exhortent le plus d'algériens à verser des pots de vin⁹¹.

Sur la base des statistiques avancées par le CNPSR, les principales causes des accidents routiers en Algérie sont dus aux automobilistes (85,40%), aux piétons (7,50%).

Le comportement de l'être humain est à l'origine d'un très grand nombre d'accidents de la route en Algérie, mais d'autres facteurs s'y trouvent également impliqués.

1.9. Le faible coût de la RC en Algérie

La RC est la seule garantie obligatoire dans le contrat d'assurance automobile et son tarif demeure faible en Algérie.

Le tableau suivant retrace l'évolution tarifaire de la garantie responsabilité civile automobile de huit pays du Maghreb, entre 2004 et 2017.

Tableau n°09 : Evolution des primes responsabilités civiles (2004-2017)

Pays	Garantie responsabilité civile					
	2004		2010		2017	
	En ML ⁹²	En USD	En ML	En USD	En ML	En USD
Algérie	1 911	28	1 964	27,5	3 061	28
Maroc	2 576	292	2 741	334	2 238	227
Tunisie	191	140	277	199	282	124
Cameroun	86 452	164	74 964	156	104 397	169
Côte d'Ivoire	89 088	169	78 808	164	73 415	119
Sénégal	50 606	96	65 065	135,4	60 762	98
Arabie Saoudite	375	100	349	93,3	1 120	299
Liban	184 230	125	150 195	100	99 487	66

Source : Atlas Magazine, 2017.

A partir des données du tableau ci-dessus, nous constatons que la croissance des primes RC automobile en monnaie locale diffère d'un pays à l'autre. En Algérie,

⁹¹ Algérie 360°. (2013, 24 Août). 50 % les algériens reconnaissent avoir versé les pots de vin. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.algerie360.com/>

⁹² ML= Monnaie Locale.

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

ce tarif reste presque fixe entre 2004 et 2010, il connaît une croissance significative pendant la période allant de 2010 à 2017. Malgré cette évolution positive, ce tarif demeure faible, ce qui ne motive pas réellement le conducteur algérien à faire attention lors de sa prise du volant.

Section 02 : L'incidence de l'état du véhicule sur la sinistralité automobile en Algérie

Entretenir un véhicule est une affaire de sécurité. C'est la raison pour laquelle le contrôle technique doit être réalisé chaque année. Mais l'entretien du véhicule ne se limite pas seulement aux contrôles techniques réguliers. Il doit être réalisé également par le conducteur à tout instant, car une simple défaillance peut conduire à l'irréparable.

2.1. Un parc automobile vieillissant

En Algérie, près de la moitié des véhicules dépassent 20 ans d'ancienneté. Le tableau suivant met en avant, la répartition du parc automobile algérien selon l'ancienneté des véhicules, en 2018.

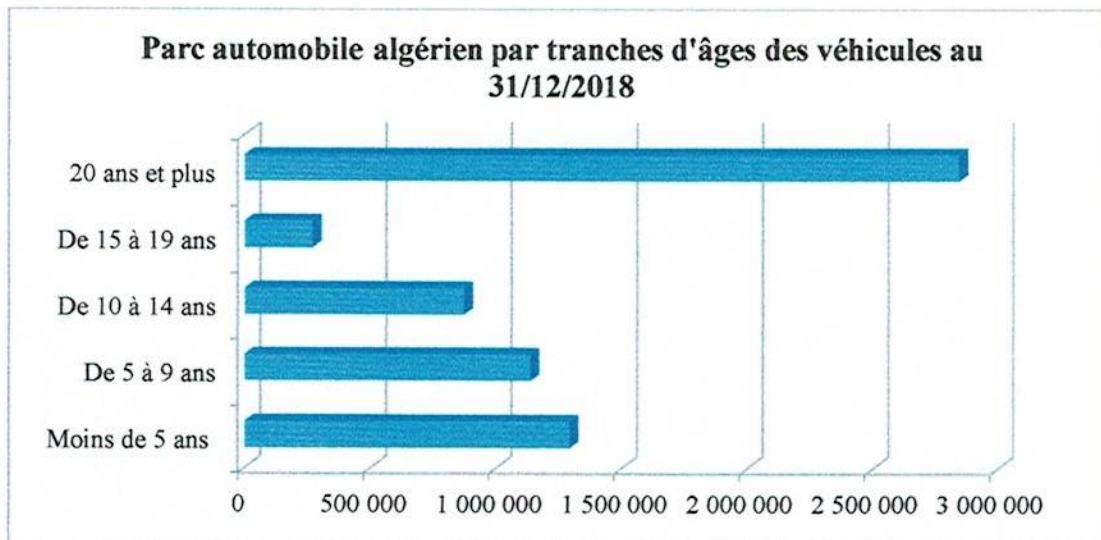
Tableau n°10 : Répartition du parc automobile algérien par tranches d'âge des véhicules au 31/12/2018

Tranches d'âge	Nombre de véhicules	Pourcentage
Moins de 5 ans	1 293 011	20,14%
De 5 à 9 ans	1 137 830	17,73%
De 10 à 14 ans	872 896	13,60%
De 15 à 19 ans	268 237	4,18%
20 ans et plus	2 846 238	44,35%

Source : Réalisé par nos soins à partir des données de l'ONS.

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

Figure n°07 : Répartition du parc automobile algérien par tranches d'âge des véhicules au 31/12/2018



Source : Réalisation personnelle à partir des données du tableau n°10.

Après la lecture du tableau et du graphique ci-dessus, nous remarquons que le parc automobile algérien, est dominé par les anciens véhicules, âgés de 20 ans et plus. Or, qui dit ancien véhicule, dit forte probabilité de tomber en panne, à tout moment, (surtout s'ils ne sont pas soumis à des contrôles périodiques), mais le problème qui se pose est lorsque cette panne survient en cours de route, et le véhicule s'arrête subitement en pleine conduite, causant ainsi un embouteillage interminable, voir même des accidents de la circulation.

Nous avons remarqué par exemple qu'en Algérie, les anciens véhicules sont moins impliqués dans les accidents routiers, car ces véhicules sont généralement conduits par des personnes âgées (contrairement aux nouveaux véhicules conduits par des jeunes au comportement dangereux), et leurs pièces détachées sont solides par rapport à certains nouveaux véhicules.

2.2. Pièces détachées non conformes aux normes

Parmi les facteurs qui causent des accidents de la route en Algérie, nous citons, particulièrement, ces dernières années, la pièce détachée non conforme. La pièce dite «Taiwan» semble avoir pignon sur rue. Elle est omniprésente. Les spécialistes de la sécurité routière s'accordent, d'ailleurs, à dire que le marché de l'automobile en Algérie, souffre du poids de la contrefaçon qui touche les pièces

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

détachées importées⁹³. Selon des spécialistes dans la vente des pièces d'automobiles, ce phénomène connaît d'ores et déjà une montée inquiétante dans le pays, soit 40% des pièces de rechange en circulation sont trafiquées, cette contrefaçon touche malheureusement l'ensemble des pièces du véhicule à savoir, freins, feux, roues, essuie-glaces et autres⁹⁴. Ce phénomène se développe à une grande échelle à tel point que le consommateur algérien n'hésite pas, en achetant des pièces truquées à bas prix pour mettre sa vie en danger de mort, certes il achète parce qu'il a besoin, tout en étant convaincu qu'il s'agit d'un simple bricolage ignorant totalement les conséquences et les risques.

A titre d'illustration, le 04 Septembre 2018, les services de la sûreté de wilaya d'Oran, ont découvert un atelier secret, activant dans le domaine de contrefaçon de pièces détachées de véhicules, aux marques mondiales en prévision de leur commercialisation comme des pièces d'origine. La valeur de ces pièces détachées saisies lors de cette opération s'éleva à 7 millions DA.

