



Mémoire de fin du cycle

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

Thème

*L'offre des produits d'assurance
automobile et la couverture du sinistre
au sein de la SAA « agence 2001 »
De la Wilaya de Tizi-Ouzou*

Réalisé par :

M^{elle}: KAHLAL Katia

M^{elle} : MESSAOUDI Chabha

Dirigé par :

M^r: ANICHE Arezki

Soutenu devant les membres de jury :

Président : M^r BABOU Omar MAA

Rapporteur : M^r ANICHE Arezki MAA

Examineur : M^r SEDIKI Abderahmane MAA

Promotion :
2018/2019

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail à :

Mes très chers parents qui ont toujours été là pour moi

Mes frères et mes sœurs

Tous mes amis (e)

C.H.A.B.H.A. M

Dédicaces

Je dédie ce modeste travail à :

Mes très chers parents qui ont toujours été là pour moi

Mes frères et mes sœurs

Tous mes amis (e)

Katia. K

Remerciement

Tout d'abord nous aimerions commencer par remercier le bon dieu tout puissant pour nous avoir donné le courage et la foi, et de nous avoir guidé tout au long de nos vies et de notre travail.

Un grand merci à celui qui nous a aidés, guidés et orientés pour présenter ce modeste travail, notre promoteur M^r ANICHE.A qui nous a apporté de lumière et savoir.

Nous remercions également M^r CHENNA.R le chef de service production de l'agence 'SAA2001' de Tizi-Ouzou, pour son accueil incomparable, de nous avoir consacré de son temps, son soutien, sa patience et tous ses conseils qu'il nous a prodigué et son entière disponibilité tout au long de la réalisation de ce travail.

Toutes nos gratitudees sont exprimées aux membres du jury, pour l'honneur et le plaisir qu'ils nous ont accordés en acceptant de lire et de juger ce travail.

Nous tenons à exprimer notre profonde reconnaissance à toutes les personnes qui ont contribué de manière directe ou indirecte à l'enrichissement de ce travail. Nous ne terminerons pas sans témoigner notre gratitude et sympathie envers le corps enseignants de la faculté des Sciences Economiques, de Gestion et de Sciences Commerciales.

MERCI

Sommaire

Introduction générale	1
Chapitre I : Fondements théorique des assurances.....	5
Introduction du chapitre I	5
Section 1 : Evolution historique de l'assurance.....	6
Section 2 : Généralités sur le concept d'assurance.....	10
Section 3 : Développement de l'assurance automobile en Algérie.....	14
Conclusion du chapitre I.....	26
Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre.....	27
Introduction du chapitre II	27
Section 1 : Procédure de souscription d'un contrat d'assurance automobile.....	28
Section 2 : Garanties, exclusions et déchéances applicables en assurance automobile.....	39
Section 3 : La gestion sinistre.....	51
Conclusion du chapitre II.....	70
Chapitre III : L'analyse du chiffre d'affaires de la branche automobile en termes de couverture du sinistre au sein d'une agence (SAA 2001, Tizi-Ouzou.....	71
Introduction du chapitre III.....	72
Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil « SAA », Direction Régionale de Tizi-Ouzou.....	73
Section 2 : Etude du chiffre d'affaires de la branche automobile au sein de l'agence 2001 (SAA de Tizi-Ouzou).....	84
Section 3 : Analyse de la couverture des sinistres automobiles au sein d'une agence d'assurance SAA 2001.....	95
Conclusion du chapitre III.....	99
Conclusion générale	100

Liste des Abréviations

ARCM : Assainissement des Recours à Coût Moyen

ATS : Acte de Terrorisme et de Sabotage

BDG : Bris De Glace

BM : Banque Mondiale

CAAR : Compagnie Algérienne d'Assurance et de Réassurance

CAAT : Compagnie Algérienne d'Assurance Transport

CASNOS : Caisse Nationale de Sécurité Sociale des Non-salariés

CCR : compagnie Centrale de Réassurance

CNASAT : Caisse Nationale des Assurances Sociales et des Accidents du Travail

CRMA : Caisse Régionale de Mutuelle Agricole

DA : Dinar Algérien

DASC : Dommage Avec ou Sans Collision

DC : Dommage Collision

DCR : Direction du Contentieux et de la Réglementation

DR : Défense et Recours

DRH : La direction des Ressources Humaines

DP : La direction du Patrimoine

DSI : Division de l'Audit du contrôle et du Système Informatique

DRE : Division des Risques d'Entreprises

DRPP : Division des Risques des Particuliers et des Professionnels

EPE : Entreprise Publique Economique

FMI: Fond Monétaire International

FSFO: Friendly Society Fire Office

GPR : Gestion Pour Recours

IARDT : Incendie, Accidents, Risques Divers et Transport

IPA : Inter Partner Assistance Algérie

I.P.P : Incapacité permanente partielle

IRD : Incendie et Risque Divers

IRSAM : Interentreprises de règlement des Sinistres Automobiles Matériels

ITT : Incapacité temporaire de travail

MAATEC : Mutuelle Assurance Algérienne des Travailleurs de l'Education et de la Culture.

ODS : Ordre De Service

PEA : Perte d'exploitation

PME : Petite et Moyenne Entreprise

P.T.A : Personnes Transportées Assurées

PV : Procès-verbal

RC : Responsabilité Civile

RNO : Risque Non obligatoire

RO : Risque obligatoire

SAA : la société algérienne d'assurance

SNMG : Salaire National Minimum Garanti

STAR : Société Tunisienne d'Assurance et de Réassurance

S/P : Sinistre à Prime

TPM : Transport Public des Marchandises.

TPV : Transport Public des Voyageurs

UAR : L'Union des Assureurs et des Réassureurs

UE : Union Européenne

VIV : Vol et Incendie de Véhicule

Introduction Générale

1-Contexte de la recherche

Le monde est aujourd'hui en proie à d'énormes changements. La volonté de se protéger contre les aléas de l'existence nous pousse à appréhender le futur et à avoir un réflexe conservateur. Nous avons peur du lendemain car nous évoluons dans l'incertitude, de ce fait, il importe que tout agent économique mette en œuvre des moyens qui lui permettrait de s'adapter à un tel environnement. A cet effet, par mesure de précaution, ces agents se prémunissent auprès des compagnies d'assurance contre des risques éventuels dont la réalisation serait ainsi de répondre à un besoin impérieux de protection des personnes et de leurs activités.

Selon Green Wald (1987), l'assurance peut être définie comme étant « *un système par lequel un individu, une association ou une entreprise peut se protéger du coût d'événements incertains grâce à un regroupement des risques (événements aléatoires) et à un partage du coût de couverture de ces risques* ». C'est un système qui fait intervenir deux groupes d'acteurs, à savoir les assureurs et les assurés liés entre eux par un contrat. Le système d'assurance comprend deux sous-systèmes : le système d'assurance économique et le système d'assurance sociale.¹

Nous pouvons définir l'assurance aussi comme « *l'opération par laquelle une personne (l'assureur) regroupe en mutualité d'autres personnes (les assurés) afin de mettre en situation de s'indemniser mutuellement des pertes éventuelles (les sinistres) auxquelles les expose la réalisation de certain risque au moyen de sommes (primes ou cotisations) versées par chaque assuré à une masse commune gérée par l'assureur* »².

Le secteur assurantiel algérien, à l'instar des autres secteurs, a été affecté par un mouvement général d'ouverture et de libéralisation économique à partir des années 1980, suivi par l'accord d'association avec l'Union Européenne(UE) et les prêts effectués par le Fond Monétaire International (FMI) et la Banque Mondiale (BM).

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 mieux assuré.

L'assurance automobile concerne tous les propriétaires d'un véhicule terrestre à moteur. Il existe deux types de contrats, les contrats mono véhicule qui concernent uniquement un seul véhicule, les contrats flottes qui concernant plusieurs véhicules appartenant à une même personne.

Lorsqu' un événement prévu dans le contrat d'assurance survient dans la période de validité du contrat, permettant de mettre en œuvre la garantie accordée par l'assureur, l'assuré fait appelle à sa compagnie pour prendre en charge le sinistre.

¹ Benhamed. Kafia (2014) « Essai d'analyse de la relation entre l'assurance et la croissance économique en Algérie » mémoire de fin d'études en sciences de gestion UMMTO, page 6.

² Mrabt. N : «Techniques d'assurances », université virtuelle de Tunis, 2007, p07.

Introduction Générale

Le sinistre se traduit par un événement englobant tout dommage matériel ou corporel couvert par une indemnisation, un bénéficiaire d'assurance peut faire jouer ses garanties afin de recevoir une indemnisation partielle et complète en cas de sinistre.

Afin de mener le règlement des sinistres automobiles, les assureurs font appel à des experts pour examiner l'état technique ou la valeur d'un véhicule. L'expert automobile a deux missions principales, la première est la mesure où il détermine si un véhicule peut être remis en circulation, la deuxième est une mission d'évaluation des dommages lorsqu'un véhicule a subi un accident.

Concernant les garanties, il existe deux types, les garanties obligatoires qui sont la Responsabilité Civile (RC) du conducteur et les garanties facultatives qui sont liées aux dégâts matériels tel que l'assurance dommage tous risques, l'assurance dommage collision, le vol, l'incendie et le bris de glace.

Les différents textes régissant l'assurance automobile sont apparus avec **l'ordonnance N° 74-15 du 30 janvier 1974**, relative à l'obligation de l'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages, modifiée et complétée par la **loi N 88-31 du 19 juillet 1988**. Néanmoins, ce n'est qu'en **1995** avec l'instauration de **l'ordonnance N° 95-07 du 25 janvier 1995**, modifiée et complétée par la **loi N°06-04 du 20 février 2006**, relative aux assurances, qu'un véritable cadre juridique des assurances a vu le jour en Algérie. En effet, cette ordonnance a ouvert le secteur des assurances aux opérateurs privés, tant nationaux qu'étrangers.

2- Objet de la recherche

L'assurance automobile s'inscrit dans une dynamique, où elle joue un rôle considérable, car elle a un lien direct avec la sécurité routière. Elle représente un objet symbolique du temps présent, constamment confrontée aux évolutions diverses de la société et c'est pour cela qu'il est opportun de l'étudier.

Le produit d'assurance automobile est connu du grand public car il est commercialisé par toutes les compagnies d'assurance, et pour d'autres raisons, qui sont l'obligation d'avoir un contrat de responsabilité civile pour tout véhicule en circulation.

Concernant la sinistralité en assurance automobile, elle se mesure en termes de fréquence des accidents et du montant de ces derniers causés par l'assuré. Dans ce marché fortement concurrentiel, l'assureur cherche à sélectionner les facteurs qui contribuent à expliquer la sinistralité de ce secteur. Les facteurs de la sinistralité font référence souvent soit à l'état du conducteur (zone, états des routes, lieu de résidence...) et au véhicule (genre, usage, puissance,..), soit au conducteur (âge, ancienneté du permis...).

Cette recherche porte principalement sur les produits d'assurance automobile et la couverture des sinistres au niveau de la Société Algérienne des Assurances (SAA), en faisant référence à l'agence 2001 de Tizi-Ouzou.

Introduction Générale

3-Problématique

L'objet de ce mémoire est d'analyser l'assurance automobile, et plus spécialement l'offre des produits d'assurance et la couverture du sinistre au niveau de l'agence SAA Tizi-Ouzou. Notre problématique se décline à travers la question principale suivante : **le chiffre d'affaires que détient la branche automobile au sein d'une agence d'assurance permet-il la couverture des risques inhérents à l'indemnisation des assurés?**

Suite à cette problématique, il est nécessaire de soulever les questions subsidiaires suivantes :

- Quels sont les produits d'assurance automobile commercialisés au sein d'une agence d'assurance ?
- En quoi consiste le chiffre d'affaires généré par l'agence d'assurance ?
- Quelles sont les garanties couvertes par l'agence d'assurance ?
- Comment l'agence fait face en cas de réalisation d'un sinistre?

4- Hypothèses

Pour mener à bien notre étude et mieux répondre à notre problématique et à nos questions subsidiaires, nous posons trois hypothèses :

H1 : L'assurance automobile peut faire face aux sinistres par le biais des primes versés par les assurés.

H2 : La gestion des sinistres peut être la manière dont les sinistres sont gérés, organisés, administrés et dirigés. Pour cela, plusieurs intervenants peuvent jouer un rôle particulier, depuis la déclaration du sinistre jusqu'au règlement du client.

H3 : Le chiffre d'affaires de la branche automobile occupe la position dominante au sein de l'agence d'assurance SAA2001 Tizi-ouzou.

5-Méthodologie de recherche

En vue de traiter notre problématique et de valider (confirmer ou infirmer) nos hypothèses, nous avons adopté une méthodologie de recherche qui s'articule autour d'une étude documentaire et une analyse des données collectées à travers notre enquête au niveau de la SAA de Tizi-Ouzou.

L'étude documentaire porte sur une recherche bibliographique (ouvrages, articles, mémoires...) qui nous a permis de cerner le cadre théoriques et institutionnel relatif aux assurances. Pour l'analyse empirique, il s'agit d'analyser les données et informations, recueillies auprès de la SAA de Tizi-Ouzou, portant principalement sur le chiffre d'affaire et la couverture des sinistres automobiles.

Introduction Générale

6-Structure de mémoire

Notre travail s'articule autour de trois chapitres formant la structure de notre mémoire de recherche.

Le premier chapitre portera sur le fondement théorique des assurances. Il sera divisé en trois sections. La première portera sur l'évolution historique de l'assurance. La deuxième traite les généralités sur le concept d'assurance. La troisième nous donne un aperçu sur le développement de l'assurance automobile en Algérie.

Le deuxième chapitre nous donne un aperçu sur les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre, il sera divisé en trois sections. La première portera sur la procédure de souscription d'un contrat d'assurance automobile. La deuxième nous présente les garanties, les exclusions et les déchéances applicables en assurance automobile. Et, La troisième traite la gestion sinistre automobile.

Le troisième chapitre est consacré à l'analyse du chiffre d'affaires de la branche automobile en termes de couverture du sinistre au sein d'une agence d'assurance (cas de la SAA2001, Tizi-Ouzou). Il sera divisé en trois sections. La première section portera sur la présentation de l'organisme d'accueil, à savoir l'agence SAA2001 de Tizi-Ouzou. La deuxième section concerne l'étude du chiffre d'affaires de la branche automobile au sein de l'agence. La troisième section traite l'analyse de la couverture des sinistres automobiles au sein de l'agence d'assurance de Tizi-Ouzou.

Introduction du chapitre I

Dans ce premier chapitre, nous essayerons d'apporter un éclaircissement sur le champ de l'étude, par une présentation générale de l'assurance dans le monde et en particulier en Algérie

L'assurance en tant qu'élément du secteur tertiaire occupe une part dans l'univers des services financiers et dans l'économie en général. L'assurance présente un service essentiel, en permettant aux individus de protéger leurs investissements et aux entreprises de continuer à payer leur employé.

Le marché assurantiel en Algérie compte plusieurs compagnies d'assurance, publiques et privées issues de l'ouverture du secteur en 1995, avec une multitude de contrats proposés aux particuliers comme aux entreprises.

A cet égard, ce chapitre s'articule autour de trois sections. La première sera consacrée à l'évolution historique de l'assurance où nous allons présenter la naissance et l'évolution de l'assurance dans le monde. La deuxième section traitera les généralités sur le concept d'assurance où nous allons exposer une présentation des différents concepts et notions de base des assurances. La troisième section portera sur le développement de l'assurance automobile en Algérie.

Section 1 : Evolution historique de l'assurance

Le système d'assurance, tel que nous le connaissons actuellement est récent. Les mécanismes d'entraide qui dans l'antiquité entre les individus, soumis aux mêmes risques, n'étaient pas assurés au sens strict.

1- Evolution de l'assurance

L'assurance en tant que secours mutuel existait dès la plus haute antiquité. Des traces de pratiques de l'assurance existent notamment en Mésopotamie ainsi qu'en Egypte et dans la Rome Antique.

A présent nous allons résumer les trois grandes étapes de la naissance et du développement de l'assurance : pré assurance, assurance maritime et assurance terrestre.

1-1 Pré assurance

La solidarité et la fraternité des communautés humaines ont toujours constitué une force de l'entraide sociale et économique. En effet, les hommes se sont regroupés pour aider ceux qui sont frappés par le sort. Ainsi, on trouve en Basse-Egypte (vers 1400 av. J.-C.), les tailleurs de pierres qui contribuaient à un fonds destiné à soutenir les victimes en cas d'accidents¹. Les hétairies de la Grèce antique possédaient des caisses communes alimentées par des cotisations mensuelles, afin de pouvoir distribuer des secours dans certains cas. Théophraste (371-286 av. J.C.) fait état d'une caisse collective alimentée par des cotisations, et dont le contenu servait à prodiguer des secours.

De même, à l'époque romaine, le Collège funéraire de Lanuvium assure à ses membres, moyennant droits d'entrée et cotisations, un bûcher et un tombeau, tandis que les légionnaires cotisent pour permettre à leurs membres de faire face à des frais de mutation, de retraite, ou de décès . Au Moyen Age, le développement de l'esprit d'association et l'influence de l'église ont contribué à l'existence de communautés d'artisans ou de marchands appelées guildes. Les anglo-saxons disposaient de fonds d'assistance qui allouaient des secours en cas de sinistres.²

Ainsi, l'idée d'assurance était bien présente dans les activités de l'homme antique. Toutefois, les mécanismes utilisés ne peuvent pas être considérés comme des assurances au sens strict : la prévoyance n'y jouait aucun rôle et les dédommagements étaient versés, après la réalisation du sinistre, dans un esprit plus proche de la charité que d'une logique indemnitaire³. Par ailleurs, les groupes étaient restreints, car limités aux seuls membres d'une corporation ou d'un secteur professionnel.