Les pièces détachées non conformes aux normes ne sont pas les seules à avoir un impact négatif sur l'état du véhicule, d'autres éléments constitutifs de ce dernier peuvent être à l'origine d'accidents graves.

2.3. Pneumatiques défectueuses

L'éclatement de pneus met en cause l'état des matériaux et la qualité du montage de l'ensemble. L'énergie dégagée lors de l'éclatement, peut entraîner des blessures importantes voire mortelles si des personnes se trouvent directement dans la trajectoire de projection des débris. Nous dénombrons cinq événements qui peuvent conduire le pneu à un éclatement:

2.3.1. Mauvaise pression de gonflage du pneu

Le pneu est le premier élément de contact entre le véhicule et le sol. Il est donc primordial, pour des raisons de sécurité, que la pression des pneus soit maintenue à celle préconisée par le constructeur, car en cas de mauvais gonflage, le pneu peut-être soit sur-gonflé (trop de pression), soit sous-gonflé (pas assez de pression), dont les conséquences sont souvent négligées par les conducteurs.

⁹³ AMIROUCHE Yazid. (2008, 16 Juillet). *Les accidents de la route jalonnent les chemins des plages*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.djazairiss.com/>

⁹⁴ OKI Faouzi. (2019, 26 Août). *Les dessous du trafic de pièces détachées en Algérie*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.djazairiss.com/>

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

Les conséquences de la conduite avec des pneus sur-gonflés se résument comme suit⁹⁵ :

- Ils s'usent plus rapidement ;
- Ils seront plus vulnérables, si le véhicule roule sur des chaussées déformées ou sur des débris, entraînant une détérioration de la bande de roulement et de la carcasse.
- Le risque d'aquaplaning est élevé sur une route mouillée, ce qui entraîne un mouvement de glisse du véhicule, qui peut déraiper ou tourner à 360°.

Les conséquences de la conduite avec des pneus sous-gonflés se résument comme suit⁹⁶ :

- Ils s'échauffent anormalement ;
- La motricité ainsi que la stabilité en virage seront réduites ;
- Dégradation des constituants internes pouvant aller jusqu'à la crevaison brutale;
- Risque d'aquaplaning élevé.

2.3.2. Le déjantage

Le déjantage se produit lors de la sortie accidentelle et soudaine du pneu de sa jante, avec une évacuation violente de l'air ou d'autres gaz contenus dans le pneu. Les causes peuvent être⁹⁷ :

- Un montage initial incorrect du pneu ;
- une usure anormale de la jante ;
- une déformation de la jante ou de l'une de ses composantes à la suite d'une surchauffe ;
- Des dimensions du pneu non-conformes aux dimensions de la jante ou autres non-conformités entre la jante et le pneu ;

⁹⁵ TNPF. (2018, 17 Juillet). *Pneus sur-gonflés ou sou-gonflés : Quels sont les risques ?* [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://blog.allopneus.com/>

⁹⁶ Idem.

⁹⁷ LIONEL Michel. (2010). Etude et caractéristiques des phénomènes d'éclatement et d'explosion des pneus (Mémoire). Université de Montréal. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://publications.polymtl.ca/>

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

2.3.3. L'usure de pneus

Les pneus donnent le meilleur d'eux-mêmes, ils sont conçus pour ça. Mais au fil du temps, inévitablement, le caoutchouc s'assèche. C'est un effet de l'âge et de la lumière du soleil. Peu à peu, des microfissures apparaissent, ce qui rend le risque d'éclatement fort probable.

Les pneus s'usent, plus ou moins vite selon le style de conduite. Une conduite nerveuse, rapide, avec peu d'anticipation est très gourmande en pneus.

2.3.4. Le dézippage

Un défaut de conception, une surcharge ou un impact peuvent provoquer une faiblesse, un bris ou une rupture de la carcasse du pneu. Le résultat peut entraîner une importante fuite d'air, la projection de fragments de pneu et une chute brutale de la pression à la zone de rupture, parfois accompagnées d'une marque ressemblant à un tissu décousu ou dézippé. Les causes possibles de ce phénomène sont⁹⁸ :

- Conduite avec des pneus en sous-pression à moins de 80 % de la pression recommandée ;
- Conduite avec des pneus en surpression ;
- Surcharge du véhicule ;
- Usure importante de la carcasse du pneu ;

2.3.5. Rupture par choc

Il s'agit d'une détérioration de la carcasse du pneu par passage sur des obstacles. Heurter un trottoir, rouler sur une chaussée en mauvais état ou rouler trop vite sur un ralentisseur sont les causes typiques de tels dommages. L'ampleur de la détérioration dépend de la vitesse et de l'angle d'impact ainsi que de la taille de l'obstacle.

A titre d'illustration, le 13 Juillet 2010, aux environs de 21h50, un accident s'est produit sur la RN1 à Ghardaïa, lorsqu'un véhicule a dérapé dans un virage avant d'effectuer plusieurs tonneaux, faisant ainsi 14 morts et 11 blessés. La cause de cet accident est l'éclatement d'un pneu du véhicule⁹⁹.

⁹⁸ IRSST. (2009, Mars). *L'éclatement et l'explosion des pneus de véhicules*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.viaprevention.com/>

⁹⁹ Y M. (2010, 14 Juillet). *14 morts et 11 blessés sur la RN1 à Ghardaïa*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.djazairss.com/>

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

2.4. Freinage défectueux

Dans tout véhicule, les freins sont d'une très grande importance, car ils permettent de réduire la vitesse du véhicule à tout moment. Plusieurs systèmes doivent se synchroniser afin de permettre aux freins de fonctionner. Si l'un de ces éléments tombe en panne, c'est l'ensemble du système de freinage qui sera défaillant. Voici quelques pannes courantes¹⁰⁰ :

2.4.1. Plaquettes de frein usées

L'usure des plaquettes de freins entraîne une augmentation de la distance de freinage, et peut créer un frottement avec la surface du disque de frein. Si une plaquette est craquée à la surface à cause d'une surchauffe, alors elle fera du bruit en s'arrêtant. Si le conducteur entend un grincement régulièrement, alors il est temps pour lui de changer ses freins, car elles sont très probablement défectueuses.

2.4.2. Problème lié au disque de frein

La surface du disque de frein doit être plate pour rester en contact avec les plaquettes. Si le disque se déforme à cause de la chaleur, la pédale va vibrer et le véhicule s'arrêtera de manière brusque. Si le disque de frein surchauffe, sa surface deviendra bleue ou violette, et se durcira, ce qui empêchera les plaquettes d'adhérer entièrement, et empêchera le véhicule de s'arrêter aussi rapidement qu'il ne le devrait.

2.4.3. Fuites au niveau des freins

Une fuite au niveau du système de freins est généralement un problème hydraulique. Si la pédale atteint le sol du véhicule, cela signifie souvent qu'il y a une fuite. Cela indique une perte du liquide de freins et peut entraîner une panne de tout le système de freinage.

2.4.4. Freins qui fument

Voir de la fumée sortir des freins est en réalité très dangereux. Cela signifie que les plaquettes de frein ont été brûlées ou qu'il y a une fuite sur les freins. Si cela arrive, les plaquettes vont développer un glaçage, qui peut avoir de sérieuses conséquences sur les performances de freinage et peut détériorer les disques.

¹⁰⁰ GoodMecano. (2020). *Les problèmes de freinage les plus courants*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.goodmecano.com/>

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

2.4.5. Frein à main enclenché

Laisser le frein à main enclenché dans un véhicule lors de la conduite est une erreur fréquente, cela entraîne une diminution des performances du véhicule et abîme tout le système de freins. Si la voiture semble accélérer doucement ou si le conducteur entend un grincement, il doit vérifier que le frein à main est bien abaissé. Les câbles peuvent se gripper alors que le frein à main est serré. Il est alors possible que le véhicule reste immobile lorsque l'on souhaite désactiver le frein à main par la suite.

2.4.6. Disques de frein déformés

Les disques de frein peuvent se déformer s'ils sont soumis à trop de pression. La conduite en montagne ou le remorquage peuvent provoquer ce genre de problème. Même le simple fait de se garer à côté d'un arroseur automatique, peut apporter des difficultés car l'eau froide qui frappe les freins chauds peut entraîner un gauchissement. En conséquence, les disques déformés provoquent habituellement le tremblement du volant et du véhicule lorsque les freins sont appliqués, ils peuvent même augmenter la distance de freinage.

Autre que les problèmes soulevés au sein des éléments constitutifs du véhicule, des dysfonctionnements mécaniques peuvent survenir à tout moment.

2.5. Panne et dysfonctionnement mécanique du véhicule

Disposer d'un véhicule est très utile surtout pour nos différents besoins de déplacement. Mais comme tout appareil électromécanique, il est appelé à connaître des pannes. Dans ce qui suit, nous vous faisons le point de quelques pannes les plus courantes des automobiles¹⁰¹.

2.5.1. Les pannes de batterie du véhicule

Le problème que pose souvent la batterie reste, l'insuffisance de charge conduisant à une inefficacité du démarreur et de l'alternateur. Avoir laissé en marche l'un ou plusieurs des éléments énergivores comme la ventilation, la radio, le chauffage du siège ou même les phares peut entraîner un dysfonctionnement de la batterie. Aussi, l'hiver n'est pas à l'avantage des batteries qui sont souvent assez faibles dans cette période pour alimenter le moteur. Ça arrive des fois qu'une panne

¹⁰¹ ALEXENDRE Stéphanie. (2017, 19 Mai). *Palmarès des pannes automobiles les plus fréquentes*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <http://leparticulier.lefigaro.fr/>

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

surviennent soudainement en cours de route et créent ainsi des embouteillages voire même des accidents. Les principaux symptômes d'une batterie en panne sont:

- Les phares éclairent moins ou s'éteignent carrément ;
- Le klaxon ne se déclenche pas ;
- Une mauvaise odeur émanant du capot, c'est le signe d'un dégagement d'acide sulfurique provoqué par la fin de vie de la batterie.

2.5.2. Les pannes du moteur du véhicule

Au milieu d'un embouteillage, il peut arriver que le moteur peine à démarrer ou se coupe intempestivement. Les problèmes peuvent provenir du démarreur qui a vieilli ou de la batterie qui demande une recharge. Il peut aussi s'agir d'un souci au niveau de l'alimentation électrique (problème de masse, bougies de préchauffage défectueuses... etc.).

Comme aussi, en cours de route, le conducteur peut voir du mal à accélérer et le véhicule s'essouffle anormalement. Dans la plupart des cas, la perte de puissance est le résultat d'une asphyxie du moteur. Malheureusement, ces dysfonctionnements, se produisent au milieu de la route mettant en danger un bon nombre d'automobilistes, surtout s'ils roulent à grande vitesse.

A titre d'illustration, le 04 Février 2020, 08 personnes ont trouvé la mort et 22 autres ont été blessées, suite au renversement d'un bus de transport des voyageurs dans la commune de Mechroha (Souk Ahras), causé par une défaillance mécanique du bus, selon un communiqué de la direction locale de la protection civile¹⁰².

Selon les statistiques avancées par le CNPSR, l'Etat du véhicule est responsable de 4,52% des accidents routiers en Algérie¹⁰³.

Le mauvais état du véhicule fait aussi partie des causes des accidents routiers en Algérie, Il reste à savoir l'impact de l'état du réseau routier sur la sinistralité automobile.

¹⁰² Radio Algérienne. (2020, 04 février). *Souk Ahras : 8 morts et 22 blessés dans un accident*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.radioalgerie.dz/>

¹⁰³ APS. (2020, 01 Mars). *Accident de la route*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <http://www.aps.dz/>

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

Section 03 : L'influence de l'état du réseau routier sur la sinistralité automobile en Algérie

Outre les facteurs humains, qui sont à l'origine de nombreux accidents de circulation en Algérie, il y a aussi des causes liées à la conception des routes, qui peut avoir un impact considérable sur la sécurité des usagers de la route.

3.1. Défaut d'éclairage routier

L'éclairage public représente l'ensemble des moyens d'éclairage, mis en place dans des espaces publics, à l'intérieur et à l'extérieur des villes, en bordures des voiries, afin d'assurer la sécurité des usagers.

L'éclairage des voies est d'une importance capitale en matière de sécurité routière, surtout la nuit. Pendant longtemps, l'éclairage public a été un véritable handicap de la circulation nocturne et, constitue de ce fait un facteur d'accident de circulation, dans de nombreuses villes, en Algérie. En effet, selon le CNPSR, les accidents de la circulation surviennent généralement, entre 18h et minuit¹⁰⁴.

Toutefois, beaucoup de rues et de routes algériennes sont munies de poteaux électriques, mais ces dernières peuvent rester des mois sans être éclairées, ce qui entraîne par la suite des défauts de visibilité chez le conducteur, que ce soit à un carrefour, à un passage piéton ou dans un virage et provoquer ainsi des accidents graves.

A titre d'exemple, la wilaya de Biskra a enregistré en 2019, 208 accidents de la route ayant causé 92 morts et 311 blessés, principalement à cause de l'obscurité de ses routes, durant la nuit et complètement défoncée à certains endroits¹⁰⁵.

L'éclairage routier n'est pas le seul manque dont souffrent les routes algériennes, les signalisations verticales et horizontales constituent la preuve.

3.2. Défaut de signalisation routière

Appelés également les signalisations verticales, c'est-à-dire implantés verticalement directement aux abords des chaussées. Celles-ci ont pour but de guider les conducteurs sur la route. Ces panneaux ont des formes et des couleurs différentes

¹⁰⁴ APS. (2020, 16 Février). *Rencontre gouvernement-walis: la lutte contre les infractions routières et la réorganisation des transports recommandées*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <http://www.aps.dz/>

¹⁰⁵ MOUSSAOUI Hafedh. (2020, 03 Février). *La gendarmerie soulève l'état déplorable des routes à Biskra : Plusieurs accidents mortels sur la RN3*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.elwatan.com/>

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

selon le signal qu'ils veulent émettre. Ils indiquent ce qu'il faut faire et ne pas faire. Par exemple, Les types de panneaux appartenant à cette catégorie incluent¹⁰⁶ :

- Des panneaux de contrôle qui permettent ou interdisent l'utilisation d'une route donnée ;
- La régulation de la vitesse ;
- Les virages;
- Les dangers... etc.

Leur présence dans les rues algériennes est faible et il y a celles qui n'en ont même pas. Parfois, même leur existence, constitue un non sens pour les conducteurs. Ce qui constitue par la suite, une des sources de plusieurs accidents routiers.

A titre d'exemple, entre Tlemcen et Maghnia, en empruntant l'autoroute Est-Ouest, les panneaux de limitation et de rappel de vitesse sont au nombre nettement insuffisant, loin des normes admises en matière de la circulation routière. L'automobiliste tombe rapidement dans le piège des radars, avec la conséquence inéluctable de son retrait de permis. Pire encore, certains de ces automobilistes, non contents d'avoir fait l'objet d'un retrait de permis de conduire, s'attaquent à ces plaques et les détruisent, mettant ainsi des vies humaines en danger.¹⁰⁷

A Ouargla, au moins 72 accidents provoqués par la traversée des dromadaires, ont été enregistrés entre 2008 et 2018 à travers le réseau routier de la wilaya. Ces accidents ont coûté la vie à 15 personnes et occasionné des blessures à 143 autres, en plus d'une perte de 102 têtes camelines¹⁰⁸. Ces accidents auraient pu être évités, si les conducteurs faisaient attention aux panneaux de signalisation indiquant le passage d'animaux.