Aujourd'hui, la nouvelle assurance, née dans le domaine terrestre et maritime, apparaît sous une forme variée et dominée par une sauvegarde de l'intérêt des parties sur la base d'un contrat.

¹ Couilbault F, Eliashberg C, Latrasse M : Les grands principes de l'assurance, L'argus, 1999, p14

² Couilbault F, Eliashberg C, Latrasse M , idem, p14

³ Idem, p14.

1-2-L'apparition de l'assurance maritime

Dès l'Antiquité, les peuples qui pratiquaient le commerce maritime ont cherché les moyens de se procurer d'une sécurité indispensable à leurs entreprises contre les périls de la mer.

Ainsi, les romains et les athéniens connaissaient le « prêt à la grosse aventure ». Ce mécanisme, pratiqué sur la Méditerranée, consistait à faire gager le montant du prêt sur les marchandises dont l'arrivée à bon port déclenchait le remboursement. Cette convention a favorisé le commerce maritime qui renfermait des risques du fait des aléas de la navigation.

Toutefois, elle était considérée par les autorités religieuses comme une pratique usuraire (le prêteur de deniers touchait un intérêt de 15 à 40%, si la cargaison arrivait intacte au port de destination). C'est ainsi que le Pape GREGOIRE IX⁴ a prohibé le prêt à la grosse, en 1227.

Or, le commerce maritime dont l'activité s'étendait rapidement, ne pouvait se passer de sécurités financières pour ceux qui le pratiquaient. Il était donc nécessaire de trouver un procédé de transfert de risques qui échappât aux prescriptions du droit canon. Ainsi, des banquiers et de riches commerçants s'engagèrent à garantir la valeur de la cargaison et du navire moyennant le paiement préalable d'une somme d'argent. Cette traite était justifiée par un écrit appelé police comportant une garantie appelée sûreté et le montant, c'est-à-dire le premium. Le plus ancien contrat conservé est établi à Gênes en Italie en 1247⁵. Quant à la première police émise, elle a été constituée le 23 octobre 1347⁶. Elle fut rédigée dans cette même ville, pour le voyage du navire Santa Clara, de Gênes à Majorque. La ville de Gênes ainsi a conservé les minutes de quatre-vingts polices, rédigées par un même notaire, pour un seul mois de l'année 1393.

Les premières entreprises d'assurances maritimes apparaissent en 1424⁷ en Italie, puis en Angleterre avec des clubs de particuliers. En France, l'ordonnance de COLBERT, a donné naissance à l'assurance maritime. C'est ainsi que la chambre de commerce de Marseille conserve le plus ancien contrat français conclu le 15 octobre 1584 pour le transport de marchandises entre Marseille et Tripoli. En Europe généralement, le contrat d'assurance s'est développé avec la création de chambres d'assurances, de cercles, de clubs...

Ces regroupements sont les précurseurs des compagnies d'assurances. Cependant, ce sont les Florentins qui ont inventé la profession de courtier d'assurances, intermédiaire entre l'assuré et l'assureur.

Toutefois, il faut noter que même si le « prêt à la grosse » soulageait l'assuré en transférant ses risques sur une autre personne, il laissait entier le problème sur les épaules de cette dernière pour défaut de codification. A cet effet, la plus importante se trouvait dans la taverne de Mr. Lloyd's et dans sa cloche la « Lutine », alors que ce dernier fut le premier assureur dans le secteur terrestre.⁸

⁴ Bigot J : Traité de droit des assurances : Entreprise et organisme d'assurance, Delta LGDJ, Paris 1996, p08

⁵ Henriët.D, Rochet J-C : Microéconomie de l'assurance, Economica, Paris 1991, p19.

⁶ Idem

⁷ Couilbault.F, Eliashberg.C, Latrasse M, op ,cit. p15.

⁸ Henriët.D, Rochet J-C , op, cit, p19.

1-3-L'apparition de l'assurance terrestre

A partir de 18^{ème} siècle, l'essor des compagnies d'assurance et la compétition accrue entre les dirigeants des sociétés, plus le besoin de l'homme de se protéger contre les risques, furent apparaitre l'assurance terrestre. On distingue trois principales formes d'assurance terrestre :

- L'assurance contre l'incendie ;
- L'assurance vie ;
- L'assurance de responsabilité.

1-3-1 - L'assurance contre l'incendie

Dans le domaine terrestre, la première branche retenue est l'assurance incendie. Elle est née au 17^{ème} siècle dans les pays de l'Europe du Nord où l'utilisation systématique du bois pour la construction et le chauffage des maisons aggravait singulièrement les risques d'incendie.

De même, on ne doit pas confondre « police » et « contrat ». Ce sont des actes différents du fait de leurs formes juridiques.

L'accroissement de la population s'est traduit par un développement rapide des agglomérations composées d'habitations en bois extrêmement rapprochées et vulnérables au feu.

En effet, dans la nuit du 02 septembre 1666 à Londres, s'était déclaré un incendie dans une boulangerie. Il a fallu 4 jours pour le maîtriser, ainsi, on avait recensé 13000 maisons détruites, 400 rues dévastées, 100 églises ravagées ; le tout sur une surface de 175 hectares. La taverne d'Edward LLOYD'S fut miraculeusement épargnée ; ce qui lui a donné l'idée de se constituer en assureur, créant ainsi la première société d'assurance contre l'incendie sous la dénomination de Friendly Society Fire Office (FSFO).⁹

1-3-2 - L'assurance vie

L'assurance vie a connu un développement tardif en raison de l'opposition du pouvoir religieux qui affirmait qu'il était immoral de spéculer sur la vie humaine. Elle semblait également dangereuse dans la mesure où elle pouvait donner un intérêt au bénéficiaire de l'indemnité à précipiter le trépas de l'assuré.

C'est au XVIII^e siècle que le banquier napolitain Lorenzo TONTI créa des associations de personnes qui versaient une certaine somme d'argent pendant une durée de 10 à 20 ans, au terme de laquelle le produit des placements est réparti aux survivants (en cas de vie) ou aux ayants-droits (en cas de décès). Dans le même sens, le roi Louis XIV autorisa les tontines en cas de vie en 1689. Par la suite, au XIX^e siècle, la Compagnie Royale d'Assurances, créée en 1816 par les banquiers LAFFITE et DELESSERT, étend ses opérations à l'incendie en 1820 et à la vie en 1830. On note au même temps la séparation des activités entre les branches vie et les branches non- vie, ce qui consacre le principe de la spécialisation encore en vigueur¹⁰.

⁹ Bigot J : Traité de droit des assurances : Entreprise et organisme d'assurance, Delta LGDJ, Paris 1996, p12.

⁸Idem, p12.

1-3-3-L' assurance de responsabilité

Le développement des techniques d'assurance accompagne le phénomène de l'industrialisation qui accroît le nombre et l'importance des risques liés au travail. Cette évolution a causé un nombre important d'accident qui a poussé les employeurs à être responsables des préjudices subis. Pour se faire, des assureurs proposèrent des polices d'assurance couvrant la responsabilité civile afin de garantir aux victimes leurs responsabilités contre les accidents, en contrepartie ces dernières reçoivent des indemnités à condition qu'il y'est une faute prouvée de l'auteur du dommage. Les assurances ont développé plusieurs contrats d'assurance responsabilité civile afin de répondre aux besoins d'assurance qui va avec l'apparition des nouvelles activités.¹¹

Contrairement à la mentalité populaire, l'assurance remplit des fonctions diverses et importantes, tant du point de vue individuel que général .Au plan social, l'homme peut prendre des précautions pour se prémunir contre le hasard .Celui qui s'assure fait un acte de prévoyance et l'assurance accroît sa liberté et son indépendance. L'assurance a pour rôle fondamentale de conférer aux assurés la sécurité dont ils ont besoin contre les risques du hasard qui menacent leurs intégrités physiques ou leurs patrimoines.

¹¹ CouilbaultF, EliashbergC, Latrasse M, op, cit , p15.

Section 2 : Généralité sur le concept d'assurance

Nous essayons d'expliquer le concept d'assurance, pour cela, nous avons choisi d'exposer deux éléments, d'abord, la définition et les acteurs d'assurance, ensuite les éléments d'une opération d'assurance.

1- Définition de l'assurance

Nous donnons deux définitions de l'assurance sous deux aspects différents : le premier est juridique, le second est technique.

1-1 Définition juridique

L'assurance «est une opération par laquelle une partie, l'assuré, se fait promettre, moyennant une rémunération (la prime ou cotisation), pour lui ou pour un tiers en cas de réalisation d'un risque, une prestation par une autre partie, l'assureur, qui prenant en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique »¹².

1-2 Définition technique

L'assurance est « l'opération par laquelle un assureur, organisant en mutualité une multitude d'assurés exposés à la réalisation de certains risques, indemnise ceux d'entre eux qui subissent un sinistre grâce à la masse commune des primes collectées »¹³.

Dans la définition technique, on constate que l'opération d'assurance est organisée sous forme de mutualité, c'est-à-dire l'assurance est une activité qui consiste à transformer des risques individuels en risques collectifs en garantissant les paiements de somme (indemnité ou prestation).

Le point commun entre les deux définitions est de faire ressortir les éléments qui caractérisent l'opération de l'assurance : l'assuré et l'assureur et parfois l'intervention d'un tiers.

2- Les différents acteurs de l'assurance

Les différents acteurs de l'assurance sont :

- L'assuré ;
- Le souscripteur ;
- Le tiers ;
- L'assureur ;

¹²Jérôme Yeatman, Manuel international de l'assurance, Economica, Paris 1998. Page 1.

¹³ Lambert Faivre. Y, Droit des assurances, Précis Dalloz, Paris 1986, Page 12.

- Le bénéficiaire.

2-1-L'assuré : l'assuré est une personne dont la vie, les actes ou les biens sont garantis par un contrat d'assurance contre les différents risques, moyennant le versement d'une certaine somme (la prime ou la cotisation)¹⁴.

2-2-Le souscripteur : le souscripteur est une personne qui, en signant le contrat, s'engage au paiement de cotisations.¹⁵

2-3-Le tiers : nous appelons tiers, toute personne qui, pourtant étrangère au contrat, peut en revendiquer le bénéfice. C'est l'exemple des bénéficiaires d'une assurance décès, des victimes en assurance de responsabilité.

2-4-L'assureur : l'assureur « est la société d'assurance ou la personne physique auprès de laquelle le contrat d'assurance est souscrit, et qui s'engage à fournir les prestations prévues en cas de réalisation du risque »¹⁶

2-5-le bénéficiaire : il s'agit de la personne qui doit percevoir la prestation de l'assurance (reçoit l'indemnisation), en cas de réalisation du sinistre.¹⁷

3- Les éléments d'un contrat d'assurance

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

- Le risque ;
- La prime ou cotisation ;
- L'indemnité ;
- La compensation en sein de la mutualité.

3-1-Le risque

Le risque est défini comme un événement futur et incertain qui dépend uniquement du hasard, sa réalisation se traduit par les dégâts ou des dommages pouvant affecter, soit des biens, soit des personnes¹⁸. Les événements assurables doivent présenter trois caractères¹⁹:

- ✓ **L'événement doit être futur :** le risque ne doit pas être déjà réalisé.
- ✓ **Il doit y avoir incertitude :** on parle d'événement aléatoire, c'est-à-dire qui dépend du hasard. L'incertitude, ou aléa, réside :
 - Soit dans **la survenance de l'événement** : on ne sait pas s'il y aura incendie ou vol.
 - Soit dans **la date de survenance de l'événement** : on ne sait pas à quelle date le décès interviendra.

¹⁴Revue Centre de Recherche pour le Budgets Familiaux, « Bien utiliser les assurances », les éditions de l'épargne, 1990, p22.

¹⁵Idem , p22.

¹⁶ Idem , p22.

¹⁷ LANDEL.J « Lexique des termes d'assurance » ,5^{ème} édition, l'Argus de l'assurance, Paris, 2005, p55.

¹⁸ COUIBAULT F, ELIASHBERG C. LATRASSE M, op, cit, p 44.

¹⁹ Idem, p 44.

- ✓ **L'arrivé de l'événement ne doit pas dépendre exclusivement de la volonté de l'assuré.**

3-2-La prime ou cotisation

C'est la somme d'argent versée par l'assuré au profit de l'assureur en contrepartie d'une garantie offerte (indemnité) pour la couverture d'assurance en cas de sinistre²⁰.

On distingue trois types de cotisation à savoir²¹ :

- La prime pure ;
- La prime nette ;
- La prime totale

3-2-1-La prime pure

La prime pure est la somme strictement nécessaire à la compensation des risques au sein de la mutualité. Elle est calculée de la manière suivante :

$$\text{La prime pure} = \text{fréquence} \times \text{coût moyen du sinistre}$$

3-2-2-La prime nette

C'est la prime figurant sur les tarifs des sociétés. Elle est parfois appelée cotisation commerciale. Elle est calculée comme suite :

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

3-2-3-La prime totale

C'est la somme effectivement payée par le souscripteur. Elle est calculée comme suite :

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

3-3-L'indemnité (prestation)

C'est l'engagement pris par l'assureur de verser une somme d'argent (prestation) au profit de l'assuré, en cas de réalisation du sinistre prévu²².

A cet effet, la prestation versée par l'assurée peut être de nature indemnitaire ou forfaitaire²³.

²⁰ LE VALLOIES F, PALSKEY P, PARIS B, TOSETTI A, *Gestion Actif Passif en assurance vie, réglementation, outils, méthodes*, édition Economica, paris, 2003, p 18.

²¹ PETAUTON P, *Théorie et pratique de l'assurance vie*, 3^{ème} édition, DUNOD, Paris, 2004, p 12.

²² COUIBAULT F, ELIASHBERG C, LATRASSE M, op.cit, p 46.

²³ HASSID A, *Introduction aux assurances économiques*, Alger ,1984 p 95.

- **Principe indemnitaire** : le montant de la prestation n'est connu qu'après la réalisation du risque (dépend du coût de sinistre), elle sert à rendre l'assuré à son état avant la réalisation du risque.
- **Principe forfaitaire** : contrairement au principe indemnitaire, le montant de la prestation forfaitaire est fixée lors de la signature du contrat, c'est-à-dire avant la réalisation du sinistre.

Il y a lieu de savoir que les assurances de dommages sont majoritairement soumises aux principes indemnitaire (c'est-à-dire l'assurance gérée par répartition) alors que les assurances de personne appliquent le principe forfaitaire (c'est-à-dire l'assurance gérée par capitalisation).

3-4- La compensation au sein de la mutualité

La mutualité est l'ensemble des personnes assurés contre un même risque et qui cotisent mutuellement pour faire face aux conséquences de ce risque. A partir de cette mutualité, un fond est créé, qui servira à couvrir les personnes touchées par le sinistre²⁴.

Face aux divers risques omniprésents dans la vie économique et sociale, l'assurance s'est diversifiée de façon à pouvoir offrir une plus large couverture possible et développer au mieux son rôle dans la plus grande transparence et dans le respect des règles qui lui sont prescrites.

L'assurance est synonyme d'une garantie par laquelle l'assureur promet à une personne tierce, en cas de réalisation de dommage, une indemnisation en contre partie d'une prime. L'évolution de l'assurance est liée au développement du commerce, c'est avec la première civilisation que l'idée de l'assurance est apparue ; de ce temps elle n'a pas cessé de se développer à nos jours. Aujourd'hui, l'assurance est devenue une véritable technique de développement économique.

²⁴ SOUFIT S, « *Analyse de la stratégie de diversification des compagnies d'assurances sur le marché assurantiel algérien cas de la TRUST Alegria* », mémoire de Master en Finance et Comptabilité, Option Finance et Banque, Université de Bejaia, 2011, p 11.

Section3 : Développement de l'assurance automobile en Algérie

Le secteur assurantiel a toujours pris une place de plus en plus importante dans le monde, dans une atmosphère reconnue par l'émergence d'un capitalisme mondialisé et un développement du marché financier à l'échelle internationale.

La promulgation de la loi 95-07 et la loi n°06-04 du 20 février 2006, relative aux assurances a supprimé le monopole de l'Etat sur le secteur ; la déspecialisation et l'ouverture du marché en fait l'objet de ces lois. À cet effet, l'attention étrangère a été arrêtée envers ce marché et conjugué par la survenance de plusieurs compagnies succursales sur la scène algérienne.

La branche d'assurance automobile en Algérie semble prendre une place de plus en plus importante dans l'activité des compagnies d'assurances implantées sur son territoire, la production automobile représente le premier segment du marché.

1-Définition et types d'un contrat d'assurance automobile

L'assurance automobile est une assurance qui couvre les dommages causés avec ou à un véhicule automobile. Le contrat d'assurance est en général un contrat multirisque destiné à couvrir des risques aussi divers que la responsabilité civile, le vol, l'incendie mais aussi les propres dommages subis par l'assuré peuvent s'y greffer un certain nombre de couvertures spécifiques telles que la défense et le recours contre les tiers, et tout récemment l'assistance.

1-1-Définitions d'un contrat d'assurance automobile

On peut définir l'assurance automobile selon l'**article 1 de l'ordonnance N° 74-15, du 30 janvier 1974 relative à l'obligation de l'assurance des véhicules automobile et au régime d'indemnisation des dommages** comme suit : « *Tout propriétaire d'un véhicule doit, avant de le mettre en circulation, souscrire une assurance couvrant les dommages causés aux tiers par ce véhicule. Le mot véhicule désigne dans le présent texte, tout véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou semi-remorques et leur chargement. Par remorques et semi-remorques, il faut entendre :*

- 1) *Les véhicules terrestres construits en vue d'être attelés à un véhicule terrestre à moteur et destinés au transport de personnes ou de choses ;*
- 2) *Tout appareil terrestre attelé à un véhicule terrestre à moteur ;*
- 3) *Tout autre engin pouvant être assimilé, par voie de décret, aux remorques ou semi-remorques. »*²⁵

1-2- Les types de contrat d'assurance automobile

Il existe deux types de contrat d'assurance :

- **Les contrats mono véhicule ;**

²⁵ Article1 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, modifiée et complétée par la loi N° 88-31 du 19 juillet 1988.

- **Les contrats flottes.**

1-2-1- Les contrats mono véhicule « individuel »

Un contrat d'assurance automobile individuel assure un seul véhicule qui est utilisé dans le cadre professionnel, par exemple un taxi. Pour les entreprises, ce type de contrat est très proche d'un contrat d'assurance automobile pour un particulier.

Les contrats d'assurance de flotte automobile sont traités différemment par les assureurs.

1-2-2- Les contrats flottes

Le contrat d'assurance flotte automobile assure en un seul contrat plusieurs véhicules, il faut souvent au moins cinq véhicules pour pouvoir souscrire un contrat de flotte, mais certaines compagnies acceptent d'assurer des flottes avec moins de véhicules.

Les véhicules assurés dans le contrat de flotte peuvent être divers : voitures, scooters, motos unitaires poids lourds, et avoir des usages différents : transport de personnes, de marchandises, véhicules ateliers, etc.

Dans un contrat de flotte, les conducteurs ne sont pas forcément connus, par exemple dans le cas d'un loueur de véhicules.

Il existe plusieurs types d'assurances de flotte²⁶ :

- ✓ Les contrats d'assurance de flottes fermées : le nombre et les caractéristiques des véhicules sont connus, et lorsqu'un nouveau véhicule est inclus dans le contrat, la prime d'assurance augmente.
- ✓ Les contrats d'assurance de flottes ouvertes : le nombre et les caractéristiques des véhicules ne sont pas connus. En général, il s'agit de très grosses flottes (plus de 50 véhicules par exemple).

1-3- Les conditions du contrat d'assurance automobile

1-3-1 - Conditions générales

Elles sont prévues par l'article 227 de l'ordonnance 95-07 du 25/01/95 relative aux assurances.

Ce sont des documents réimprimés pour chaque catégorie de risque.

Les conditions générales développent cinq thèmes principaux :

- Les risques couverts (objet du contrat) ;
- Les exclusions ;
- Les obligations des parties ;
- Les dispositions relatives aux sinistres ;
- Les règles de prescription.

²⁶ Sylvie C .Jean. P. « Manuel de l'assurance automobile », 5ème éditions, L'Argus, Paris, 2016, p40.

Chapitre I : Fondements théorique des assurances

Les conditions générales comportent un sommaire ainsi que le barème d'invalidité.

Elles doivent être tenues à la disposition des assurés.²⁷

1-3-2 - Conditions particulières

Le contrat d'assurance est écrit. Il est rédigé en caractères apparents. Il doit contenir obligatoirement, outre les signatures des parties, les mentions ci-après :

- les noms et domiciles des parties contractantes ;
- la chose ou la personne assurée ;
- la nature des risques garantis ;
- la date de la souscription ;
- la date d'effet et la durée du contrat ;
- le montant de la garantie ;
- le montant de la prime ou cotisation d'assurance.²⁸

1-4-Les obligations des parties contractants

1-4-1-Les obligations de l'assureur

Selon l'article 12 de l'ordonnance 95-07 relative aux assurances, l'assureur est tenu de ²⁹:

1- Répondre des pertes et dommages ;

- Résultant de cas fortuits ;
- Provenant de la faute non intentionnelle de l'assuré ;
- Causés par les personnes dont l'assuré est civilement responsable, en vertu des articles 134 à 136 du code civil,³⁰ quelles que soient la nature et la gravité de la faute commise ;
- Causés par les choses ou les animaux dont l'assuré est civilement responsable, en vertu des articles 138 à 140 du code civil³¹.

2-Exécuter selon le cas, lors de la réalisation du risque assuré ou à l'échéance du contrat, la prestation déterminée par le contrat. Il ne peut être tenu au delà.

Et selon l'article 13 de la même ordonnance, l'assuré est dans l'obligation de :

- Payer le montant de l'indemnité dans le délai fixé dans le contrat d'assurance.

²⁷ Article 227 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995, relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi N° 06-04 du 20 février 2006.

²⁸ Article 7 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995, relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi N° 06-04 du 20 février 2006.

²⁹ Article 12, 13,14 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995, relative aux assurances, modifiée et complétée par la loi N° 06-04 du 20 février 2006.

³⁰ Articles 134-136 du code civil.

³¹ Articles 138-140 du code civil.

Chapitre I : Fondements théorique des assurances

- Diligenter une expertise, en cas de nécessité, dans un délai maximal de 7 jours, et veiller à ce que le rapport d'expertise soit établi et déposé dans les délais fixés dans le contrat d'assurance.

Dans le cas d'enfreinte à l'obligation du paiement de l'indemnité dans le délai fixé, l'article 14 prévoit : « *Si l'indemnité prévue à l'article 13 ci dessus n'est pas payée dans les délais fixés dans les conditions générales du contrat d'assurance, le bénéficiaire est en droit de réclamer ladite indemnité majorée des intérêts calculés par journée de retard, sur le taux de réescompte.* »

1-4-2-Les obligations de l'assuré

Les obligations de l'assuré sont en principe, énumérées par l'article 15 de la même ordonnance³²:

-Lors de la souscription du contrat d'assurance, de déclarer dans le questionnaire toutes les circonstances connues de lui, permettant à l'assureur d'apprécier les risques qu'il prend à sa charge ;

- De payer la prime ou cotisation aux périodes convenues.

-Lorsque la modification ou l'aggravation du risque assuré est indépendante de sa volonté, d'en faire la déclaration exacte, dans les sept (7) jours à compter de la date où il en a eu connaissance, sauf cas fortuit ou de force majeure ;

-En cas de modification ou d'aggravation du risque assuré par fait, d'en faire une déclaration préalable à l'assureur.

-Dans les deux cas, la déclaration doit être faite à l'assureur et celles édictées par la législation en ce qui concerne la déclaration en vigueur, notamment en matière d'hygiène et de sécurité, pour prévenir les dommages et/ou en limiter l'étendue ;

- D'avoir l'assureur, dès qu'il en a eu connaissance et au plus tard dans les sept (7) jours, sauf cas fortuit ou force majeure, de tout sinistre de nature à entraîner sa garantie, et de fournir tous les documents nécessaires demandés par l'assureur ;

Le délai de déclaration de sinistre indiqué ci-dessus, ne s'applique pas aux assurances contre le vol, la grêle et la mortalité d'animaux.

- En matière d'assurance vol, le délai de déclaration de sinistre est de trois (3) jours ouvrables, sauf cas fortuits ou de force majeure.
- En matière d'assurance grêle, le délai est de quatre (4) jours, à compter de la date de survenance du sinistre, sauf cas fortuit ou de force majeure.

³² Article 15 de l'ordonnance 95-07, du 25 janvier 1995, relative aux assurances modifiée complétée par la loi n°06-06 du 20 février 2006.

- En matière d'assurance de mortalité des animaux, le délai maximum est de vingt quatre (24) heures, à compter de la survenance du sinistre, sauf cas fortuit ou de force majeure

1-5-Le contenu d'un contrat d'assurance automobile

Le contrat d'assurance est établi sur la base des indications fournis par la personne qui désire souscrire une assurance appelée souscripteur ou preneur d'assurance. Il est donc essentiel qu'au moment de la souscription du contrat, le candidat à l'assurance déclare avec exactitude les circonstances qui vont permettre à l'assureur d'apprécier l'importance du risque qu'on lui demande de souscrire et de calculer le montant de la prime de référence applicable³³.

Le contrat d'assurance est une convention passée entre l'assuré et la société. Il se matérialise par une police d'assurance qui comprend des conditions générales qui contiennent les dispositions communes à chaque catégorie de risque. Elles traitent la souscription du contrat (les risques couverts), des exclusions, des obligations de l'assuré et de l'assureur, le règlement des sinistres et des litiges entre les parties.

Le contrat d'assurance contient aussi des conditions particulières qui représentent un document qui précise notamment le nom et adresse de la personne physique ou morale qui souscrit, la situation où s'exerce la garantie, les caractéristiques du risque et les garanties souscrites et le montant de la ou des franchises et éventuellement les surprimes et majoration.

Le contrat s'appuie sur les déclarations de l'assuré et celles éventuellement de souscripteur, s'il s'agit d'une tierce personne. Le contrat n'a d'effet qu'après sa signature par les parties et après le paiement de la première prime.

1-6-Les Caractères d'un contrat d'assurance automobile

Le contrat d'assurance est en outre doté de plusieurs caractéristiques juridiques, à savoir les données ci-dessus³⁴ :

1-6-1-Un caractère consensuel

Le contrat est validé dès l'échange de consentement entre les parties concernées c'est à dire lorsque les parties forment le contrat se mettent en accord sur l'objet du contrat (le risque).

1-6-2-Un caractère synallagmatique

C'est un engagement réciproque entre deux parties l'assuré et l'assureur, l'un de payer la prime et l'autre de verser l'indemnité en cas de réalisation d'un certains événements.

1-6-3-Un caractère aléatoire

Le contrat doit fournir des garanties couvrantes des événements dont la réalisation est incertaine, c'est-à-dire que l'événement doit être imprévisible.

³³ Landel J. et Pechinot J. « Les assurances automobiles », 2^{ème} édition, l'Argus, Paris, 1996, p.39

³⁴ Institut Algérien des Hauts Etudes Financiers, Bases techniques de l'assurance, Novembre 2006, p 2.

1-6-4-Un caractère de bonne foi

Pour qu'un contrat d'assurance se réalise, les déclarations faites par l'assuré doivent être loyale sans que l'assureur soit dans l'obligation de vérifier les éléments déclarés.

1-6-5-Un caractère onéreux

Un contrat d'assurance n'est jamais à titre gratuit, ni pour l'assureur ni pour l'assuré car l'un verse l'indemnité et l'autre paye la prime.

1-6-6-Un caractère d'adhésion

Normalement, c'est l'assureur qui propose un type de contrat à son futur assuré, lequel est libre ou non de l'accepter.

L'assuré ne peut généralement négocier la totalité des stipulations du contrat qui entre généralement dans un modèle déterminé, variable selon les compagnies.

Cette négociation reste cependant possible, notamment par l'intermédiaire des courtiers, en ce qui concerne le taux de prime ou les conditions de garantie.

2-Evolution de secteur d'assurance en Algérie

Le marché des assurances en Algérie est passé par différentes étapes depuis l'indépendance, il a connu une évolution importante. Plus de 160 compagnies d'assurances étaient présentes en Algérie au lendemain de l'indépendance³⁵. En attendant la mise en place d'une réglementation spécifique, le législateur algérien a reconduit, par la loi 62-157 du 21 décembre 1962, tous les textes afin de sauvegarder les intérêts de la nation, les compagnies étrangères ont laissé des engagements qui ont finalement été pris en charge par le marché algérien pour régler les indemnités de leurs assurés.

2-1-La période coloniale

Cette période était caractérisée par le monopole des compagnies françaises sur le secteur d'assurance en Algérie³⁶. Cela se confirme en 1861 par la création d'une mutuelle incendie spécialisée pour l'assurance en Algérie et dans les colonies. Afin de répondre à la demande des colons-agriculteurs, des mutuelles sont constituées; c'est le cas de la mutuelle centrale agricole en 1933 qui fait partie de la caisse centrale de réassurance des mutuelles agricole, laquelle a été créée en 1907 et qui regroupe les mutuelles de Tunisie, du Maroc et d'Algérie.

Des textes métropolitains étaient adoptés par le législateur pour réglementer l'assurance en Algérie dont les principaux sont³⁷:

- ✓ La loi du 13 juillet 1930, réglemente l'ensemble des contrats d'assurance terrestres.

³⁵ KPMG (2015) : « Guide des assurances en Algérie », Edité par SPA, p.11.

³⁶ Tafiani M .B(1987) : « Les assurances en Algérie » : étude pour une meilleure contribution à la stratégie de développement, OPU, Alger, p22.

³⁷ Hassid. A(1984) : « Introduction a l'étude des assurances économiques », édition ENAL, Alger, p.24.

Chapitre I : Fondements théorique des assurances

- ✓ Le décret du 14 juin 1930, unifiant le contrôle de l'Etat sur toutes les sociétés d'assurance.
- ✓ Le décret du 19 août 1941, concernant les services exigibles des sociétés d'assurance et de capitalisation.
- ✓ La loi du 25 avril 1946, relative à la nationalisation de 32 sociétés d'assurance et à la création d'une caisse centrale de réassurance, d'une école nationale d'assurance et d'un conseil national des assurances.
- ✓ La loi du 23 décembre 1951, institution un fonds de garantie automobile pour la protection des victimes d'accidents corporels.
- ✓ La loi du 27 février 1958 rendant obligatoire l'assurance de responsabilité civile pour les propriétaires et usages de véhicule terrestre à moteur. Ce texte a été modifié et complété par ordonnance du 07 janvier 1959.

En attendant la mise en place d'une réglementation plus adaptée aux réalités de l'économie algérienne, le législateur algérien a reconduit ses textes au lendemain de l'indépendance par la loi du 31 décembre 1962³⁸.

2-2-La période de l'indépendance

Juste après l'indépendance, les opérations d'assurances n'étaient pratiquées que par 270 entreprises françaises dont 30% avaient leurs sièges à l'étranger³⁹.

En effet, l'évolution de l'assurance s'effectuait progressivement à travers les étapes suivantes :

- Le contrôle de l'Etat ;
- La phase du monopole de l'Etat ;
- La libéralisation et l'ouverture de marché des assurances.

2-2-1-Le contrôle de l'Etat

Au lendemain de l'indépendance de l'Algérie en 1962, la première décision prise par les nouvelles autorités est l'instauration du contrôle de l'Etat sur les opérations d'assurances par l'adoption de la loi 63-197 et la loi 63- 201.

La première avait pour objet de freiner le transfert des primes vers « la métropole française » qui avait toujours des succursales installées en Algérie, avec la création de la compagnie algérienne d'assurance et de réassurance CAAR créée en 1963, et l'instauration d'une cession obligatoire de 10% sur les primes encaissées (du portefeuille).

La loi n°63-201 du 8 juin 1963 exigeait des entreprises d'assurances 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 et l'agrément par cette autorité, que devait

³⁸ La loi n°62-157 du 31 décembre 1962 relative à la reconduction de la législation en vigueur au 31 décembre ,1962.

³⁹ Hassid. A, Introduction à l'étude des assurances économique, Edition ENAL, Alger, 1984, p25.

Chapitre I : Fondements théorique des assurances

demander toute compagnie d'assurance étrangère désirait exercer ou continuer leurs activités en Algérie.

En 1964, outre la CAAR, seule la société algérienne d'assurance(SAA), qui a continué d'exercer ses activités avec la société tunisienne d'assurance et de réassurance (STAR), aux cotés de deux mutuelles d'assurances, l'une pour les risques agricoles et l'autre pour les travailleurs de l'enseignement.

2-2-2-La phase du monopole de l'Etat

Cette période a vu l'établissement du monopole de l'Etat, elle se traduit notamment par la nationalisation des compagnies d'assurances existantes et la création de nouvelles compagnies et la spécialisation de celle-ci⁴⁰.

- La CAAR a été créée en 1963, via la loi n°63-197 du 08/06/1963, spécialisé dans les assurances des gros risques et de transport, cela a permis la création de la caisse d'assurance totale spécialisé dans l'assurance du transport terrestre, maritime et aérien.
- La SAA a été établie en 1964, spécialisée dans les petits risques, qui sont cependant générateurs d'une épargne importante, il s'agit de : l'automobile, le vol, les bris de glaces, les dégâts des eaux, les multirisques d'habitation, les assurances de personnes, l'incendie et l'explosion (risque simple).

En 1973, la compagnie centrale de réassurance (CCR) a été créée dont son capital est détenu à part égales par la CAAR et la SAA. Elle démarre ses activités en 1975. Les compagnies d'assurances étaient dans l'obligation d'effectuer l'intégralité de leurs cessions au profit de la CCR.

Une accentuation de la spécialisation a été entamée en 1982, avec la création de la compagnie Algérienne d'assurance Transport (CAAT) qui monopolisait les risques de transport prenant ainsi une part de marché à la CAAR qui monopolisait les risques industriels.

2-2-3-La libéralisation et l'ouverture de marché des assurances

En 1989, la parution des textes relatifs à l'autonomie des entreprises publiques entraîne la déspecialisation. A compter de cette date, les sociétés ont pu souscrire dans toutes les branches⁴¹. Ainsi, les trois compagnies publiques existantes ont modifié leurs statuts en inscrivant, dans leurs exercices toutes les opérations d'assurance et de réassurance, ce qui a entraîné l'émergence d'une réelle concurrence entre ces compagnies.

Le secteur des assurances entame à partir de 1995 une nouvelle étape. C'est effectivement la loi n°95-07 du 25 janvier 1995, qui a instauré un nouveau cadre juridique pour le secteur. Les grandes nouveautés apportées par cette ordonnance peuvent être résumées dans les points suivants :

-La disparition du monopole de l'Etat en matière d'assurance.

⁴⁰ KPMG : « Guide investir en Algérie », Edité par SPA, Alger, 2012, p.269, In <http://www.kpmg.dz>.

⁴¹ KPMG : « Guide des assurances en Algérie », Edité par SPA, Alger, 2009 ; p.14.

-L'ouverture du marché à l'investisseur privé et étranger.

-La réduction des obligations d'assurances pour certains risques dans le but d'instaurer une liberté contractuelle qui caractérise l'économie de marché.

Les compagnies d'assurances étrangères désireuses de s'implanter en Algérie peuvent se constituer en sociétés d'assurances de droit local, en succursales ou mutuelles d'assurances. Elles peuvent également opter pour la création d'un bureau de représentation depuis janvier 2007.