3.3. Défaut des marquages au sol

Les marquages au sol, appelés également signalisations horizontales, regroupent dans le cadre de la signalisation routière, l'ensemble des marques sur chaussées,

¹⁰⁶ CHOHRA Abdelkarim. (2016). *Exploitation Automatique de la Signalisation routière* (Mémoire). Université Larbi Ben M'hidi. Oum El-Bouaghi.

¹⁰⁷ ABDELMADJID B. (2018, 03 Septembre). *Le dilemme des panneaux de signalisation*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.liberte-algerie.com/>

¹⁰⁸ APS. (2019, 04 Janvier). *Accidents de la circulation à Ouargla: le dromadaire, un véritable danger pour les usagers de la route*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <http://www.aps.dz/>

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

utilisées pour matérialiser les règles d'utilisation des voies, ouvertes à la circulation publique.

Ils permettent aux conducteurs de savoir où rouler sur la chaussée, quand amorcer un dépassement ou non et aux piétons où marcher et où traverser la chaussée. Bref, ils permettent d'hierarchiser la circulation. Au rang de ces signalisations horizontales, nous citons les lignes continues, discontinues, d'avertissement, de dissuasion, les flèches de rabattement... etc¹⁰⁹.

En Algérie, en tant que citoyens, nous avons remarqué que ces flèches, lignes ou encore le passage pour piétons ne sont pas visibles, puisque la peinture s'efface au fil du temps, et les services concernés tardent pour les repeindre, ce qui crée de nombreux accidents, faute de visibilité de ces signes.

En plus du manque constaté sur le réseau routier en Algérie, la non-conformité de certains aménagements et routes constituent aussi un danger.

3.4. Ralentisseurs non conformes aux normes

Un ralentisseur est un aménagement, censé être placé en agglomération, sur des zones ou voies limitée à 30 Km/h et aux endroits où la circulation des véhicules présenterait un danger pour les autres usagers, surtout pour les piétons, pour modérer la vitesse des véhicules.

Selon l'article 02 de l'arrêté du 09 Avril 2006, définissant la nature, la forme, les dimensions et les prescriptions techniques des ralentisseurs : les ralentisseurs peuvent prendre deux formes¹¹⁰ :

- ✓ Le ralentisseur du type dos d'âne ;
- ✓ Le ralentisseur du type trapézoïdal.

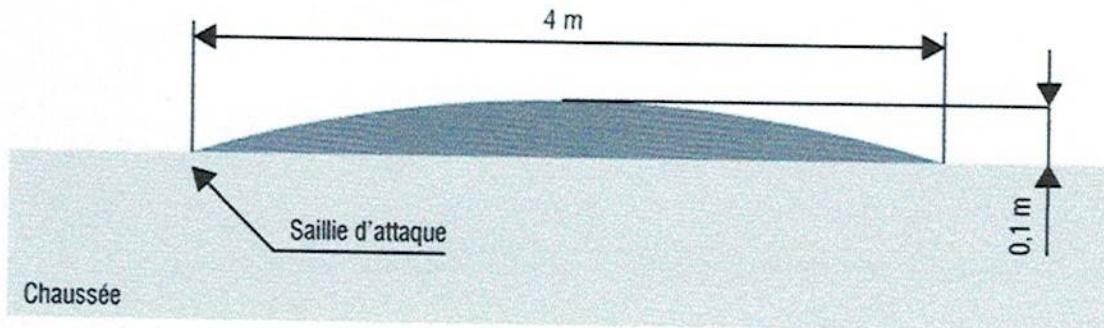
Ils doivent être exécutés en béton bitumineux ou en béton hydrauliques.

¹⁰⁹ Auto-école. (s.d). *La signalisation horizontale*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.auto-ecole.net/>

¹¹⁰ Journal Officiel de la République Algérienne N°27. (2006, 26 Avril). [en ligne]. Consulté à l'adresse <http://www.mtp.gov.dz/>

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

Figure n°08 : Ralentisseur de type dos d'âne

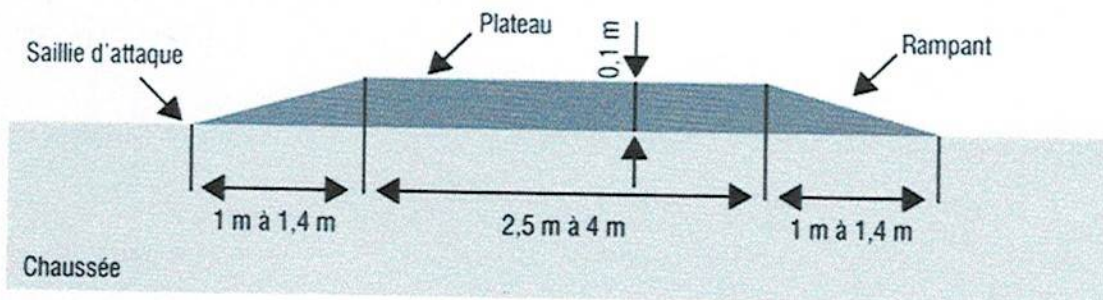


Source : Journal Officiel de la République Algérienne N°27 du 26 Avril 2006.

Ce type de ralentisseur est de forme circulaire. Ses dimensions sont :

- Hauteur : 10 cm maximum ;
- Longueur : 4 m maximum ;
- Saillie d'attaque : inférieure ou égale à 5 mm.

Figure n°09 : Ralentisseur de type trapézoïdal



Source : Journal Officiel de la République Algérienne N°27 du 26 Avril 2006.

Ce type de ralentisseur est de forme trapézoïdale avec un plateau surélevé et deux parties en pente, dénommées rampants. Ses dimensions sont :

- Hauteur : 10 cm maximum ;
- Longueur du plateau : entre 2,50 m et 4 m ;
- Longueur des rampants : entre 1 m et 1,4 m ;
- Pente des rampants : de 7% à 10% ;
- Saillie d'attaque du rampant : inférieure ou égale à 5 mm.

Les ralentisseurs en Algérie ne sont pas totalement conformes aux normes. Sans aucune étude, ni autorisation préalable, et l'utilisation de dimensions et de matériaux non conformes aux prescriptions techniques, dans certains endroits, les ralentisseurs sont installés anarchiquement, et parfois tellement raides et hauts que ça devient un instrument de torture pour les amortisseurs des véhicules et pour le dos du

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

conducteur, surtout en l'absence de signalisation pour prévenir les automobilistes et les inciter à ralentir. Ces derniers qui ne se rendent compte de leur présence que tardivement, les abordent à une vive allure. Souvent surpris, beaucoup d'automobilistes freinent brusquement, ce qui provoque des télescopages tout en mettant à rude épreuve les freins et autres pièces du véhicule.

En 2016, par exemple, une enquête a démontré que près de 42% des ralentisseurs du réseau routier national, sont implantés de façon anarchique et non conformes aux normes techniques et sans autorisation des autorités publiques¹¹¹.

La raison principale motivant les citoyens à placer ces dos-d'âne sont les accidents mortels, causés par les chauffards qui roulent à grande vitesse, en pleine agglomération.

A Alger aussi, nous constatons même la présence de dos d'ânes, au niveau des routes menant vers les hôpitaux. Le chemin principal conduisant vers l'Hôpital Issaâd Hassani de Béni Messous en est la preuve. Les ambulances et ceux qui se dirigent en urgence vers le CHU se retrouvent devant ces ralentisseurs, alors que la fluidité est impérativement recommandée sur cet axe routier.

La wilaya de Blida, connaît aussi une anarchie indescriptible, dans la mise en place des ralentisseurs de la circulation routière. Dans une étude faite par les services de la wilaya, plus de 75% des ralentisseurs ne sont pas conformes à la réglementation¹¹².