La Loi n°06-04 du 20 février 2006 est une nouvelle loi qui modifie l'ordonnance 95-07. Les apports sont :

-Le renforcement de l'activité d'assurance de personne, la généralisation de l'assurance de groupe, la réforme du droit du bénéficiaire, la création de la bancassurance, la séparation des activités vie et non-vie des compagnies d'assurances, le renforcement de la sécurité financière, la création d'un fonds de garantie des assurés, l'obligation de libération totale du capital pour agrément et l'ouverture du marché aux succursales des sociétés d'assurances et/ou de réassurance étrangères.

-Le changement remarquable qui a touché le secteur des assurances depuis juillet 2011 est l'entrée en application de la séparation dans les activités dommages et vie, instituée par la loi n°06-04 du 20 février 2006 modifiant et complétant l'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances.

3-Outils de développement du marché de l'assurance automobile en Algérie

3-1-Convention d'indemnisation directe des assurés

La convention d'indemnisation des assurés vise à faciliter le règlement des sinistres et à alléger la gestion de recours, en faveur de l'assuré qui sera indemnisé le plus rapidement possible par la société détentrice de son contrat sans avoir à attendre que la société de l'assuré responsable du sinistre paye le recours.

A ce propos, nous pouvons citer les principaux points de cette convention⁴² :

- L'indemnisation d'un assuré non responsable se fait directement par son assureur direct avant de recevoir le recours ;
- Cette convention est applicable uniquement en Algérie et soumise à l'obligation d'assurance en vertu de l'ordonnance 74-15 du 30/01/1974, et qui sont identifiés et assurés auprès de sociétés ou de mutuelles d'assurance adhérentes à la convention ;
- La convention s'applique aux accidents de deux véhicules uniquement ;
- Les dommages visés par la convention ne concernent que les dommages matériels en dehors de tout préjudice corporel causé lors du même sinistre ;

⁴² Source CNA www.cna.dz

- L'indemnité ne doit pas dépasser un montant de vingt mille (20.000) DA, après avoir tenu compte du pourcentage de responsabilité de la partie adverse ;
- Pour bénéficier de l'indemnisation directe, l'assuré doit avoir, en outre de la responsabilité civile, souscrit la garantie « défense et recours » ;
- La convention ne s'applique pas à l'égard d'une société qui invoque un non garantie.

Sont considérés comme cas de non garantie :

- L'inexistence, la nullité ou la résiliation du contrat d'assurance ;
- La suspension des garanties ou du contrat ;
- L'acte intentionnel ;
- Défaut de catégorie ou de permis de conduire.

En cas de non-paiement par l'entreprise adhérente à laquelle un recours a été présenté, des pénalités de retard sur les sommes indiquées sont appliquées au taux de 1% par mois à compter de l'expiration de délai prévu.

Au-delà d'un délai de six (06) mois à compter de la date de réclamation, la société demanderesse saisie la commission de conciliation.

3-2-Fichier de conducteur

C'est un fichier en cours de réalisation par l'union des assureurs et des réassureurs (UAR) et qui regroupe toutes les informations nécessaires sur un assuré à savoir le suivi des dossiers relatifs à l'indemnisation des accidents de la route enregistrés par ce même conducteur. Dans le même contexte, ce fichier est établi afin de permettre aux sociétés d'assurances de faire face à la fraude en premier lieu et de connaître la sinistralité réelle de chaque assuré en second lieu, ceci appuiera l'utilisation du bonus-malus si l'assuré fait partie de la compagnie constamment.

4- Production du Secteur des Assurances durant le 4^{ème} Trimestre 2018

4-1-Production Globale

Durant le 4^{ème} trimestre de 2018, le marché national des assurances totalise une production de 37 milliards de DA (y compris les acceptations internationales), soit une légère régression de 0,3% par rapport au dernier trimestre de 2017.

Au cours du quatrième trimestre de 2018, le chiffre d'affaires enregistré en assurances de dommages s'élève à plus de 32 milliards de DA, en évolution de 1,4% comparativement au quatrième trimestre 2017 et une part de marché de 86,5%.⁴³

⁴³ Source CNA www.cna.dz.

Chapitre I : Fondements théorique des assurances

Tableau N°01 : Production du secteur des assurances de dommages durant le 4^{ème} Trimestre de 2018

DA Les produits	Chiffre d'affaire			Structure Du marche		Evolution		
						T4- 2018/	T4-2018/T4-2017	
	T3-2018	T4-2018	T4-2017	T4- 2018	T4- 2017		En %	En valeur
Assurance automobile	15.837.309.653	16.956.043.715	16.040.008.607	52,9%	50,7%	7,1%	5,7%	916.035.108
IRD	11.007.127.850	11.593.924.516	11.770.544.184	36,2%	37,2%	5,3%	-1,5%	-176.619.668
Assurance Agricoles	581.642.990	608.207.282	617.972.561	1,9%	2,0%	4,6%	-1,6%	-9.765.280
Assurance Transport	1.182.010.705	2.327.409.192	2.528.281.567	7,3%	8,0%	96,9%	-7,9%	-200.872.375
Assurance Crédit	505.140.927	564.760.109	660.619.987	1,8%	8,1%	11,8%	-14,5%	-95.859.878
Total	29.113.232.125	32.050.344.814	31.617.426.906	100%	100%	10,1%	1,4%	432.917.908

Source : Note de conjoncture du marche des assurances T4/année-2018

4-2-Analyse par branche

4-2-1- Branche automobile

L'assurance « automobile » constitue la principale branche du marché des assurances de dommages, et détient une part de 52,9%. Elle cumule, durant le 4^{ème} trimestre 2018, 16,9 milliards de DA, en hausse de 5,7% comparativement à la même période de 2017

4-2-2-Branche Incendie et Risque Divers (IRD)

La branche Incendie et Risques Divers « IRD » réalise un chiffre d'affaires de 11,6 milliards de dinars, en baisse de 1,5% comparativement au quatrième trimestre 2017.

4-2-3-Branche transport

La branche « transport » marque une baisse de 7,9%, engendrée par les deux sous-branches «transport aérien », « transport maritime» qui décroissent de 13,7% et 2,6%, respectivement, soit des écarts négatifs respectifs s'élevant à 190 millions de DA et 22 millions de DA.

Par ailleurs, la branche « transport terrestre » s'accroît de 4,7 %.

4-2-4-Branche agricoles

L'assurance « agricole » régresse de 1,6% par rapport à la même période de 2017 et affiche un montant de 608,2 millions de DA.

4-2-5-Branche crédit

L'assurance « crédit » marque une baisse de 14,5% par rapport à la même période de 2017, en raison des décroissances constatées au niveau de différentes sous-branches, à savoir « crédit à la consommation » (-63,6%), « insolvabilité générale » (-18,5%) et « crédit hypothécaire » (-14%). En contrepartie, l'assurance « crédit à l'exportation » augmente de 54,7%⁴⁴.

Le secteur des assurances demeure une industrie de développement sur le long terme et reste sans doute un repère de progrès pour l'économie algérienne en amont et en aval. Il est matérialisé par le devoir de protection, en premier lieu, et le support, en second lieu.

En vue de développer ce secteur, l'Algérie a procédé à la libéralisation du secteur des assurances (la promulgation de l'ordonnance 95-07) ce qui signifie une ouverture complète aux investisseurs privés que se soit nationaux ou étrangers. Cela se traduit par l'installation de nouveaux offreurs sur le marché, et l'accentuation de la concurrence, ce qui a poussé les offreurs à innover des produits plus adaptés à leurs clientèles et diversifier les canaux de distribution.

⁴⁴ Source CNA www.cna.dz

Conclusion du chapitre I

Nous avons consacré ce chapitre à l'étude du cadre général et théorique de l'assurance et le développement de l'assurance automobile en Algérie.

L'assurance est une technique ancienne utilisée depuis des millénaires. Depuis toujours, l'esprit de solidarité était ancré dans les esprits des populations, et durant des siècles elle s'est développée pour prendre l'aspect sous lequel nous la connaissons aujourd'hui.

De 1962 jusqu'à nos jours, le secteur des assurances en Algérie a connu plusieurs étapes et multiples réformes. L'Algérie est passée par un système hybride à un système étatisé, puis centralisé dans le cadre de la socialisation globale de l'économie.

Le secteur des assurances est indispensable au bon fonctionnement et au développement de l'environnement économique du pays. Il est une activité économique. L'assurance permet aux particuliers de protéger leur patrimoine.

Le marché Algérien des assurances, depuis la libéralisation du secteur des assurances en Algérie, n'a pas cessé d'évoluer. Afin de mettre en exergue l'évolution du secteur au cours de cette dernière décennie, la branche automobile du secteur des assurances en Algérie est la plus active vu le chiffre d'affaires qu'elle réalise.

Introduction du chapitre II

Dans ce deuxième chapitre, nous essayerons d'apporter un éclaircissement sur l'assurance, qui est un moyen permettant à l'assureur de gérer les risques et d'aller au secours de l'assuré en cas de réalisation d'un sinistre. L'assurance automobile est incontournable, elle est obligatoire.

La souscription d'un contrat d'assurance automobile permet de couvrir le véhicule ainsi que les tiers. Lors de la survenance d'un sinistre, l'assuré fait appel à son assureur afin d'indemniser des dommages subis, sur le plan matériel ou corporel.

Les dommages matériels sont soumis à la procédure du droit commun et aux règles de la responsabilité civile. Les dommages corporels sont ceux que subissent les personnes, suite aux accidents de circulation automobile.

L'indemnisation des dommages matériels ou corporels passe par trois étapes principales :

- La déclaration ;
- L'étude de dossier et l'expertise ;
- Enfin le règlement des dommages.

Tout au long de ce chapitre, nous allons traiter trois sections. La première sera consacrée à la procédure de souscription d'un contrat d'assurance automobile. La deuxième section traitera les garanties, les exclusions et déchéances applicables en assurance automobile. La troisième section portera sur la gestion sinistre automobile.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

Section 1 : Procédure de souscription d'un contrat d'assurance automobile

Le contrat d'assurance est parfaite dès la signature des parties. Le souscripteur du contrat peut demander à la société la communication et rectification de toute information le concernant qui figurerait sur tout fichier à usage de la société, de ses mandataires de réassurance et des organismes professionnelles.

La prime est modifiée en fonction de la politique commerciale de chaque société d'assurance. Le système de tarification automobile utilisé en Algérie, instauré en 1974, se base essentiellement sur le profit du conducteur et du véhicule et d'un système bonus malus pour la responsabilité civile, appliqué selon la même règle à tous les assurés par toutes les compagnies d'assurances.

1-Activité de l'agent producteur d'une agence d'assurance

L'agent producteur est tenu d'informer et d'orienter le souscripteur ou l'assuré sur les garanties pouvant être souscrites. Comme il est tenu d'expliqué clairement au souscripteur le contenu de chaque garantie et son étendue.

Un devis, à la demande du souscripteur, peut être établi pour mieux orienter l'assuré et à l'aider dans son choix pour la souscription de telle ou telles garanties.

Le producteur, qu'il soit au niveau de l'agence ou d'un autre point de vente, doit assurer un service aussi complet que possible. Par sa disponibilité, il répondra à la demande des assurés concernant les assurances dites obligatoires et vantera les bienfaits des garanties, dites non obligatoires.

De part l'entretien qu'il aura avec le client (assuré), il pourra apprécier la situation professionnelle de celui-ci et, éventuellement après souscription du contrat, le diriger vers les autres services de production de l'agence pour la souscription de risques autres que l'automobile.

Aussi nous tenons à assister sur la portée que peut avoir la qualité d'accueil, le contact, le dialogue, et d'une manière générale, le comportement courtois avec les assurés.

Le producteur est avant tout, un commerçant, profitant de la présence du client venu renouveler son assurance automobile. Le producteur a le devoir et l'obligation de lui proposer l'amélioration de la couverture automobile en lui indiquant les différents tarifs et les garanties y afférents.

1-1-La souscription d'un contrat d'assurance automobile

Le contrat est une convention par laquelle une ou plusieurs parties s'obligent, envers une ou plusieurs autres, à donner, à faire ou à ne pas faire quelque chose. Au cœur de la notion de contrat réside de la volonté de s'obliger. Cette liberté contractuelle joue au moment de la formation du contrat (en effet, tout individu est libre de contracter ou de ne pas contracter). Par contre à partir du moment où le contrat est établi ou signé, il produit des effets juridiques

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

appelés également des « obligations » lesquelles contraignent les parties à respecter des engagements réciproques consistants.¹

Dans la formation du contrat d'assurance, nous distinguons deux phases :

La phase précontractuelle, dans laquelle la liberté des contractants n'est pas encore engagée.

La phase contractuelle, qui correspond à l'étape de la conclusion du contrat dans laquelle les parties du contrat sont soumises les unes envers les autres au respect de certaines obligations².

1-1-1 : La phase précontractuelle

C'est la phase la plus importante. La phase précontractuelle correspond, dans le processus de formation d'un contrat d'assurance, à l'ensemble des échanges qui ont lieu entre l'assureur éventuel et l'assuré potentiel avant d'aboutir à un accord conditionné par :

- **Devoir d'information de l'assureur:** l'obligation de l'assureur de fournir les informations précontractuelles sur le prix et les garanties.
- L'assureur doit remettre un exemplaire du projet de contrat et de ses pièces annexes ou une notice d'information sur le contrat qui décrit précisément les garanties assorties des exclusions, il est possible de fournir ces informations par tous les moyens de communication dont disposent l'assureur et l'assuré.

En règles générales, les informations fournies par l'assureur sont échangées consécutivement avec celles du candidat à l'assurance. En effet, pendant la phase précontractuelle, le futur assuré doit délivrer des renseignements à la compagnie pour que celle-ci accepte de la garantie en connaissance de causes, car le contrat d'assurance est un contrat de bonne foi entre l'assuré et l'assureur. L'assuré est soumis aux obligations suivantes :

- **Devoir de conseiller de l'assureur:** est une obligation de moyens qui vaut tant pour la société d'assurance que pour ses mandataires et qui engage la responsabilité civile professionnelle de celui qui manque à cette obligation. Il y a cependant des limites atténuant cette obligation. En effet, l'assureur n'est pas tenu de vérifier les dires du proposant. Bien qu'il soit tenu compte de la compétence du proposant, c'est à ce dernier qu'appartient la décision de conclure ou non le contrat.
- **Devoir d'information du proposant:** le proposant doit donner à l'assureur des éléments d'appréciation sur la saturabilité et l'étendu du risque il doit déclarer les personnes ou les biens garantis, leurs caractéristiques, les antécédents du sinistre ainsi que les moyens de prévention existants contre le risqué.

Pour certains contrats d'assurance, l'assureur remet également à l'assuré d'autres documents.

¹ Recueil des guides de gestion de l'assurance « automobile ».

² Idem

1-1-2 : La phase contractuelle

La phase contractuelle correspond, dans le processus de formation du contrat d'assurance, au moment de la rencontre des volontés des parties que sont le proposant et l'assureur. Le proposant exprimera sa volonté de contracter à travers une proposition : c'est à partir du moment où l'assureur acceptera cette proposition que le contrat sera conclu. L'assureur remettra alors au souscripteur un certain nombre de documents et le contrat prendra effet à une date déterminée. La phase contractuelle passe par les étapes suivantes :

1. La proposition ;
2. L'acceptation ;
3. La note de couverture ;
4. La police d'assurance.

1-La proposition: la proposition peut se présenter sous la forme d'un questionnaire pré-imprimé que l'assuré (personne souhaitant s'assurer ou futur souscripteur), devra remplir et remettre à la compagnie d'assurance. La proposition d'assurance apporte des éléments permettant à l'assureur d'apprécier le risque qu'il devra couvrir. Aussi, les informations fournies doivent être exactes sous peines d'exposer le souscripteur ou l'assuré à des sanctions (déchéance de garantie ou nullité du contrat) une fois le contrat est signé.

2-L'acceptation : l'acceptation n'a pas de forme spécifique, elle doit seulement s'exprimer sans être entachée d'un vice de consentement, l'assuré pourra accepter de façon expresse la proposition (par l'établissement d'une police, par la prise de note de couverture, par l'envoi d'une lettre simple ou recommandée etc....) et dans certain cas, le consentement sera considéré comme tacite, comme par exemple, s'il établit une police en tout point conforme à la proposition remplie et signée du proposant.

3-La note de couverture : est un écrit provisoire constatant l'existence et les modalités d'une garantie avant l'établissement de la police ou l'avenant. Elle est délivrée par l'assureur ou un intermédiaire et permet à l'assuré d'être immédiatement garanti sans attendre la rédaction définitive de la police. Elle peut être constituée par tout document sur lequel figurent les mentions considérées comme essentielles. Par exemple, les noms des parties, le numéro de la police, l'objet, le montant et la durée de la garantie.

4-La police d'assurance : la police d'assurance constitue la preuve du contrat d'assurance. En général, la police d'assurance est établie en 3 exemplaires, dont l'un va à l'assuré, un autre à l'intermédiaire d'assurance, et enfin un dernier à la compagnie d'assurance. Un certain nombre de renseignements doivent figurer obligatoirement dans la police d'assurance. Elle se compose donc de plusieurs éléments complémentaires tels que les conditions générales, Les conventions spéciales, les intercalaires et les conditions particulières.³

³ Les documents internes de la SAA, « assurance automobile » Direction Régionale de Tizi-Ouzou.

2-Appréciation du risque en assurance automobile

2-1-Document à fournir par le souscripteur

Le producteur, avant toute souscription d'un contrat d'assurance automobile, doit obligatoirement exiger les documents suivants :

-La carte grise du véhicule à assurer ou la carte jaune pour les nouvelles acquisitions.

- L'acte de vente dûment enregistré pour le véhicule qui a fait objet d'une cession au profit d'un nouvel acquéreur.
- La procuration notariale pour les véhicules sous licence pour justifier la qualité de souscription.

-Le permis de conduire de l'assuré en cours de validité pour la catégorie du véhicule objet de la couverture.

-Le livret de l'assuré s'il s'agit d'un véhicule déjà assuré ou à défaut la déclaration sur l'honneur de non sinistre signée par l'assuré.

-le carnet d'entretien en cours de validité délivré par les services des mines s'il s'agit d'un TPV, TPM ou TAXI.⁴

2-2-Renseignement à fournir obligatoirement par le souscripteur

Le souscripteur d'un contrat d'assurance est tenu d'informer l'agent sur l'identité des éventuels conducteurs du véhicule, leurs âges et la date d'obtention de leurs permis de conduire. Dans le cas où le(s) conducteur(s) éventuel(s) disposent de permis de conduire de moins d'un an et/ou sont âgés moins de 25 ans, l'agent producteur est tenu d'appliquer une majoration de :

- 25% sur la RC annuelle, si l'un des conducteurs du véhicule dispose de permis de conduire moins d'un an.
- 15% sur la RC annuelle, si l'un des conducteurs de véhicule est âgés de moins de 25 ans.

Les deux majorations citées ci-dessus ne sont pas cumulables. Si on a les deux cas en même temps, c'est-à-dire :

- Conducteur dont l'âge est inférieur à 25 ans.
- Et son permis de conduire a été délivré depuis moins d'un an.⁵

⁴ Conditions générales, assurance auto, société nationale d'assurance n°01/MF/DGT/DASS/du 15/03/2010, p24.

⁵ Les documents internes de la SAA, « assurance automobile » Direction Régionale de Tizi-Ouzou.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

2-3-Etablissement du certificat de visite du risque

En sus des déclarations du souscripteur, l'agent producteur est tenu de constater de visu les informations suivantes, et les confronter à ceux contenues sur la carte grise du véhicule, à savoir :

- La marque, le genre, le modelé, la couleur et l'année de mise en circulation.
- Le numéro d'immatriculation.
- Le numéro de châssis.

L'agent producteur doit également :

- Constater l'existence des équipements sonores ou multimédia et leur marque.
- Faire un relevé kilométrique du véhicule.
- Relever les dégâts, éventuels apparents, antérieurs à la souscription.
- Constater l'existence des accessoires autres que les équipements multimédias fournis par le constructeur du véhicule, tels que le cric et la roue de secours indemnisables en cas de vol.
- Constater l'état général du véhicule (bon, moyen ou mauvais) et relever tout autre élément permettant l'identification et l'appréciation du risque.⁶

3-Modifications pouvant intervenir au cours de validité du contrat d'assurance automobile

Tout changement portant sur le contrat d'assurance doit être constaté impérativement par avenant.

3-1- Les avenants : L'avenant est un document qui a pour but de noter toute modification du risque au cours du contrat, on peut citer :

- Avenant de changement de véhicule ;
- Avenant de transfert de nom ;
- Avenant de changement d'usage ;
- Avenant de suspension ;
- Avenant de remise en vigueur ;
- Avenant d'adjonction ;
- Avenant d'extension de garantie ;
- Carte interarabe (la carte orange).

1- **Changement de véhicule :** en cas de changement de véhicule, l'assuré peut réclamer le transfert des garanties sur un autre véhicule. De ce fait, le producteur doit établir un avenant de changement de véhicule en prenant soins de relever d'une manière exacte les caractéristiques du nouveau véhicule. A chaque changement de véhicule, un certificat de visite du risque doit être obligatoirement établi.

⁶ Les documents internes de la SAA, « assurance automobile » Direction Régionale de Tizi-Ouzou.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

Dans le cas où les caractéristiques du nouveau véhicule diffèrent de ceux du véhicule déjà assuré, le producteur doit recalculer le montant de la prime, du timbre gradué, accessoires et coût de police. Aussi, une attestation d'assurance doit être établie.

2- Transfert de nom : cet avenant doit être établi en cas de transfert de propriété du véhicule assuré au profil d'une autre personne. Le nouveau propriétaire de véhicule déclare accepter les termes contenus dans le contrat de base et le paiement des primes y afférentes.

Toutefois, le nouvel acquéreur, ne peut en aucun cas se prévaloir des modifications et tarifs préférentiels déjà appliqués à l'ancien propriétaire de véhiculé assuré.

3-Changement d'usage : en cas de changement d'usage du véhicule assuré, l'assuré doit informer son assureur. Ce dernier est tenu de procéder à l'établissement de l'avenant de changement d'usage dûment signé par les deux parties.

Le changement d'usage peut entraîner des modifications qui peuvent donner lieu au paiement d'une prime additionnement ou une ristourne.

4-Suspension : à la demande de l'assuré, le contrat d'assurance peut être suspendu. Dans ces cas, le contrat cesse de produire ses effets à compte de la date de suspension indiquée sur l'avenant et ce, sous réserve du paiement de toute les primes dues à ce jour moyennant l'établissement d'un avenant dûment signé par les deux parties.

A la remise en vigueur, il sera tenu compte de la période de suspension à condition que celle-ci soit au moins égale à un mois.

Si le contrat n'est pas remis en vigueur au bout des deux années consécutives à compter de la date de la suspension, le contrat se trouve résilier de plein droit et sans aucun préavis.

5- Remise en vigueur des garanties : la remise en vigueur des garanties après suspension doit être constatée par avenant.

Cette action n'a aucune incidence sur le montant de la prime.

6- Adjonction d'un véhicule à une flotte : en cas d'ajoute d'un véhicule à une flotte déjà assurée, le producteur doit établir un avenant d'adjonction, par lequel les garanties du contrat flotte s'exerceraient sur les véhicules désignés dans l'avenant.

7-Retrait d'un véhicule d'une flotte : le retrait d'un véhicule d'une flotte assurée doit être constaté par avenant, et justifie par une vente.

Le souscripteur est tenu de restituer, au producteur, l'attestation d'assurance du véhicule retiré de la flotte. L'agent producteur, dans ce cas, ristourne la portion de prime, relative à la période d'assurance à courir, sauf cas de perte totale de véhicule assuré pour cause d'un évènement prévu par le contrat d'assurance.⁷

⁷ Recueil des guides de gestion de l'assurance « automobile », p 56.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

8- Carte interarabe (la carte orange) : C'est un document de circulation internationale et permettant aux automobilistes étranger de justifier d'une assurance. Elle est délivrée directement par la plupart des entreprises et joue un rôle d'un document de circulation international (une preuve d'assurance) et d'attestation d'assurance (présomption d'assurance).

4-Analyse de l'opération du contrat d'assurance automobile

La formation du contrat d'assurance automobile répond à des normes particulières, que chacune des parties doit connaître⁸.

4-1-Date d'effet et durée du contrat

Le présent contrat est parfait dès qu'il est signé par les parties, la société peut poursuivre dès ce moment son exécution, mais il produira ses effets que 2 heures après la validation du contrat d'assurance.

Le présent contrat est conclu pour la durée indiquée aux conditions.

4-2-Résiliation du contrat d'assurance automobile

Bien que l'assurance automobile soit obligatoire, l'assureur et l'assuré ont la possibilité de mettre fin au contrat, par la volante de l'autre. Le contrat peut être résilié avant sa durée d'expiration normale dans les cas et condition suivantes :

Par l'hérité ou par la société : en cas de transfert de propriété du véhicule assuré par suite de décès.

Par le souscripteur ou la société : en cas d'aliénation du véhicule assuré.

Par la société : en cas de non-paiement des primes, 10 jours après la suspension des garanties. En cas d'aggravation du risque, passe un délai de 30 jours à partir de la réception de la proposition des nouveaux taux de primes non acceptés par l'assuré.

Par la masse des créanciers du souscripteur : après un préavis de 15 jours durant une période qui ne peut excéder 4 mois à compte de la faillite ou du règlement juridique.

De plein droit : en cas de réquisition du véhicule assuré. En cas de perte totale du véhicule l'assuré résultant, d'un évènement prévu par la police, et d'un évènement non prévu par la police.

Dans tous les cas, la réalisation au cours d'une période d'assurance, la portion de prime afférente à la fraction de cette période postérieure à la résiliation n'est pas acquise à la société, elle doit être remboursée au souscripteur si elle a été perçue d'avance.

Lorsque le souscripteur a la faculté de demander la résiliation, il peut la faire à son choix, soit par une déclaration faite contre récépissé auprès de l'agence de la société, soit par un acte extra juridique, soit par lettre commandée.

⁸ Conditions générales, assurance auto, société nationale d'assurance n°01/MF/DGT/DASS/du 15/03/2010, P23

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

4-3-Transfert de propriété du véhicule assuré

En cas de décès du propriétaire du véhicule assuré, l'assurance est transférée en plein droit à l'héritier du véhicule et ce dans les conditions prévues dans l'article 24 de l'ordonnance N° 95-07, du 25 janvier 1995 modifiée et complétée par loi 06-04 du 20 février 2006⁹.

En cas d'aliénation du véhicule automobile, l'assurance continue de plein droit jusqu'à l'expiration du contrat à profit de l'acquéreur, à charge par ce dernier d'en aviser l'assureur dans le délai de 30 jours et d'acquitter, en cas d'aggravation du risque, la majoration de la prime due éventuellement. A défaut de déclaration par l'acquéreur dans le délai de 30 jours, une surprime de 5 % sur le montant de la prime globale lui sera applicable.

Le souscripteur doit informer la société par lettre recommandée avec demande d'avis de réception de la date d'aliénation du véhicule assuré.

4-4-Etablissement du contrat

Une fois le certificat de visite du risque établi, après vérification du véhicule, l'agent producteur procède à l'établissement des conditions particulières et la quittance de règlement de la prime, en 3 exemplaires.

- Un exemplaire sera remis à l'assuré.
- Un exemplaire sera remis au service de comptabilité.
- Un exemplaire et la CVR sera classé à l'agence (service production).

Ces documents doivent être signés par le souscripteur et par l'agent producteur avec apposition obligatoire de sa griffe.

4-5-La tarification automobile

La tarification automobile est une opération très importante dans la mesure où elle aboutit à la détermination de la prime à payer.

Les tarifs d'assurance automobile sont libres. Ils sont établis à partir des statistiques portant sur le nombre et le coût des accidents. Chaque société d'assurance étudie les caractéristiques de ses propres assurés et procède à des études de marché, les tarifs varient donc d'un assureur à l'autre. La cotisation d'assurance n'est donc pas la même pour tous les véhicules ni pour tous les assurés.

L'assureur calcule la prime qui doit être payée par l'assuré pour se voir garantir un risque.

En Algérie, la tarification de la prime d'assurance automobile pour la garantie RC est imposée par les pouvoirs publics, par contre celle des garanties facultatives est calculée par la compagnie d'assurance.¹⁰

⁹ Conditions générales, assurance auto, société nationale d'assurance n°01/MF/DGT/DASS/du 15/03/2010, p24

¹⁰ Source : <http://www.jurisques.com>; support de cours de droit des assurances.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

4-5-1-Les critères de la tarification automobile

Les critères pris en compte pour calculer la prime d'assurance automobile et les éventuelles majorations tarifaires sont librement fixés par l'assureur.

4-5-1-1-La cotisation de référence

Elle dépend de plusieurs critères liés au véhicule tel que sa puissance, son utilisation et le mode de garage.

Et d'autres liés au conducteur, le profit de ce dernier est le critère central de tarification d'une assurance automobile. Ses critères sont généralement pris en compte dans les statistiques des assureurs tel que :

- L'âge ;
- Le lieu de résidence ;
- La situation professionnelle et l'expérience du conducteur.

-L'âge

Les jeunes conducteurs en dessous de 25 ans causant 2 à 3 fois plus d'accident que les personnes de plus de 25 ans. Les jeunes devront faire face à des prix d'assurances plus élevés que les personnes plus âgées. Les personnes plus âgées (seniors) causant elles aussi plus d'accident. Le prix de l'assurance sera, pour les personnes âgées, aussi plus élevé.

-Le lieu de résidence

Les compagnies d'assurance tiennent compte pour définir le prix de l'assurance. Etant donné que plus d'accident ont lieu en ville, le tarif d'assurance sera plus élevé pour un habitant de la ville que pour un habitant de la campagne.

-La situation professionnelle et l'expérience du conducteur

Si le véhicule est utilisé à des fins professionnelles, les accidents en tort ou accident en droit vont avoir un impact sur le tarif assurance. Chaque assureur auto est tenu de délivrer une attestation mentionnant le nombre d'accidents dans lesquels le conducteur a été impliqué les 5 dernières années.¹¹

4-5-1-2-Le système bonus-malus comme paramètre de tarification

Le bonus malus fait partie intégrante du tarif obligatoire au titre de l'assurance automobile. Il consiste à¹² :

- accorder des réductions sur la prime « responsabilité civile » pour les assurés non responsables d'accidents au cours de la période d'observation ;

¹¹Source : <http://www.jurisques.com>; support de cours de droit des assurances.

¹² HAMZA.ARBANE, « Assurance automobile », EHEA, DIPLOME DE MASTER « GESTION ASSURANCES », Alger, 2015, p9.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

- 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'observation.

La période d'observation correspond à deux années précédant la date du renouvellement du contrat.

La prime retenue pour l'application du bonus malus est la prime fixée au tarif de référence et afférente à la garantie « responsabilité civile » en matière d'assurance automobile.

Le bonus malus ne s'applique pas pour les véhicules de deux et trois roues, motocycles, tricycles, sidecars, tandems, véhicules spéciaux ainsi que les véhicules rentrant dans le cadre d'une assurance flotte.

Tableau N°02 : TAUX DU BONUS

Durée cumulée d'assurance durant la période d'observation	Taux du bonus
Durée inférieure à 12 mois	0%
Durée égale ou supérieure à 12 mois et inférieure à 24 mois	25%
Durée égale ou supérieure à 24 mois	35%

Source : documents interne de la SAA

Tableau N°03 : TAUX DU MALUS

Les taux sont fonction de deux situations

Situation N° 01 : Assuré n'ayant pas de bonus au titre du contrat précédent :

Nombre de sinistres survenus au cours de la période d'observation	Taux du malus
01 sinistre	50%
02 sinistres	100%
03 sinistres	200%

Source : documents interne de la SAA.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

Situation N° 02 : Assuré ayant un bonus au titre du contrat précédent

Nombre de sinistres survenus au cours de la période d'observation	Taux du malus
01 sinistre	0%
02 sinistres	50%
03 sinistres	100%
04 sinistres et plus	200%

Source : documents interne de la SAA.

4-6-Paiement de la prime d'assurance automobile

En sus de la prime, le souscripteur doit acquitter par quittance et en même temps que la prime des frais accessoires, taxes et timbres dont le montant est fixé aux conditions particulières.

Tout impôt et taxe établi sur la prime ou sur les sommes assurées et dont la récupération est interdite par la loi sont à la charge du souscripteur.

Lorsque le contrat est renouvelable par l'acte de reconduction, l'assureur est tenu de rappeler à l'assuré l'échéance du contrat, la somme à payer et le délai. L'assuré doit procéder au paiement de la prime due au plus tard dans les 15 jours de l'échéance.

A défaut de paiement, l'assureur doit mettre en demeure l'assuré par lettre recommandée avec accusé de réception pour payer la prime dans les 30 jours suivants après l'expiration du délai fixé à l'alinéa précédent.

L'assureur a le droit de résilier le contrat 10 jours après la suspension des garanties, en cas de résiliation, la portion de prime afférente à la période garantie reste due à l'assureur.

La suspension de la garantie pour non-paiement de la prime ne dispense pas le souscripteur de l'obligation de payer les primes à leurs échéances.¹³

L'assurance automobile est une assurance obligatoire en ce qui concerne la responsabilité envers les tiers, ainsi que la volonté des assurés de souscrire à des garanties facultatives vol, incendie, etc. qui les protègent contre les dommages survenus.

La tarification est un processus instantané d'évaluation des risques où la prime doit être proportionnelle au risque encouru par les assurés ; en assurance automobile on distingue deux types de tarification, une tarification a priori permettant de fixer le prix à la souscription du contrat en fonction des caractéristiques de l'assuré. L'autre type de tarification est celle a posteriori se basant sur la connaissance ultérieure des antécédents en matière de sinistre permettant de corriger la prime a priori.

¹³ KAIM G et FAKED S ; « Evolution et politique des assurances en Algérie : assurance automobile » ; mémoire de fin d'études pour l'obtention du diplôme de licence en Sciences de gestion, option finance, UMMTO, 2004 ; p 38.

Section 2 : Garanties, exclusions et déchéances applicables en assurance automobile

L'assurance étant obligatoire, mais pas dans tous les domaines. L'assurance doit répondre à un besoin réel de garantie.

Les garanties présentes dans un contrat d'assurance auto conditionnent directement l'étendue de la couverture proposée.

En complément de la garantie obligatoire « 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.

1- Les différentes garanties en assurance automobile

Les garanties consistent à couvrir l'assuré contre les dommages matériels survenant en cours de transport terrestre des personnes transportées et qui seraient la conséquence directe d'un des accidents suivants : incendie, collision de véhicule assuré. Les garanties peuvent être accordées.

Comme garanties on a :

- Garanties obligatoires,
- Garanties facultatives (non obligatoires).

1-1- Garantie obligatoire : Responsabilité Civile (RC)

Conformément à l'article 01 de l'ordonnance 74/15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages : « *Tout propriétaire d'un véhicule doit, avant de le mettre en circulation, souscrire une assurance couvrant les dommages causés aux tiers par ce véhicule* ». De ce fait, seule la garantie « Responsabilité Civile » est obligatoire en vertu de la loi.¹⁴

1-1-1-Responsabilité Civile en Circulation

En vertu de cette garantie, l'assureur s'engage à couvrir l'assuré contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité que celui-ci peut encourir en raison de dommages corporels ou matériels causés à autrui au cours ou à l'occasion de la circulation du véhicule suite à :

- Un accident, incendie ou explosion causé par ce véhicule ou par un appareil terrestre qui lui est attelé lorsque l'emploi d'un tel véhicule est stipulé aux conditions particulières ;
- Un accident, incendie ou explosion causé par les accessoires et produits servant à leur utilisation, ou par les objets, et substances qu'ils transportent ;
- La chute des accessoires, produits, objets et substances.