3.5. Dégradation du réseau routier en Algérie

Bien que construites selon des techniques modernes, les routes se dégradent au fil du temps. Les facteurs peuvent être multiples et souvent combinés. Nous pouvons généralement identifier deux types principaux de dégradations :

3.5.1. Dégradation de surface¹¹³

Ces dégradations affectent avant tout les couches de surface. Elles ont des conséquences sur la qualité d'usage, la sécurité et le confort des usagers de la route.

¹¹¹ APS. (2016, 19 Mai). *Sécurité routière: des mesures pour l'élimination des ralentisseurs anarchiques*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.scooterdz.com/>

¹¹² FAWZI K. (2016, 16 Août). *Plus de 75% des ralentisseurs ne sont pas conformes à la réglementation*. [en ligne] Consulté à l'adresse <https://www.liberte-algerie.com/>

¹¹³ Digital Road. (2019). *Comment une route se dégrade*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://digitalroad.ch/>

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

Généralement, elles apparaissent sous forme de fissures localisées, de désenrobage partiel ou de nids-de-poule.

3.5.2. Dégradation structurelle

Elles apparaissent dans le corps même de la route. Elles peuvent apparaître en surface sous la forme de déformations diverses : affaissements, soulèvements, orniérages ou encore faïençages.

Ces deux catégories de dégradations sont essentiellement dues à :

- ✓ L'usure causée par la charge du trafic routier. Le passage répété des millions de fois par les véhicules et plus particulièrement, par les poids lourds (notamment s'ils ne respectent pas la limite de charge à transporter) arrachent des micros particules de la chaussée ;
- ✓ La hausse du parc automobile national ;
- ✓ La nature des matériaux constitutifs du corps de la route est inadaptée ou lorsque ces matériaux sont mis en œuvre dans des épaisseurs insuffisantes ;
- ✓ Les fortes pluies qui provoquent des fissures ou des phénomènes d'arrachement de la couche de roulement, pouvant conduire à une incapacité d'exploitation des voies, elles peuvent également provoquer sur des éléments voisins de la route des dégâts, ayant des conséquences sur la structure routière (glissement de terrain par exemple) ;
- ✓ Le temps (vieillessement des matériaux).

Parmi les nombreuses victimes de la dégradation du réseau routier, nous citons à titre d'exemple, la wilaya de Tizi-Ouzou, où nous pouvons remarquer plusieurs formes de dégradations : des nids-de-poule, des affaissements, des fissures de goudron, des regards éventrés et à l'abandon, des travaux inachevés, des flaques d'eau en temps pluvieux qui éclaboussent les pare-brises... etc.

Si les autorités attribuent à chaque fois cet état de fait à l'augmentation du trafic routier, qui a une incidence directe sur l'état des routes, les citoyens, eux, accusent à chaque fois les entreprises de réalisation « de bâclage et de bricolage ». À ce titre, le cas le plus édifiant, et surtout le plus scandaleux tant il a déjà causé mort d'homme en novembre 2019, est le pont de Boubhir dont la reconstruction par la direction des

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

travaux publics tarde à venir¹¹⁴. Pourtant l'Etat avait alloué, dans le cadre de la Loi des Finances 2019 (LF 2019), une enveloppe financière de 25 milliards de DA à la maintenance des routes et de leurs annexes d'exploitation¹¹⁵.

L'autoroute Est-Ouest, qui relie l'est à l'ouest de l'Algérie sur 1200 km, est l'exemple typique de la dégradation du réseau routier en Algérie. Des travaux inachevés depuis son ouverture officielle en 2008, manque de signalisation routière, un tunnel qui s'effondre et des glissements de terrain qui emportent une partie du «projet du siècle»...etc. Le tronçon qui mène du centre du pays vers l'Est est dans un très mauvais état et est devenu un vrai cauchemar. Celui situé dans la wilaya de Bouira, précisément entre Lakhdaria et Laâdjiba, est dans un état critique.

Sur la qualité, le groupement canadien Dessau, qui avait pour mission d'assister l'Agence Nationale des Autoroutes, affirme que les travaux ont débuté en l'absence de dessins d'exécution et certains ont débuté sans aucun document. Bien entendu, aucun bureau de contrôle ne peut s'assurer que les travaux réalisés sont conformes si ceux-ci, n'ont aucun plan pour valider la réalisation. Les travaux ont débuté malgré l'absence de BCS de calibre international¹¹⁶.

D'ailleurs, l'autoroute Est-Ouest et la RN1 en raison de la longueur de leur tracé et de la dangerosité de certains de leurs tronçons, ont comptabilisé le plus grand nombre d'accidents, en 2017, avec respectivement 709 et 559 accidents¹¹⁷.

Pourtant cette autoroute demeure le plus gros investissement routier en Algérie, avec au moins 20 milliard de dollars. Nous pouvons tout simplement la qualifier comme étant l'autoroute la plus chère au monde, mais malheureusement la moins sûre.

Selon le CNPSR, l'Etat de la route est à l'origine de 2,58% des accidents de la circulation en Algérie¹¹⁸.

¹¹⁴ NATH OUKACI Kamel. (2020, 22 Janvier). *Tizi Ouzou : dégradation avancée du réseau routier*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.liberte-algerie.com/>

¹¹⁵ APS. (2018, 20 Décembre). *LF 2019: 25 mds DA consacrés à la maintenance des routes*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <http://www.aps.dz/>

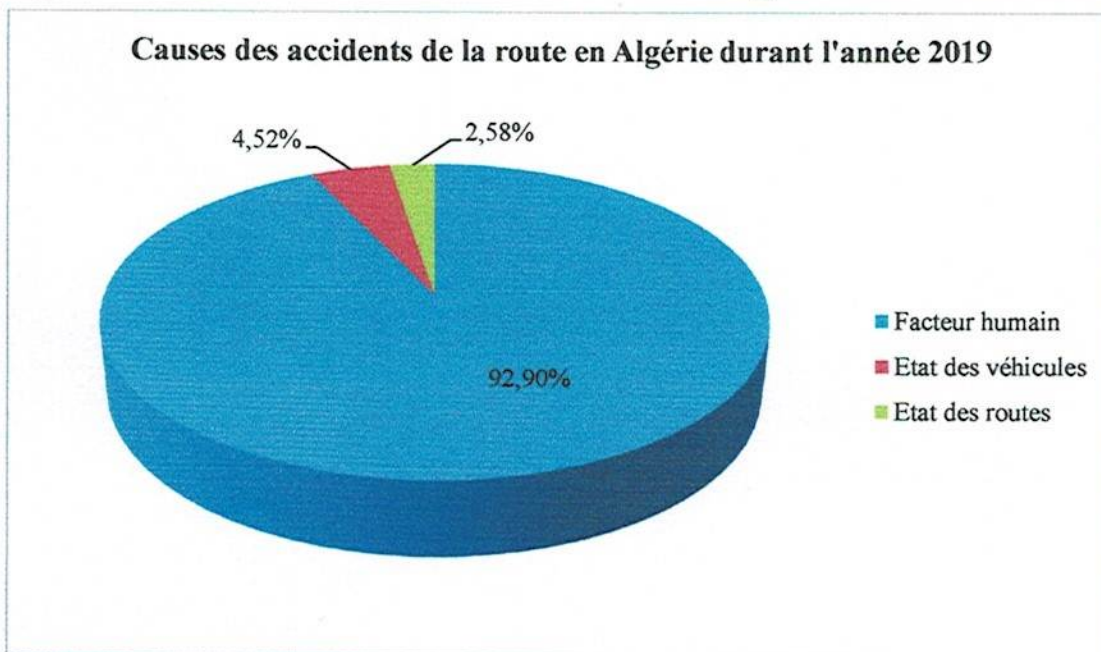
¹¹⁶ El Watan. (2015, 07 Avril). *Malfaçons et surcoûts de l'autoroute Est-Ouest*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.elwatan.com/>

¹¹⁷ El Watan. (2019, 14 Février). *Sécurité Routière : L'autoroute Est-Ouest comptabilise le plus grand nombre d'accidents*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <https://www.elwatan.com/>

¹¹⁸ APS. (2020, 01 Mars). *Les accidents de la route*. [en ligne]. Consulté à l'adresse <http://www.aps.dz/>

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

Figure n°10 : Les causes des accidents de la route en Algérie durant l'année 2019



Source : Réalisation personnelle à partir des données de la DGSN et du CNPSR.