¹⁴ Article 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, modifiée et complétée par la loi n° 88-31 du 19 juillet 1988.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

L'assureur garantit également l'indemnisation des dommages corporels pour toute victime ou ses ayants droit alors même qu'elle n'aurait pas la qualité de tiers vis-à-vis de la personne civilement responsable.¹⁵

1-1-2-Responsabilité Civile Hors Circulation

L'assureur garantit l'assuré contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité que celui-ci peut encourir en raison des dommages corporels ou matériels causés à autrui, et résultant d'un fait prévu en cas d'accident, incendie ou explosion, causé par un véhicule ou par un appareil terrestre et en cas de chute de ses accessoires, objets et substances.

Toutefois, cette garantie ne couvre pas les sinistres survenant lorsque le moteur du véhicule assuré est utilisé comme source d'énergie pour effectuer des travaux de quelque nature que ce soit.¹⁶

1-1-3- Garantie complémentaires « responsabilité civile »

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

Lorsque le véhicule assuré est un véhicule à quatre roues, la garantie est étendue, à la responsabilité personnelle encourue à l'égard des tiers non transportés par les passagers, dès le moment où ils montent dans le véhicule assuré jusqu'au moment où ils en descendent.

Le tarif applicable à la garantie RC est homologué par le Ministère des Finances. Les caractéristiques techniques servant à déterminer la prime de référence sont :

- Le genre du véhicule (particulier sans remorque, remorque, deux roues,...) ;
- L'usage socioprofessionnel (affaire, commerce, Taxi, auto-école,...) ;
- La puissance du véhicule (en nombre de chevaux fiscaux) ;
- La zone géographique de circulation (Nord ou Sud).¹⁷

1-2- Garanties facultatives (non obligatoires)

Ce sont des garanties qui couvrent les dommages subis par le véhicule assuré.

¹⁵ L'article 4 de l'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative à l'assurance automobile, modifiée complétée par la loi N°06-04 du 20 février 2006.

¹⁶ Idem.

¹⁷ Conditions générales, assurance auto, société nationale d'assurance n°01/MF/DGT/DASS/du 15/03/2010, p05.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

1-2-1- Dommage Avec ou Sans Collision « DASC » ou « tous risques »

La garantie « tous risques » couvre les événements de la garantie tierce collision suivants :

- Le choc avec un corps fixe ou mobile extérieur au véhicule (arbre, pierre, automobile, bicyclette, piéton, animal...),
- Renversement sans collision préalable du véhicule assuré.
- La chute accident du véhicule assuré (dans un cours d'eau, un étang...),
- L'inondation imprévisible du véhicule assuré en stationnement, résultat de la brusque montée des eaux,
- Les actes de vandalisme ou de malveillance. La mise en jeu de cette garantie est subordonnée à la remise par l'assuré d'un certificat de dépôt de plainte.
- Le terme « tous risques » peut être source de confusion. En effet, cette garantie comporte toujours des exclusions de risques et quasiment toujours des franchises.¹⁸

1-2-2-Dommage Collision (DC)

L'assureur prend en charge les dommages causés aux véhicules assurés en cas de collision survenant hors de garages, remises, entre le véhicule assuré et, soit un piéton identifié, soit un véhicule ou un animal domestique appartenant à un tiers identifié. L'assureur garantit le paiement, à l'assuré, d'une indemnité à concurrence des montants indiqués au contrat d'assurances.¹⁹

Le taux de primes et franchises applicables pour la garantie dommage collision est présenté dans ce tableau :

¹⁸ Source : <http://www.jurisques.com>; support de cours de droit des assurances.

¹⁹ L'article 5 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi n°06-04 du 20 février 2006.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

Tableau N°04 : LES TAUX DE PRIME APPLICABLE ET FRANCHISES APPLICABLES POUR LA GARANTIE « Dommages et Collision ».

Montant de la garantie	Taux de prime	Franchise
10000,00DA	150% de la prime RC	500,00DA
20000,00DA	280% de la prime RC	10% du montant des dommages avec un maximum de 2000,00DA et minimum de 500,00DA
30000,00DA	390% de la prime RC	10% du montant des dommages avec un maximum de 3000,00DA et minimum de 1000,00DA
40000,00DA	450% de la prime RC	10% du montant des dommages avec un maximum de 4000,00 DA et un minimum de 1500,00DA
50000,00DA	480% de la prime RC	10% du montant des dommages avec un maximum de 5000,00 DA et un minimum de 2000,00DA
Valeur Vénale	2,5% de la valeur du véhicule	1000,00DA quelque soit la catégorie du véhicule.

Source : documents interne de la SAA.

1-2-3-Bris De Glace (BDG)

L'assureur garantit l'assuré contre les dommages causés au pare brise, 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 à l'arrêt.²⁰

Tableau N°05 : La prime forfaitaire

Type de véhicule	Primes
Véhicule de tourisme	1000DA
Véhicules utilitaires légers (-de 3,5tonnes)	1100DA
TPV et transports du personnel	2000DA
Véhicule de tourisme de haute gamme et tous terrains	1500DA
Véhicule utilitaires lourd 3,5 tonnes et plus	3000DA

Source : documents interne de la SAA.

²⁰ L'article 5de l'ordonnance 95-07 du 25janvier 1995 relative aux assurances modifiée et complétée par la loi n°06-04 du 20 février 2006.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

A partir de l'année 2018 le calcul de la prime se fait à la base de la valeur de véhicule assuré.

1-2-4-Vol du Véhicule et des accessoires

Cette garantie permet de recevoir une indemnité égale à la valeur du véhicule le jour du vol, l'indemnité n'est pas versée avant un certain délai. Si le véhicule est retrouvé entre temps, l'assuré est indemnisé des éventuels dégâts causés par les voleurs.

Pour bénéficier de la garantie vol, des mesures de prévention, variables selon les contrats, sont souvent exigées.

Le vandalisme est couvert en annexes à la garantie vol dans des limites variables selon les contrats.²¹

1-2-5-Incendie et Explosion du Véhicule

Cette garantie permet de recevoir une indemnité égale à la valeur du véhicule le jour de l'incendie ou à une valeur précisée dans le contrat.

En principe, la garantie incendie inclut aussi l'indemnisation des conséquences d'une explosion, de la chute de la foudre ou d'une combustion spontanée.²²

1-2-6-Défense et Recours (DR)

A titre de cette garantie, la société d'assurance garantit la défense des intérêts civils de l'assuré devant les juridictions compétentes lorsque sa responsabilité civile est mise en cause du fait de l'utilisation des véhicules désignés au contrat.

La société pourvoit également à sa défense devant les tribunaux répressifs en cas de poursuite engagée par le ministère public à la suite d'une infraction aux règles de la circulation ou pour délit d'imprudence commis dans la conduite du véhicule ; l'assureur exerce à la place de son assuré le recours contre les tiers responsables d'accident causé au véhicule de l'assuré, à l'amiable ou par voie de justice.²³

1-2-7-Personnes Transportées Assurées (P.T.A)

En cas d'accident, l'assureur (SAA) garantit aux personnes transportées, suivant les conditions déterminées par les conditions générales du contrat d'assurance automobile, le paiement d'une indemnité selon l'une des options ci-après :²⁴

²¹ Source : <http://www.jurisques.com>; support de cours de droit des assurances.

²² Idem.

²³ Conditions générales, assurance auto, société nationale d'assurance n°01/MF/DGT/DASS/du 15/03/2010.

²⁴ Source : <http://www.jurisques.com>; support de cours de droit des assurances.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

Tableau N°06 : Les montants de l'indemnité

Formule		A	B	C	D	E	F
Décès	Capital	10.000	20.000	30.000	50.000	100.000	200.000
	Taux	0,03%	0,03%	0,03%	0,04%	0,04%	0,04%
I.P.P	Capital	20.000	40.000	30.000	50.000	100.000	200.000
	Taux	0,03%	0,03%	0,03%	0,04%	0,04%	0,04%
Frais Médicaux	Capital	2.000	4.000	4.500	5.000	6.000	8.000
	Montant	10DA	20DA	22,5DA	30DA	36DA	50DA

Source: documents interne de la SAA.

Nous avons:

- ✓ Prime par place= (capital décès × taux décès) + (capital IPP × taux IPP) + montant FM
- ✓ Prime PTA= (prime par place × nombre de places sur carte grise) + 50 DA.

1-2-8- Assistance Automobile

Cette garantie permet le dépannage ou le remorquage en cas de panne ou d'accident du véhicule. De nombreux contrats prévoient aussi l'envoi de pièces détachées ; les frais d'hébergement pendant la durée de réparation ou de conduite à destination, les frais de récupération du véhicule et le paiement d'une caution à l'étranger.

La société d'assistance assure elle-même les services de ces prestations en nature, sur simple appel téléphonique, après avoir vérifié l'existence de la garantie.

L'assistance aux passagers prévoit généralement le rapatriement en cas d'accident ou de maladie, le remboursement des frais médicaux engagés à l'étranger, le rapatriement du corps en cas de décès Il convient de vérifier s'il existe une franchise kilométrique en cas de panne et si les services d'assistance s'appliquent dans les pays traversés en cas de voyage à l'étranger.²⁵

²⁵ Conditions générales, assurance auto, société nationale d'assurance n°01/MF/DGT/DASS/du 15/03/2010, p14.

2- Exclusion et déchéance applicable en assurance automobile

Nous avons deux types d'exclusions, ils sont présentés ci-dessous :

2-1-Les exclusions s'appliquant à chaque garantie

2-1-1-La Dommage avec ou sans collision et la Dommage et collision (DASC) et (DC)

Outre les exclusions communes à toutes les garanties, demeure exclu de la garantie le contenu du véhicule assuré à l'exception des accessoires ou pièces de rechange prévues dans le catalogue du constructeur.²⁶

2-1-2- Bris De Glaces (BDG)

Sont exclus les dommages causés aux pavillons panoramiques ouvrants ou fixes.

Les dommages subis par les pavillons panoramiques.²⁷

Les éléments de carrosserie sont pris en charge dans le cadre de la garantie « dommages avec ou sans collision » « tous risque » ou « dommages collision » suivant les conditions de prise en charge relatives à chacune des garanties insérées dans les conditions particulières.

2-1-3- Vol

Outre les exclusions communes, à toutes les garanties, demeurent exclus :

- Le vol, en tout lieu, du véhicule assuré alors que les clés se trouvent à l'intérieur de celui-ci, sauf vol avec effraction d'un garage privatif, clos et fermé à clés ;
- Le vol du véhicule assuré alors que les clés se trouvent à l'intérieur d'un bâtiment non clos et non fermé à clés ;
- Le vol commis directement ou avec leur complicité, par les préposés du propriétaire du véhicule assuré pendant le service ou par les conjoints, ascendants et descendant sous son toit ;
- Les dommages indirects, tels que privation de jouissance et dépréciation ;
- Les frais de dépannage ou de garage ;
- Les dommages consécutifs à la perte ou au vol des clés, systèmes de commande à distance pour l'ouverture et la fermeture des portières et des documents administratifs du véhicule assuré sans que le véhicule ne soit volé ;
- Les dommages consécutifs à un abus de confiance tel que défini par l'article 376 du code pénal ;
- Les dommages consécutifs à une escroquerie ;

²⁶ Conditions générale, assurance auto, société nationale d'assurance n°01/MF/DGT/DASS/du 15/03/2010, P 6-7

²⁷ Idem.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

-Le contenu du véhicule assuré à l'exception des accessoires, les pièces de rechange prévues dans le catalogue du constructeur ;

-L'argenterie, les bijoux, les fourrures, les billets de banques, les titres, les espèces et valeurs sont exclus de la garantie.²⁸

2-1-4- Incendie ou Explosions

Outre les exclusions communes à toutes les garanties prévues à l'article 11, demeurent exclus :

-Les marchandises et objets transportés ;

-L'argenterie, les bijoux, les fourrures, les billets de banques, les titres, espèces et valeurs ;

-Les dommages occasionnés aux immeubles, choses ou animaux, loués ou confiés à quelque titre que ce soit à l'assuré ou au conducteur. Toutefois, cette exclusion ne s'applique pas aux conséquences pécuniaires de la responsabilité civile que l'assuré peut encourir du fait des dégâts d'incendie ou d'exception causés à un immeuble dans lequel le véhicule assuré est garé ;

-Le contenu du véhicule assuré sauf les pneumatiques, les accessoires et les pièces de rechange dont le constructeur prévoit la livraison en même temps que le véhicule ainsi que l'autoradio, lecteur DVD et leurs périphériques.²⁹

2-1-5-Défense et Recours

Outre les exclusions communes à toutes les garanties demeurent exclus :

-Les dommages subis par les personnes transportées à titre gratuit sur un véhicule à deux roues ;

-Les dommages subis par les personnes transportées sur tout véhicule ;

Sont également exclues de la garantie l'amende et les sommes versées sur la garantie, l'amende et sommes versées sur le champ à l'agent verbalisateur.³⁰

2-1-6-Assistance du Véhicule

Les exclusions relatives aux garanties « assistance du véhicule » sont :

-Les pannes répétitives et de même nature, causés par la non réparation du véhicule après une première intervention du service assistance dans le mois ;

-Tous les véhicules de transports en commun (taxi, minibus) ;

-Les frais de crevaison de pneumatique et/ou de panne carburant ;

²⁸ Conditions générales, assurance auto, société nationale d'assurance n°01/MF/DGT/DASS/du 15/03/2010, p 8.

²⁹ Conditions générales, assurance auto, société nationale d'assurance n°01/MF/DGT/DASS/du 15/03/2010, p 9

³⁰ Source : <http://www.jurisques.com>; support de cours de droit des assurances.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

- Les frais de restauration et d'hôtel, à l'exclusion de ceux prévus au contrat, engagé en cas d'attente pour récupérer le véhicule en réparation ;
- Les frais de taxis, sauf accord préalable de l'assisteuseur;
- Les frais relatifs à la perte des tiers de transport, papiers d'identité et document divers ;
- Les frais relatifs à la perte, au vol de bagages, de matériels, d'objets personnels laissés dans le véhicule ainsi que les accessoires de celui-ci ;
- Les frais relatifs à la perte et au vol des clés du véhicule assuré ;
- Tous les frais relatifs à une déclaration frauduleuse ;
- Tous les frais occasionnés en l'absence de permis de conduire ;
- Tous les événements et frais consécutifs à une conduite en état d'ivresse, sous l'effet d'alcool, de narcotiques ou de stupéfiants prohibés par loi ;
- Tous les frais engagés par le bénéficiaire sans l'accord préalable de l'assisteuseur.³¹

2-7-1-Assistance aux Personnes

Sont exclus de la garantie :

- Tous les cas de maladie ;
- Les lésions bénignes pouvant être traitées sur place et n'empêchant pas le bénéficiaire de poursuivre son déplacement ;
- les frais consécutifs à une tentative de suicide de l'assuré ;
- Les convalescences, les affections en cours de traitement et non encore consolidées et/ou nécessitant des soins ultérieurs programmés ;
- Les voyages entrepris dans un but de diagnostic et/ou de traitement, bilans médicaux, dépistages à titre préventif ;
- Les conséquences physiques et psychiques de l'usage de stupéfiants ou de drogues assimilées, ordonnées par un médecin ;
- Les frais de prothèse en général, de rééducation fonctionnelle, de massage, kinésithérapie ou d'optique ;
- Tous les événements et frais consécutifs à une conduite en état d'ivresse telle que définie à l'**article 11** des présentes conditions générales ou sous l'effet de narcotiques ou de stupéfiants prohibés par la loi.³²

³¹ Conditions générales, assurance auto, société nationale d'assurance n°01/MF/DGT/DASS/du 15/03/2010, p15

³² Source : <http://www.jurisques.com>; support de cours de droit des assurances.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

2-2-Les exclusions s'appliquant a toutes les garanties

Les exclusions de garanties ne dispensent pas l'assuré de l'obligation d'assurance, en ce qui concerne la RC pour les risques qui en sont exclus :

- Les dommages causés intentionnellement par l'assuré ou à son instigation.
- Les dommages résultant des effets directs ou indirects d'exposition, de dégagement de la chaleur d'irradiation, provenant de transmutation de noyaux d'atome ou de radioactivité.
- Les sinistres survenus lorsque le conducteur du véhicule assuré n'a pas l'âge requis ou ne pouvant justifier d'une licence de circulation ou du permis de conduire ; en état de validité (ni suspendu ; ni périmé) exigé par les règlements publics en vigueur, même si le conducteur prend une leçon de conduite ou est assisté d'une personne titulaire d'un permis de conduire régulier.

Sont exclus, sauf convention contraire :

- Les dommages survenus en cours d'épreuves, courses ou compétitions (ou leurs essais) soumises, par la réglementation en vigueur à l'autorisation préalable des pouvoirs publics, lorsque l'assuré a y participe en qualité de concurrent, d'organisateur ou de préposé de l'un des deux.
- Les dommages consécutifs à un tremblement de terre.
- Les dommages causés par le véhicule assuré, lorsqu'il transporte des matières inflammables, explosives, corrosives ou comburantes, si ces dommages ont été occasionnés ou aggravés du fait desdites matières. Toutefois, il ne sera pas tenu compte, pour l'application de cette exclusion du transport d'huiles, d'essence minérales ou de produits similaires, ne dépassant pas 500kg ou 600 litres, y compris la quantité de carburant liquide ou gazeux nécessaire à l'approvisionnement du moteur de véhicule assuré.
- Les dommages causés aux marchandises et objets transportés.
- Les dommages résultant des opérations de chargement ou de déchargement du véhicule assuré.
- Sauf convention contraire, les dommages occasionnés par la guerre étrangère, la guerre civile, par des émeutes, des mouvements populaires ou par des actes de terrorisme ou de sabotage, commis dans le cadre d'actions concertées de terrorisme ou de sabotage.
- Les amendes.³³

³³ Conditions générales, assurance auto, société nationale d'assurance n°01/MF/DGT/DASS/du 15/03/2010, p 19

2-3- Déchéances en Assurance Automobile

2-3-1- Au titre de la garantie Responsabilité Civile

Conformément à l'article 5 du décret N 80-34, du 16 02 1980 fixant les conditions d'applications de l'article 07 de l'ordonnance N 74-15, du 30 01 1974, relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et aux régimes d'indemnisation des dommages, est déchu du droit à l'indemnité :

- Le conducteur condamné pour avoir, au moment du sinistre conduit le véhicule en état d'ivresse ou sous l'effet d'un état alcoolique ou de stupéfiants ou de narcotique prohibés.

Ces dispositions ne sont pas, toutefois applicables à ses ayants droit en cas de décès. Cette déchéance ne s'applique pas également au conducteur lorsque celui-ci est atteint d'une **I.P.P** supérieure à 66% et consécutive à un accident de la circulation.

- Le conducteur et/ou propriétaire pour avoir, au moment du sinistre, transporté des personnes à titre onéreux sans autorisation réglementaire préalable.

- Le conducteur et/ou propriétaire qui est condamné pour avoir, au moment du sinistre, effectué un transport de personnes ou d'objets non conforme aux conditions de sécurité fixées par les dispositions légales et réglementaires en vigueur.³⁴

2-3-2- Au titre des les garanties «Tous Risques» et «Dommages Collision»

Est déchu de la garantie, le conducteur et/ou le propriétaire, lorsque le conducteur du véhicule se trouve sous l'emprise d'un état alcoolique dont le seuil est fixé par les lois et règlements en vigueur ou s'il est établi, à l'occasion d'un accident, qu'il a fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants

Néanmoins, la garantie reste acquise, dans le cadre de l'activité, si le conducteur est le préposé de l'assuré et que ce dernier n'est pas dans le véhicule au moment de l'accident.³⁵

2-3-3- Au titre de la garantie «Défense et Recours»

Si la responsabilité totale ou partielle de l'accident est déterminé par la conduit en état d'ivresse ou sous l'effet d'un état alcoolique ou de stupéfiants ou de narcotique prohibés, le conducteur condamne, à ce titre, ne peut prétendre au bénéfice de la garantie «défense et recours».

- Le conducteur et/ou propriétaire pour avoir, au moment du sinistre, transporté des personnes à titre onéreux sans l'autorisation préalable réglementaire, dans le cas ou ces personnes ont subi des dommages.

- Le conducteur et/ou le propriétaire qui est condamné pour avoir, au moment du sinistre, effectué un transport de personnes ou d'objets non conformes aux conditions de sécurité fixées par la législation en vigueur.

³⁴ L'article 12 de l'ordonnance 95-07 du 25 janvier 1995, relative aux assurances modifiée ou complétée par la loi n°06-04 du 20 février 2006.

³⁵ Idem.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

Ces dispositions ne sont pas, toutefois, applicables à ses ayants droit en cas de décès.³⁶

4-Limitation de garantie a l'égard des personnes transportées

La garantie de responsabilité civile de l'assuré à l'égard des personnes transportées dans le véhicule assuré, s'applique seulement aux dommages corporels causés à ces personnes et à la détérioration de leurs vêtements lorsqu'il est l'accessoire d'un dommage corporel.

Cette garantie n'a d'effet :

-En ce qui concerne les véhicules de tourisme (y compris celles à carrosserie transformable), les véhicules de place et les véhicules affectés au transport en commun de personnes, que lorsque les passagers sont transportés à l'intérieur des véhicules.

-En ce qui concerne les véhicules utilitaires, que lorsque les conditions prévues aux articles 33 et suivants de l'arrête ministériel les 20.06.1983 portant réglementations des véhicules employés aux transports en commun des personnes sont réunies.

-En ce qui concerne les tracteurs ne rentrant pas dans la catégorie 3 ci-dessus que lorsque le nombre de personnes transportées ne dépasse pas celui des places prévues par le constructeur.

-En ce qui concerne les véhicules à deux roues (avec ou sans side-car) et les triporteurs, que lorsque les conditions suivantes sont observées :

- ✓ Le véhicule ne doit transporter, en sus du conducteur, qu'un seul passager(ou deux passagers lorsque le véhicule est un tandem).
- ✓ Le nombre de personnes transportées dans un side-car ne doit pas dépasser le nombre de places prévues par le constructeur (la présence dans le side-car, d'un enfant de moins de 5 ans accompagné d'un adulte, n'implique pas le dépassement de cette limite).

-En ce qui concerne les remorques ou semi-remorques, qu'à la double condition que celles-ci soient construites en vue d'effectuer des transports de personnes et que les passagers soient transportés à l'intérieur du véhicule assuré.³⁷

L'assurance automobile a pour objectif principal de garantir le conducteur d'un véhicule automobile contre les conséquences des dommages matériels ou corporels causés par son véhicule à des tiers (responsabilité civile), c'est une assurance obligatoire.

L'assurance automobile peut inclure également, selon les modalités du contrat d'assurance souscrit, des garanties complémentaires facultatives couvrant par exemple les dommages matériels pour les véhicules assurés comme vol, la brise de glace, incendie et les dommages corporels du conducteur

³⁶ Source : <http://www.jurisques.com>; support de cours de droit des assurances.

³⁷ L'article 13 de l'ordonnance 95-07 relative aux assurances 07 du 25 janvier 1995, relative aux assurances modifiée ou complétée par la loi n°06-04 du 20 février 2006.

Section 3 : La gestion sinistre automobile

Le sinistre sert à désigner le risque qui se réalise, l'évènement qui va faire jouer les garanties du contrat, le sinistre peut être l'incendie, le vol, l'accident pour les assureurs de RC. Le sinistre n'est pas considéré réel, dès la réclamation de la victime d'un dédommagement au responsable assuré, c'est un évènement (incendie, vol, dégâts des eaux, décès,) qui fait jouer les garanties du contrat : indemnité, capital.

La gestion des sinistres se caractérise par deux aspects importants :

Le premier aspect est lié à des conséquences matérielles, c'est-à-dire, le véhicule assuré a subi des dommages uniquement matériels. La procédure, dans ce cas est complexe selon que l'assuré soit assuré en responsabilité civile ou en garantie dommages (exemple : DC, BDG et autres).

Le deuxième aspect est lié à des conséquences corporelles, c'est-à-dire, que l'accident a occasionné au conducteur ou aux occupants ou aux tiers des conséquences corporelles (décès ou blessure). La procédure, dans ce cas, est également complexe car la victime aura le choix d'être indemnisée, soit par voie de transactionnelle (à l'amiable) (la loi 88-31), soit par la voie judiciaire (tribunaux).

1-Gestion du sinistre matériel

1-1-Déclaration du sinistre matériel

1-1-1 - L'acte de déclaration du sinistre matériel

Dans un premier lieu, il faut rassembler les pièces nécessaires à l'instruction du dossier. On constate le procès-verbal qui est un document qui rend compte des circonstances des accidents et dont les juges s'inspirent pour rendre leurs jugements.

Les constats d'accidents sont effectués et les procès-verbaux de constats sont préparés par la brigade des accidents des services de police pour les accidents survenant en zone et par la gendarmerie pour les accidents survenant en dehors du périmètre urbain.

Les procès-verbaux des constats d'accidents fournissent généralement les informations sur les éléments suivants :

- Date, l'heure et lieu d'accident ;
- Ses circonstances ;
- Les noms des victimes et la nature de leurs préjudices corporels ;
- La description du véhicule ou des véhicules mis en cause dans l'accident, la nature de leurs dommages ;
- L'état des chaussées (largeur, visibilité, état d'entretien, etc.) ;
- Les déclarations des témoins.³⁸

Les officiers ou agents de la police qui ont constaté un accident corporel de la circulation doivent transmettre une copie du procès-verbal du constat de manière automatique à chacun des assureurs concernés dans un délai de 3 mois.

³⁸ <http://www.oecd.org/fr/reraites/assurances/33966203.pdf.consulte> le 23/06/2019, à 17 :30

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

La présence du permis de conduire est exigée pour le traitement du dossier sinistre, en raison du fait que les accidents survenant alors que le conducteur n'est pas titulaire, sont exclus du champ de la garantie ou donnent lieu à un recours subrogatoire de l'assuré.³⁹

1-1-2-La forme de déclaration sinistre

La forme de déclaration du sinistre n'est pas prévue par la loi. En conséquence, toute personne ayant intérêt de déclarer le sinistre peut le faire par tous les moyens, notamment, par déclaration verbale, par lettre massive ou recommandée.

Cependant, la nécessité pour l'assuré de détenir la preuve de sa déclaration est indispensable. De même, la nécessité pour les assureurs de réunir rapidement toutes les informations dont ils ont besoin pour traiter les dossiers. Et cette déclaration est sous la forme soit des constats amiables, soit des formulaires de déclarations de sinistre pré-imprimées pour recueillir leurs déclarations.

Le constat amiable est un formulaire conçu par les assureurs pour faciliter le recueil d'information destinée à l'instruction du dossier-sinistre. Le constat de police et de gendarmerie restant nécessaire en cas de préjudices corporels.⁴⁰

1-1-3-L'ouverture du dossier sinistre

Il s'agit, dans ce cas précis, du classement de la déclaration du sinistre sur lequel sont reproduits tous les renseignements portés sur le contrat ainsi que l'évaluation provisoire du dommage.

Et pour que la compagnie d'assurance règle le sinistre, il faut passer par un ensemble d'étapes.

1-1-3-1-La déclaration d'accident et le délai accordé par la loi

Conformément à l'article 15 alinéa 05 de l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 et l'article 17 des conditions générales automobiles, l'assuré et tenu, sauf cas fortuit ou de force majeure, de faire sa déclaration dans les sept jours de la date à laquelle il a eu connaissance d'un sinistre affectant l'une des garanties accordées par le présent contrat.

-s'il s'agit d'un vol, ce délai est réduit à 3 jours ouvrables sauf cas fortuit ou force moyenne.

-l'absence ou le retard de la déclaration par l'assuré engendra deux situations :

1- lorsque l'indemnité est due au titre de la garantie dommage, l'assuré perd le bénéfice de l'indemnité.

3- lorsque l'indemnité est due par les personnes autres que l'assuré au titre de la RC, la déchéance en peut être appliquée puisqu'elle n'est pas opposable aux tiers.⁴¹

³⁹ <http://www.oecd.org/fr/reraites/assurances/33966203.pdf.consulte> le 23/06/2019, à 17.30

⁴⁰ Juis-closseur, Assurance et responsabilité civile, Paris, 1993, p9.

⁴¹ L'article 15 alinéa 05 de l'ordonnance 95-07 du 25/01/1995 et l'article 17 des conditions générales automobiles.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

1-1-3-2-La réception de la déclaration

La déclaration est faite par l'assuré ou par son mandataire par écrit signé. L'assuré remplit une déclaration pour tout sinistre automobile. Le gestionnaire qui reçoit la déclaration s'assure que les informations essentielles y figurent (n° de police, nom du client, date et lieu de sinistre, les circonstances). Et appose son visa sur la déclaration, l'agent qui reçoit la déclaration demande une photocopie de carte grise et de permis de conduire.

1-1-3-3-Vérification des renseignements

Cette opération consiste à vérifier les garanties souscrites et si la garantie rentre dans la catégorie des risques couverts. Si la garantie de risque n'est pas couverte, dans ce cas, la demande à l'expert de faire son rôle n'est pas nécessaire.

1-1-3-4-Enregistrement de la déclaration

L'enregistrement de la déclaration du sinistre. Elle s'effectue par le gestionnaire en suivant les étapes ci-dessous :

- Le chef de département fait sortir le contrat et vérifie que la garantie demandée a été souscrite.
- Il transmet les déclarations aux gestionnaires qui prévoient une provision, qui est à son tour le transmet à la gestion chargée de l'ouverture des dossiers.
- Le gestionnaire procède alors à l'ouverture informatique du dossier sinistre dans le système informatique, il indique sur la cote du dossier le numéro de la police d'assurance et l'échéance, la date de paiement de la prime, la date de sinistre, et la nature du risque.
- La machine affecte automatiquement un numéro de dossier qui est repris sur la côte du dossier sinistre par le rédacteur.⁴²

1-2-Nomination de l'expert

*« L'expertise est une étape clé de la procédure de la gestion des sinistres, car elle intervient à un moment difficile pour l'assuré, chargé de sentiments négatifs. Or, la satisfaction du client sera d'autant plus grande que le service rendu de qualité viendra répondre à son besoin dans une situation urgente et stressante ».*⁴³

Le gestionnaire procède à la consultation du fichier des experts agréés par types de sinistre et nomme un expert en respectant le critère de la rotation.

⁴² Grouci Yacine, Hafid Mokrane, « les assurances : évaluation de la sinistralité automobile dans la wilaya de Tizi-Ouzou (cas de la société algérienne des assurances SAA », mémoire de fin d'études en vue de l'obtention du diplôme de licence en Sciences Commerciales, option finance, promotion : 2010-2011.

⁴³ « L'expertise d'assurance, un maillon déterminant de la qualité de la relation assureur-assuré », revue de l'assurance N°7, publication du CNA, décembre 2014, p17.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

1-2-1-L'expertise

L'article 21 de l'ordonnance 74-15 dispose « *qu'aucun remboursement de dommages matériels causés à un véhicule ne peut être effectué si ce véhicule endommage n'a pas fait l'objet d'une expertise préalable* ». ⁴⁴

L'expertise devra permettre aux gestionnaires de mieux apprécier les responsables d'indices décelés lors de l'expertise.

1-2-2-Les différents types d'expertise

Il y a différents types d'expertise en assurance automobiles, à laquelle l'assuré peut contester l'évaluation du dommage issue du rapport à l'expertise. ⁴⁵

1-2-2-1-Expertise classique

Expertise classique se compose de deux types :

- Expertise sur centre ou hors centre
- Expertise à l'acte.

1-2-2-1-1-Expertise sur centre ou hors centre

Elle est la plus courante, on la réalise soit au niveau de notre centre d'expertise soit dans les agences d'assurances. Elle débute par la réception d'un ODS accompagné de la déclaration du sinistre et la carte grise du véhicule, l'enregistrement de l'information, la visite du véhicule, la prise de photos et en dernier lieu l'établissement d'un procès-verbal d'expertise.

1-2-2-1-2-Expertise à l'acte

Elle est réalisée dans des garages de réparation des véhicules suite à un accident ou une défaillance interne qui empêche le déplacement du véhicule dans un centre d'expertise ou une agence ou il y a un expert en vacation.

L'expert définit conjointement avec le réparateur les méthodes de réparation (remise en état, remplacement, ajustage, soudage).

1-2-2-2-Expertise contradictoire

Conformément à l'article 19 de la convention interentreprises « l'expertise contradictoire est obligatoire pour les sinistres dont le montant des dommages est égale ou supérieur à 30000 DA et qui a été revu en hausse à 150000 DA à partir du 01/07/2014 ». L'expert doit adresser une invitation à son confrère expert de l'agence adverse en lui indiquant les renseignements du véhicule et l'adresse exacte où le véhicule a été expertisé et ensuite arrêter le PV conjointement.

⁴⁴ Article 21 de l'ordonnance 74-15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages

⁴⁵ TOUABI SOFIANE, Mémoire de fin d'études « Expertise Automobile », Tizi-Ouzou, 2015, page 11-13.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

1-2-2-3-La contre-expertise

Dans le cas où l'assuré juge qu'il a été lésé par la conclusion de l'expert, celui-ci ouvre le droit d'engager à ses frais un autre expert pour dresser un deuxième PV, si le litige persiste, les instances judiciaires trancheront si la requête est faite par l'agence ou l'assuré, les frais du troisième expert sont à partager par les deux parties antagonistes.

1-2-2-4-Tierce expertise (arbitrage)

Les parties contractantes se mettant d'accord sur son utilité et diligentent une tierce personne pour expertiser la situation, pour trancher sur le montant des dommages, lorsqu'un écart est constaté entre l'expertise initiale et l'expertise contradictoire.

1-3-Etude de responsabilité

A partir d'un PV d'expertise qu'on peut déterminer les responsabilités de chaque assurée, Cette dernière est déterminée selon le code de la route et le barème de responsabilité (infra-code).

1-3-1-L'assuré est responsable : à la réception de procès-verbal (PV), si l'assuré est totalement responsable dont l'assureur attend les pièces remises par l'agence adverse et l'avertir qu'un sinistre a été ouvert. Dans ce cas, il y a lieu de faire droit de la réclamation et faire opposition à l'Etat exécutoire au majeur d'une action en justice.

1-3-2-L'assuré n'est pas responsable : dans ce cas, l'agence envoie le PV, les photos, la déclaration à l'agence adverse plus la mise en cause à cette dernière, c'est-à-dire le recours contre le tiers responsable pour le compte de l'assuré.⁴⁶

1-4-Exercice de recours

Le recours est exercé auprès de l'agence concernée qui est habilitée à décider du règlement des sinistres. Le recours engagé par l'une des parties doit être constaté par écrit, soit par une réclamation accompagnée d'une copie lisible de la déclaration d'accident et des pièces justificatives et tous les renseignements nécessaires permettant aux destinataires l'identification du sinistre.