Chapitre III : Les principaux facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie

Conclusion du chapitre III

Dans ce chapitre, nous avons essayé d'étudier et d'analyser les facteurs déterminants de la sinistralité automobile en Algérie, dans lequel, nous avons évoqué trois points : le facteur humain, l'état du véhicule et l'état du réseau routier en Algérie.

Ces trois facteurs qu'ils soient distincts ou combinés, ont des conséquences macabres sur le taux d'accidentologie en Algérie.

Conclusion générale

Conclusion générale

Conclusion générale

La technique de l'assurance n'est pas née spontanément, le besoin de sécurité ressenti par chaque être humain est à l'origine de son apparition. Un certain nombre de principes fondamentaux liés à cette branche, décrits plus haut, contribuent à la maîtrise des différents risques auxquels est confronté l'homme dans la vie quotidienne. L'assurance ne se limite pas seulement à protéger le particulier ou l'entreprise, contre les préjudices résultant, de la réalisation des risques prévus au contrat d'assurance, mais elle contribue également à la bonne santé de l'économie nationale, à travers le placement des primes cumulées des assurés sur les marchés financiers.

Depuis l'indépendance, en 1962, de nombreuses réformes ont concerné le secteur des assurances en Algérie, notamment à travers la loi n°06-04 du 20 Février 2006 qui modifie et complète, l'ordonnance n°95-07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurances, une date à partir de laquelle, le monopole de l'Etat sur le secteur des assurances a cessé, ce qui a conduit à l'ouverture et la libéralisation du marché.

Parmi les différentes branches du secteur des assurances, l'assurance automobile connaît également une évolution à travers la promulgation de l'ordonnance n°74-15 du 30 Janvier 1974, relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation. Le parc automobile algérien n'a jamais cessé d'augmenter ce qui a conduit non seulement à la réalisation de chiffre d'affaires importants pour les compagnies d'assurance mais aussi à des indemnisations colossales suite aux nombreux accidents de circulation enregistrés chaque année.

Aujourd'hui, les accidents de la route sont parmi les facteurs principaux de mortalité en Algérie. En effet, leurs conséquences sont désastreuses sur l'individu et la société. D'après les statistiques des différents organismes de sécurité routière en Algérie, l'année 2019 a enregistré plus de 22 000 accidents de la route, qui ont conduit à la mort de plus de 3000 personnes, ce qui engendrera généralement à des problèmes familiaux et sociaux : les familles des victimes se retrouvent dans un état précaire suite, à la disparition du chef de famille ou bien souffrant de séquelles physiques et/ou mentales à vie, ce qui obligera les membres de sa famille à s'occuper de lui, en mettant fin à leurs études ou bien à leurs carrières professionnelles.

Conclusion générale

Ces accidents sont également à l'origine de beaucoup de dégâts matériels et financiers, puisque l'Algérie perd environ 100 milliard de dinars annuellement pour les réparer.

De telles statistiques sont synonymes d'un niveau de sinistralité alarmant, du à de nombreux facteurs. En effet, sur la base de l'analyse des statistiques avancées par le CNPSR, la DGSN, L'ONS et l'UAR, nous avons abouti à une batterie de résultats, que nous avons bien détaillés dans le dernier chapitre, et dont les plus importants sont les suivants :

- ✓ L'être humain à travers son comportement dangereux au volant qui se manifeste par l'excès de vitesse, non respect du code de la route et les dépassements dangereux, ainsi que son état lors de la prise du volant (conduite en état d'ivresse ou de stupéfiants, fatigue, distraction...etc.) est à l'origine de 92,90% des accidents de la route en Algérie, durant l'année 2019. Ce qui valide notre première hypothèse, selon laquelle le facteur humain a un impact plus important par rapport à la sinistralité automobile en Algérie ;
- ✓ Le mauvais état du véhicule qui se traduit par : des défauts d'entretien particulièrement des anciens véhicules, pneumatiques et freinage défectueux et dysfonctionnements mécaniques, a été responsable de 4,52% d'accident de la circulation en Algérie, durant l'année 2019. Ce qui nous permet de valider notre deuxième hypothèse, selon laquelle l'état du véhicule constitue un facteur de risque qui influe sur les accidents routiers en Algérie ;
- ✓ Le réseau routier qui souffre du défaut d'éclairage et de signalisations routières, de la non-conformité des normes de construction et de la dégradation de ses routes ont causé 2,58% d'accidents routiers en Algérie, durant l'année 2019. Ce qui nous conduit à valider notre dernière hypothèse, selon laquelle les défauts dans la conception des routes pourraient être une cause des accidents de la route en Algérie.

A partir de ce constat, nos hypothèses ont été jugées toutes confirmées.

Conclusion générale

Les limites de l'étude

L'année 2019-2020 a coïncidé avec la crise sanitaire mondiale due à la pandémie Covid-19. Pour des mesures sanitaires, nous n'avons pas pu faire un stage pratique au niveau d'une compagnie d'assurance, ce qui a en partie, limité notre travail à des statistiques fournies par les organismes cités plus haut, alors que nous voulions, au départ, réaliser une enquête sur le terrain pour apporter plus de précisions.

Mais nous sommes déterminés à réaliser cette enquête à l'échelle nationale, dans nos futures études doctorales, afin de mettre la lumière sur l'impact de chaque facteur sur la sinistralité automobile en Algérie, et de contribuer à l'amélioration des critères de tarification des compagnies d'assurance qui vont à leurs tours, participer à la baisse du nombre d'accidents de la route en Algérie.

Bibliographie

Bibliographie

Bibliographie

Ouvrages

1. BENSADON Didier et al. (2016). *Dictionnaire historique de comptabilité des entreprises*. Hauts-de-France : Les Presses universitaires du Septentrion.
2. CHEIKH Bouaziz. (2013). *Assurances et gestion des risques*. Alger.
3. CHURCHILL Craig. (2004). *L'assurance et les institutions de micro finance : guide technique pour le développement et la prestation de services de micro-assurance*. Genève : Bureau International du travail, Genève.
4. EBER Nicolas. (2016). *Introduction à la microéconomie moderne : une approche expérimentale*. Bruxelles : De Boeck Supérieur, Louvain-la-Neuve.
5. FAUSTIN DJOUFOUET Wulli. (2020). *Les Banques Islamiques : Analyser, Comprendre, Investir*. Cameroun : Lulu-auto-édition.
6. FOTSO Jean-Marie. (2014). *Le contrôle de gestion des sociétés d'assurance : le cas de la CIM*. Paris : L'Harmattan.
7. HASSID Ali. (1984). *Introduction à l'étude des assurances économiques*. Alger : Entreprise Nationale du Livre.
8. HADDAK M. et al. (2005, Décembre). *Projet de recherche n°70 relatif à une redéfinition des victimes de la route .Nouvelles connaissances pour la sécurité*.
9. HIRSHLEIFER Jack et al. (2009). *Microéconomie : théories et applications : décisions, marchés, formation des prix et répartition des revenus*. Bruxelles : De Boeck.
10. MARQUET Régine. (2015). *Le Volume Technique d'assurance*. Paris : Foucher.
11. LUKAU NKODI François. (2014). *Gestion des assurances : Manuel à l'usage des étudiants de licence en gestion de la RD Congo*. Paris : L'Harmattan.
12. MARTIN A. (2010). *Les techniques d'assurances*. Paris : Dunod.
13. STEIN Oswald. (1927). *Le droit international des assurances*. Pays-Bas : Leiden : Martinus Nijhoff.
14. TAFIANI B. (1987). *Les assurances en Algérie*. Alger : OPU et ENAP.
15. TAURAN Thierry. (2004). *Les assurances*. Paris : Publibook université : droit & sciences politiques.
16. VAN SCHOUBROECK C. & COUSY H. (2007). *Discrimination et assurance : 7ème colloque international droit européen des assurances*, Pays-Bas : Antwerpen, Pays-Bas.

Articles et revues

1. CCR. (2012, 1^{er} semestre). *Bulletin de la compagnie centrale de réassurance n°09. Historique du marché algérien des assurances*.
2. CNA. (2012, Juin). *Revue de l'assurance n°1. La branche est née avec l'indépendance : Un demi-siècle d'assurance en Algérie*.
3. MADANI Azzeddine. (2020, 09 Janvier). *Les accidents de la route en Algérie, nécessité d'un diagnostic*.
4. OMS. (s.d.). *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*.

Bibliographie

5. SADI Nour El Houda & ACHOUCHE Mohamed. (2015). *L'évolution du secteur des assurances en Algérie depuis l'indépendance*.
6. UNICEF. (2008). *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes chez l'enfant*.
7. World Health Organization. (2009). *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*.

Mémoires

1. BENANTEUR Sadia & BEY Assia. (2015). *L'impact des assurances sur la sécurité financière des entreprises Cas : La SALAMA ASSURANCE* (Mémoire). UMMTO.
2. CHOHRA Abdelkarim. (2016). *Exploitation Automatique de la Signalisation routière* (Mémoire). Université Larbi Ben M'hidi. Oum El-Bouaghi.
3. LIONEL Michel. (2010). *Etude et caractéristiques des phénomènes d'éclatement et d'explosion des pneus* (Mémoire). Université de Montréal.

Textes réglementaires

1. Article n°01 de l'ordonnance n°74-15 du 30 Janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages.
2. Article n°03 de l'ordonnance n°95-07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurances.
3. Article n°04 de l'ordonnance n°95-07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurances.
4. Article n°209 de l'ordonnance n°95-07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurances.
5. Article n°213 bis de l'ordonnance n°95-07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurances.
6. Article n°253 de l'ordonnance n°95-07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurances.
7. Article n°258 de l'ordonnance n°95-07 du 25 Janvier 1995 relative aux assurances.
8. Article n°02 du décret exécutif n° 95-344 du 30 octobre 1995 relatif au capital social minimum des sociétés d'assurances.
9. Article n°03 du décret exécutif n° 95-344 du 30 octobre 1995 relatif au capital social minimum des sociétés d'assurances.
10. Article n°02 de l'arrêté du 09 Avril 2006, définissant la nature, la forme, les dimensions et les prescriptions techniques des ralentisseurs.
11. Article n°02 du décret exécutif 07-138 du 19 Mai 2007, fixant les missions, l'organisation et le fonctionnement de la centrale des risques.

Webographie

- <https://www.etudier.com/>
- <https://www.economie.gouv.fr/>
- <http://www.assurance-et-mutuelle.com/>

Bibliographie

- <https://cours-de-droit.net/>
- <https://www.institut-numerique.org/>
- <http://www.uar.dz/>
- <https://www.cna.dz/>
- <https://www.atlas-mag.net/>
- <https://www.index-assurance.fr/>
- <https://www.echoroukonline.com/>
- <http://www.andi.dz/>
- <https://www.assurance-prevention.fr/>
- <http://www.aps.dz/>
- <https://dzmotion.com/>
- <https://www.permis-apoints.com/>
- <https://www.who.int/>
- <https://www.elwatan.com/>
- <https://www.algerie-eco.com/>
- <https://www.algerie360.com/>
- <https://www.liberte-algerie.com/>
- <https://www.lesoirdalgerie.com/>
- <http://archives.lesechos.fr/>
- <https://www.djazairess.com>
- <https://blog.allopneus.com/>
- <https://www.viaprevention.com/>
- <https://www.goodmecano.com/>
- <http://leparticulier.lefigaro.fr/>
- <https://www.radioalgerie.dz/>
- <https://www.auto-ecole.net/>
- <http://www.mtp.gov.dz/>
- <https://www.scooterdz.com/>
- <https://digitalroad.ch/>

Table des matières

Table des matières

Table des matières

Titre	Page
Introduction générale.....	01
Chapitre I : Généralités sur les assurances.....	06
Introduction du chapitre I.....	06
Section 01 : Bases techniques des assurances.....	07
1.1.Définitions de l'assurance.....	07
1.1.1. Définition juridique.....	07
1.1.2. Définition économique.....	07
1.1.3. Définition technique.....	07
1.2.Les éléments constitutifs d'une opération d'assurance.....	07
1.2.1. Le risque.....	08
1.2.1.1.L'assurabilité d'un risque.....	08
1.2.2. La prime ou cotisation.....	10
1.2.2.1.La prime pure.....	10
1.2.2.2.La prime commerciale.....	11
1.2.2.3.La prime totale.....	11
1.2.3. La prestation.....	11
1.2.4. La compensation.....	12
1.3.Les différents acteurs d'une opération d'assurance.....	12
1.3.1. Le souscripteur.....	12
1.3.2. L'assuré.....	12
1.3.3. Le bénéficiaire.....	12
1.3.4. Le tiers.....	13
1.3.5. L'assureur.....	13
Section 02 : Particularités et typologie des assurances.....	13
2.1. Particularités des assurances.....	13
2.1.1. Inversion du cycle de production.....	13
2.1.2. La mutualisation des risques.....	14
2.2. Typologie des assurances.....	15
2.2.1. Selon le mode de gestion des risques.....	15
2.2.1.1. Les assurances gérées par répartition.....	15
2.2.1.2. Le assurances gérées par capitalisation.....	15
2.2.2. Selon la finalité de l'assurance.....	16
2.2.2.1. La sécurité du patrimoine.....	16
2.2.2.2. La sécurité des personnes.....	16
2.2.3. Selon l'objet de l'assurance.....	16
2.2.3.1. Les assurances de dommages.....	16
2.2.3.2. Les assurances de personnes.....	17
2.2.4. Selon le domaine naturel des risques.....	19
2.2.4.1. Les assurances maritimes.....	19
2.2.4.2. Les assurances fluviales et lacustres.....	20
2.2.4.3. Les assurances aériennes.....	20
2.2.4.4. Les assurances terrestres.....	20
2.2.5. Selon la forme de la société d'assurance.....	20

Table des matières

2.2.5.1. Les sociétés anonymes d'assurance.....	20
2.2.5.2. Les mutuelles d'assurance.....	20
2.2.6. Selon la destination du produit d'assurance.....	20
2.2.6.1. Les produits d'assurance destinés aux particuliers.....	21
2.2.6.2. Les produits d'assurance destinés aux entreprises.....	22
Section 03 : Rôle et limites des assurances.....	23
3.1. Rôle des assurances.....	23
3.1.1. Le rôle social.....	23
3.1.2. Le rôle économique.....	24
3.1.2.1. La garantie des investissements.....	24
3.1.2.2. Le placement des cotisations.....	25
3.2. Limites des assurances.....	25
3.2.1. L'anti-sélection.....	25
3.2.2. L'aléa moral.....	26
3.2.3. La fraude.....	27
3.2.4. Le risque covariant.....	28
Conclusion du chapitre I.....	29
Chapitre II : Le secteur des assurances et la sinistralité automobile en Algérie..	30
Introduction du chapitre II.....	30
Section 01 : Evolution des assurances en Algérie.....	31
1.1. Aperçu historique des assurances en Algérie.....	31
1.1.1. La période coloniale.....	31
1.1.2. L'Algérie indépendante.....	32
1.1.2.1. Période de 1962 à 1966 : Période de transition.....	32
1.1.2.2. Période de 1966 à 1995 : Période du monopole de l'Etat.....	33
1.1.2.3. Période de 1995 à nos jours : Période de libéralisation.....	34
1.2. Les acteurs du marché algérien des assurances.....	37
1.2.1. Les institutions chargées des assurances en Algérie.....	37
1.2.1.1. Le Ministère chargé des finances.....	37
1.2.1.2. Le Conseil National des Assurances (CNA).....	37
1.2.1.3. La Commission de Supervision des Assurances (CSA).....	38
1.2.1.4. La Centrale des Risques (CR).....	38
1.2.1.5. Le Fonds de Garantie des Assurés (FGA).....	38
1.2.2. Les assureurs.....	39
1.2.2.1. Les agences directes.....	41
1.2.2.2. Les intermédiaires d'assurance.....	41
1.2.2.3. La bancassurance.....	42
Section 02 : Evolution et état des lieux de l'assurance automobile en Algérie.....	42
2.1. Le contrat d'assurance automobile.....	42
2.1.1. Les garanties offertes par le contrat d'assurance automobile.....	42
2.1.1.1. Les garanties obligatoires (garantie responsabilité civile).....	42
2.1.1.2. Les garanties facultatives.....	43
2.1.1.3. Limites des couvertures offertes.....	45
2.1.2. Souscription et durée du contrat d'assurance automobile.....	45
2.1.3. La tarification en assurance automobile.....	46
2.1.3.1. Le tarif RC.....	46
2.1.3.2. Le tarif des garanties facultatives.....	46
2.2. Evolution de la branche automobile.....	47

Table des matières

2.2.1. Evolution du parc automobile algérien.....	47
2.2.2. Evolution du réseau routier algérien.....	48
2.2.3. Evolution de la production de la branche automobile.....	49
Section 03 : La sinistralité automobile en Algérie.....	52
3.1. Le sinistre automobile.....	53
3.1.1. Le sinistre corporel.....	53
3.1.1.1. Le sinistre mortel.....	53
3.1.1.2. Le sinistre non-mortel.....	53
3.1.2. Le sinistre matériel.....	54
3.2. Statistiques relatives à la sinistralité automobile en Algérie.....	54
3.2.1. Evolution de la sinistralité des assurances de dommages.....	54
3.2.2. Evolution des accidents de la route en Algérie.....	56
Conclusion du chapitre II.....	58
Chapitre III : Les facteurs de risques influant sur les accidents de la route en Algérie.....	59
Introduction du chapitre III.....	59
Section 01 : L'impact du facteur humain sur la sinistralité automobile en Algérie...	60
1.1. La vitesse du conducteur au volant.....	60
1.2. Insuffisance de l'application du code de la route.....	61
1.2.1. Le non port de la ceinture de sécurité.....	62
1.2.2. Le non respect du feu rouge.....	62
1.2.3. Le non respect de la distance de sécurité.....	63
1.3. Les dépassements dangereux.....	63
1.4. La conduite en état d'ébriété ou sous l'influence de substances psychoactives..	64
1.5. Distraction du conducteur au volant.....	65
1.6. Fatigue, somnolence et hypovigilance du conducteur.....	66
1.7. Imprudence des piétons.....	67
1.8. Inexpérience au volant et manque de formation des conducteurs.....	68
1.9. Le faible coût de la RC en Algérie.....	69
Section 02 : L'incidence de l'état du véhicule sur la sinistralité automobile en Algérie.....	70
2.1. Un parc automobile vieillissant.....	70
2.2. Pièces détachées non conformes aux normes.....	71
2.3. Pneumatiques défectueuses.....	72
2.3.1. Mauvaise pression de gonflage du pneu.....	72
2.3.2. Le déjantage.....	73
2.3.3. L'usure de pneus.....	74
2.3.4. Le dézippage.....	74
2.3.5. Rupture par choc.....	74
2.4. Freinage défectueux.....	75
2.4.1. Plaquettes de frein usées.....	75
2.4.2. Problème lié au disque de frein.....	75
2.4.3. Fuites au niveau des freins.....	75
2.4.4. Freins qui fument.....	75
2.4.5. Frein à main enclenché.....	76
2.4.6. Disques de frein déformés.....	76
2.5. Panne et dysfonctionnement mécanique du véhicule.....	76
2.5.1. Les pannes de batterie du véhicule.....	76

Table des matières

2.5.2. Les pannes du moteur du véhicule.....	77
Section 03 : L'influence de l'état du réseau routier sur la sinistralité automobile en Algérie.....	78
3.1. Défaut d'éclairage routier.....	78
3.2. Défaut de signalisation routière.....	78
3.3. Défaut de marquages au sol.....	79
3.4. Ralentisseurs non conformes aux normes.....	80
3.5. Dégradation du réseau routier en Algérie.....	82
3.5.1. Dégradation de surface.....	82
3.5.2. Dégradation structurelle.....	83
Conclusion du chapitre III.....	86
Conclusion générale.....	87
Bibliographie	

Liste des tableaux

Liste des tableaux

Tableau n°	Intitulé	Page
01	Les compagnies d'assurance présentes sur le marché algérien des assurances	39
02	Evolution et répartition du parc automobile en Algérie selon le genre du véhicule de 1996 à 2018	47
03	Evolution du réseau routier en Algérie par catégorie	49
04	Part de la branche automobile dans le total du chiffre d'affaires du secteur des assurances	50
05	Structure de la production des assurances de dommages au 31/12/2019	51
06	Evolution de la part de sinistralité automobile sur le total des assurances de dommages	55
07	Evolution des accidents corporels de la circulation en Algérie de 2010 à 2019	56
08	Totalité des quantités saisies de drogue durant l'année 2019	65
09	Evolution des primes responsabilités civiles (2004-2017)	69
10	Répartition du parc automobile algérien par tranches d'âge des véhicules au 31/12/2018	70

Liste des figures

Liste des figures

Figure n°	Intitulé	Page
01	Classification des assurances selon l'objet d'assurance	19
02	Part de la branche automobile dans le chiffre d'affaires global du secteur des assurances en Algérie	50
03	Structure de la production des assurances de dommages au 31/12/2019	52
04	Evolution du nombre d'accidents de la route en Algérie durant la période (2010-2019)	56
05	Evolution du nombre de victimes d'accidents routiers en Algérie durant la période (2010-2019)	57
06	Risque d'accident mortel pour les piétons en fonction de la vitesse d'impact d'une voiture.	61
07	Répartition du parc automobile algérien par tranches d'âge des véhicules au 31/12/2018	71
08	Ralentisseur de type dos d'âne	81
09	Ralentisseur de type trapézoïdal	81
10	Les causes des accidents de la route en Algérie durant l'année 2019	85

Résumé

Les accidents de la route causent chaque année des milliers de morts et de blessés en Algérie, en plus des dégâts matériels et financiers colossaux qui y découlent.

Dans notre travail, l'accent est mis sur les principaux facteurs de risques qui influent sur la sinistralité automobile. Les résultats que nous avons obtenu à partir des statistiques, réalisées par des organismes du domaine de la sécurité routière, montrent que le comportement humain est le facteur majeur, induisant à la fréquence accélérée des accidents de la route, à côté d'autres facteurs tels que le mauvais état des véhicules en circulation ainsi que l'état déplorable du réseau routier.

Les mots clés

Assurance automobile, sinistralité, accidents de la route, sinistre matériel, sinistre corporel, Algérie.

Abstract

Road accidents cause thousands of deaths and injuries every year in Algeria, in addition to the colossal material and financial damage that ensues there.

In our work, the emphasis is on the main risk factors that influence automobile claims. The results that we obtained from statistics, carried out by organizations in the field of road safety, show that human behavior is the major factor, inducing the accelerated frequency of road accidents, alongside other factors such as that the bad state of the vehicles in circulation as well as the deplorable state of the road network.

Keywords

Automobile insurance, claims, road accidents, material damage, bodily injury, Algeria.