1-5-Règlement des sinistres touchant les garanties

1-5-1-Le règlement en garantie vol de véhicule

Pour procéder au règlement du sinistre, les documents à demander sont :

- Procès-verbal d'expertise ;
- Dépôt de plainte ;
- Certificat de non gage ;
- Carte grise de véhicule volée ;
- Clés ;

⁴⁶ Guide de gestion de l'assurance «automobile », p75.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

- Attestation de recherche infructueuses ou attestation sur l'honneur légalisée.

En cas ou :

- Le véhicule volé est retrouvé, il sera procédé à une expertise pour évaluer les dégâts subis au cours du vol.
- Le véhicule volé n'a pas été retrouvé, il sera remboursé à l'assuré la valeur vénale du véhicule assuré.

Le règlement doit intervenir dans les 2 mois qui suivent la remise des éléments cités plus haut.

L'agence devra suivre les dossiers vol et déposer auprès des autorités où la plainte a été enregistrée, une opposition de non restitution du véhicule à son propriétaire si ce dernier a été indemnisé.

Si l'assuré désire reprendre son véhicule retrouvé, il devra restituer le montant de l'indemnité due aux détériorations subies par le véhicule.⁴⁷

1-5-2-Règlement en dommage-collision

Le règlement en dommage -collision est subordonné à :

- L'identification du tiers ;
- Le numéro d'immatriculation du véhicule ;
- Le numéro de la police d'assurance ;
- Son permis de conduire.

Au titre de la garantie tierce, il y a lieu de distinguer les véhicules assurés en valeur à neuf pour lesquels la vétusté n'est pas applicable et ceux qui sont assurés en valeur vénale et auxquels la vétusté est déduite.⁴⁸

1-5-2-1-Mode de règlement

1-5-2-1-1-L'assuré est responsable

L'indemnisation de l'assuré est conditionnée ainsi :

-Si le montant des dommages est inférieur à la garantie, il y a lieu de régler en ajoutant l'immobilisation, et en déduisant par la suite la vétusté et la franchise.

-Si le montant des dommages est supérieur à la garantie, il y a lieu de régler à concurrence de la garantie en ajoutant l'immobilisation et en déduisant la franchise.

1-5-2-1-2-Responsabilité totale du tiers

L'indemnisation de l'assuré est conditionnée ainsi :

⁴⁷ Guide de gestion de l'assurance «automobile », p76.

⁴⁸ Guide de gestion de l'assurance «automobile », p77.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

-Si le montant des dommages est inférieur à la garantie, il y a lieu de régler en ajoutant l'immobilisation, en déduisant la vétusté et la franchise.

-Si le montant des dommages est supérieur à la garantie, il y a lieu de régler à concurrence de la garantie en ajoutant l'immobilisation et en déduisant la franchise.

A savoir que :

- La vétusté n'est pas applicable en DC que lorsque les dommages sont inférieurs à la garantie.
- L'immobilisation est accordée lorsqu'elle dépasse les deux (2) jours. Elle est de l'ordre de :

4%	pour les véhicules particuliers (tourisme à usage d'affaire)
6%	pour les taxis, auto-école et véhicule utilitaires
8%	pour les véhicules à usages de transports publics de voyageurs ou de marchandises. (TPV et TPM).

1-5-3-Le règlement en BDG

Le règlement se fait sur la base d'un procès-verbal d'expertise, les glaces étoilées ou fêlées ne peuvent pas être indemnisées que si l'expert qui a évalué les dommages aura opposé un visa de conformité après réparation.

Cette mesure est obligatoire pour ce cas précis et constitue une mesure préventive prise par l'agence parée à la fraude⁴⁹.

La franchise en bris de glace est de 300 DA par sinistre.

A partir de l'année 2018, le règlement de cette garantie (BDG) se fait par un remplacement direct des glaces au niveau de l'organisme IPA. (Voir l'annexe N°07).

1-5-4-La garantie défense et recours

Cette garantie est généralement accordée à tous les assurés⁵⁰.

1-5-4-1- Défense pénale de l'assuré

L'assureur s'engage à prendre la défense de son assuré en cas de poursuite engagée par le ministre public devant les tribunaux ou de simple police.

⁴⁹ Guide de gestion de l'assurance «automobile », p82.

⁵⁰ Guide de gestion de l'assurance «automobile », p83

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

1-5-4-2- Défense contre le tiers responsable

En cas d'accident causé au véhicule assuré et imputable à un tiers, à exercer à ses frais toute intervention amiable ou judiciaire en vue d'obtenir de ce tiers le paiement de tous dommages et intérêts y compris le remboursement des dégâts aux objets transportés et comme accessoires à la réclamation pour les dommages matériels.

1-6-Technique d'indemnisation

Les assurances ont pour finalité la protection de l'assuré contre le dommage qu'il subit et contre les dettes dues compte tenu des dommages causés à autrui et qui engage sa responsabilité. Cette protection ne devient effective qu'avec le système d'indemnisation qui consiste à réparer toute atteinte éventuelle. Cette indemnisation peut être soit matériels, soit corporelle.

1-6-1-Indemnisation des dommages matériels

En cas de réalisation d'un risque assuré, l'assureur doit réparer le préjudice en versant une somme d'argent, mais il ne le fera que dans la limite de la garantie accordée à l'assuré. Cette somme d'argent est destinée, soit au souscripteur, soit au bénéficiaire soit à autrui ⁵¹

1-6-1-1-Evaluation de l'indemnité

L'évaluation de l'indemnité doit être précédée par rassemblement de certaines pièces nécessaires à l'instruction du dossier sinistre et l'établissement de responsabilité.

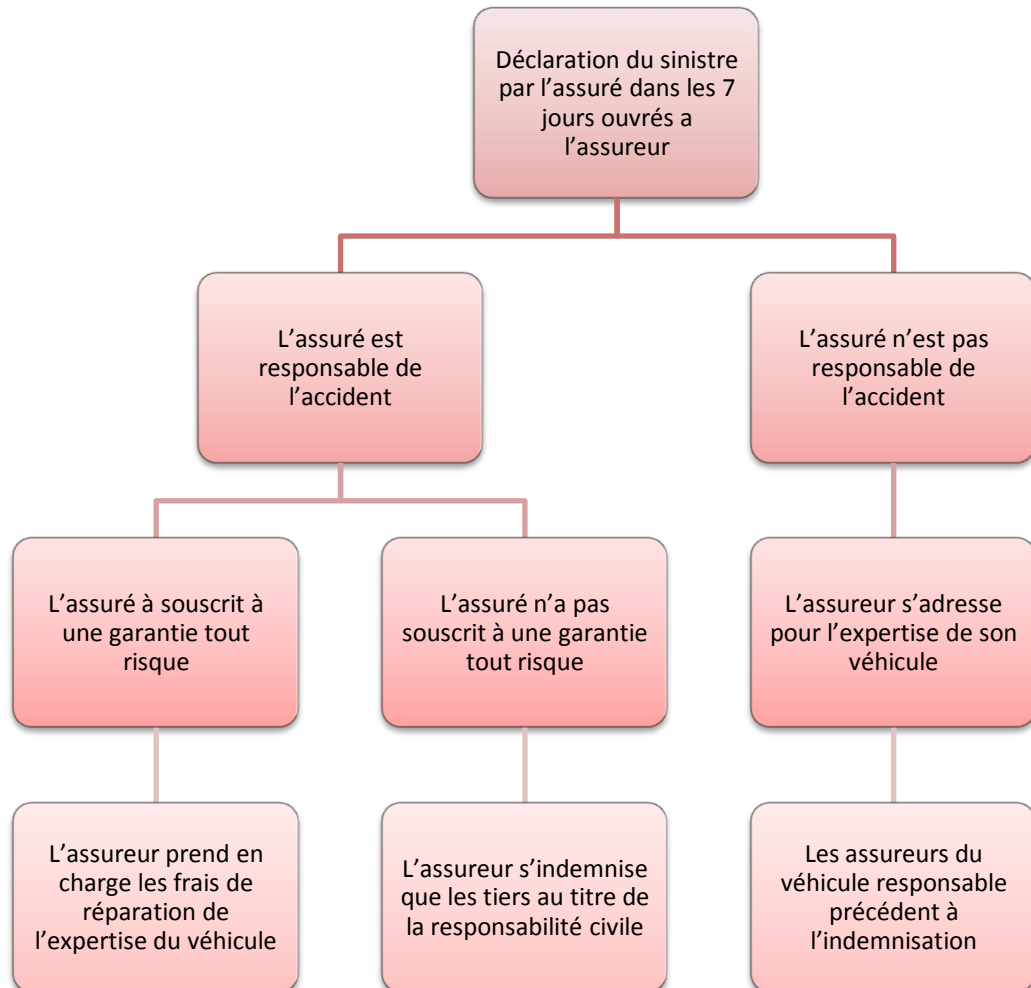
Lorsqu'il y a accident de circulation, la loi exige qu'il soit établi un rapport par les autorités à travers un procès verbal de constat des commissariats ou des gendarmeries ou par les experts.

Le procès verbal (PV) est un document qui rend compte des circonstances de l'accident et dont les assureurs et les juges s'inspirent ; les premiers pour l'estimation préliminaire du dommage, l'effectivité du sinistre et surtout la détermination du responsable du dommage en cause, et les seconds, pour rendre leur décision. Le PV vient corroborer les déclarations faites par la partie intéressée du sinistre auprès de l'assureur. C'est à partir du PV que l'on apprécie l'attitude des antagonistes face aux principales règles de la circulation et à l'aide du barème de responsabilité, on détermine le degré de responsabilité de chacun.

⁵¹ COUIBAULT F, ELIASHBERG C, LATRASSE M, « les grandes principes de l'assurance », édition l'Argus, 5^{ème} édition, Paris, 2002, p46.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

Figure n°01 : Indemnisation d'un préjudice matériel automobile



Source : NDIAYE.Y, Evaluation de la qualité des prestations relatives à la gestion des sinistres, option Master professionnel en audit et contrôle de gestion, institut supérieur de comptabilité, de banque et de finance, 2011, p11.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

3-1-7-Gestion des évènements « SORTS » (Classements des dossiers sinistre matériels)

Durant tout le processus de gestion d'un dossier sinistre. Ce dernier, connaît plusieurs étapes (depuis l'ouverture jusqu'à l'archivage définitif). Ces étapes sont appelées, communément, « SORTS ».⁵²

1-Ouvert: dès l'ouverture d'un dossier sinistre, sous logiciel, le sort est automatiquement défini comme « Ouvert ». Cependant, le gestionnaire sinistre doit indiquer dans la case « observation » s'il s'agit d'un sinistre ouvert suite à une déclaration de sinistre ou suite à une réclamation (ouverture pour ordre).

2-Clôturé : ce sort concerne les dossiers sinistres ayant fait l'objet de règlements définitifs en matière de :

- Garanties contractuelles (RC, DC, DASC, BDG, VIV, DR, ATS) ;
- Honoraires d'expertises ;
- Recours encaissés et décaissés en faveur des assurés.

En d'autres termes, un dossier sinistre doit faire l'objet d'une clôture lorsque tous les règlements le concernant ont été opérés (sur le plan technique et sur le plan comptable) avec établissement des quittances de règlement et des chèques. Ainsi, le dossier physique peut être mis en archives.

3-Classé sans suite: ce sort concerne les dossiers sinistres pour lesquels des décisions de classement sans suite ont été prises.

On peut citer certains :

Cas de classement sans suite d'un dossier sinistre matériel :

- Absence de garantie couvrant le sinistre.
- Sinistre survenu hors période de couverture.
- Cas d'exclusion de garanties (voir conditions générales).
- Cas de déchéances (voir conditions générales)
 - La déchéance n'est pas opposable au tiers.
 - Prescription : le délai de prescription pour toutes actions de l'assuré ou de l'assureur, nées du contrat d'assurance, est de **03 ans**, à partir de l'événement qui lui donne naissance.
 - Absence de dégâts matériels engendrés par le sinistre.
 - Dégâts sous franchise.
 - Absence de PV d'expertise ou de photos d'expertise (matérialité non prouvée).

⁵² HAMZA.ARBANE, « Assurance automobile », EHEA, DIPLOME DE MASTER « GESTION ASSURANCES » Alger, 2015, p 26-27

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

- Fausse déclaration (tentative de fraude à l'assurance).
- Absence de la réclamation du tiers, dans le cas d'un règlement au titre de la garantie « RC » : mise en cause, PV d'expertise et photos.
- Absence de dépôt de plainte, pour les dossiers « VOL ».

4-Remis en cours: ce sort est utilisé lorsqu'il s'agit de remettre pour gestion un dossier sinistre matériel qui a déjà été «Clôturé» ou « Classé sans suite » et ce, suite à l'apparition d'un élément nouveau, à savoir ;

- Citation à comparaitre ;
- Réclamation fondée de l'assuré ou d'une victime suite au sinistre ;
- Jugement par défaut.

5-Gestion pour recours: ce sort concerne les dossiers sinistres matériels ayant fait l'objet de tous les règlements aussi bien en principal qu'en honoraires où il ne reste que le recours à encaisser.

2-Gestion sinistre corporel

Comme son nom l'indique, toute atteinte à l'intégrité physique de la personne, constitue une atteinte au droit de la personnalité le plus inviolable, à la sécurité publique et à la paix sociale.

L'indemnisation des préjudices corporels s'avère ainsi indispensable. Cette indemnisation diffère selon qu'ils s'agissent de préjudices simples ou de préjudices soldés par un décès immédiat.

2-1-Constataion des dommages

Pour bien constater les dommages causés par les accidents de circulations ; les victimes doivent dans un premier temps faire parvenir à l'assureur :

- ✓ Un certificat médical constatant l'étendue de préjudice subi par elle, ce certificat doit être adressé dans un délai de huit (8) jours à compter de la date de l'accident sauf cas de force majeure à l'autorité qui a procédé à l'enquête.
- ✓ Tous les certificats médicaux qui constatent la consolidation des blessures doivent être adressés à l'assureur sur demande (selon l'article 07 du décret 80-35 du 16/02/1980).

En contre partie et dès la réception de la déclaration de sinistre corporel, l'assureur doit :

- ✓ Vérifier la déclaration si tous les renseignements y figurent.
- ✓ Contrôler les garanties.
- ✓ Ouvrir un dossier.
- ✓ Aviser le centre d'expertise médicale.
- ✓ Commander un procès-verbal (PV) d'enquête au commissariat ou à la gendarmerie qui indique l'auteur civilement responsable, les victimes, les témoins.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

Enfin, constituer un avocat qui doit être agréé au tribunal auprès duquel l'affaire que l'assureur doit soumettre la victime à l'examen de son médecin conseil qui doit déterminer la durée de l'incapacité temporaire de travail (ITT) et/ou le taux d'incapacité permanente partielle (IPP) s'il y a lieu (article **07 décret 80-35**).⁵³

2-2-Les personnes concernent par l'indemnisation

Les dommages corporels sont intégralement indemnisés, sauf lorsque la victime a :

-Provoqué volontairement ses blessures, par exemple en cas de comportement suicidaires.

-Commis une faute inexcusable, cause exclusive de l'accident. Toutefois, cette faute, n'est pas retenue, si au moment de l'accident, la victime est âgée de moins de 16 ans, de plus de 70 ans ou atteinte d'une incapacité permanente ou d'une invalidité au moins de 80%.⁵⁴

2-3-Caractère du dommage corporel

Le dommage corporel doit être actuel, personnel et direct :

-Le dommage doit être actuel et non simplement éventuel, c'est-à-dire qu'il doit exister au moment de la mise en mouvement de l'action civile. Le dommage corporel doit donc être déjà réalisé pour être réparable.

-Le dommage corporel doit être personnel, c'est-à-dire que l'action civile susceptible d'être portée devant un tribunal pour en obtenir réparation pour celui qui a été personnellement lésé, celui qui a personnellement souffert du dommage.

-Le dommage doit être direct, c'est-à-dire qu'il doit être rattaché à l'infraction par un lien de cause à effet. La cour de cassation parle d'un dommage prenant directement sa source dans le délit poursuivi.⁵⁵

2-4-Principes de l'indemnisation par un fond de garantie

L'idée d'indemnisation les victimes ayant subi certains dommages par des fonds publics, est à l'origine de la loi du 03/01/1977, modifiée à plusieurs reprises par la suite.

Pour obtenir réparation, la victime(ou ayants droits) doit, en règle générale, exercer son activité contre les auteurs, les complices et les tiers civilement responsable.

Certains victimes, et notamment celles subissant un dommage corporel, pouvant exercer un recours en indemnité devant une commission juridictionnelle instituée dans le ressort de chaque tribunal de grande instance. Ce recours est exercé non pas contre ceux qui sont pénalement ou civilement responsables, mais contre un fonds de garanties.⁵⁶

⁵³ Nait BELKACEM, M, « L'assurance automobile : les différentes garanties et la gestion des sinistres » Mémoire de fin d'études en vue d'obtention du diplôme de licence en Sciences commerciale, option finance, UMMTO, 2011, p 61.

⁵⁴ www.ffa.fr «accident de la route, quelle indemnisation pour les dommages corporel ».

⁵⁵ Guide de la justice.

⁵⁶ Guide de la justice op.cit

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

2-5-Conditions de l'indemnisation par un fonds de garantie

Les conditions requises tiennent à :

- **La nature du préjudice** : le dommage corporel doit être d'une certaine gravité. Le législateur exige que l'infraction ait entraîné la mort, une incapacité permanente ou une incapacité totale de travail personnel. En outre, seul le dommage corporel résultant d'une infraction est concerné.
- **La victime** : elle doit être dans l'impossibilité d'obtenir à un titre quelconque une indemnité effective et suffisante parce que l'auteur soit inconnu, soit insolvable, cette impossibilité ne concerne néanmoins, que le recours en indemnisation du préjudice corporel ayant entraîné une incapacité totale de travail inférieure à un mois. En outre, la victime ne doit pas avoir commis de faute.⁵⁷

2-6-La procédure d'indemnisation

Toute personne blessée lors d'un accident corporel, a le droit à une indemnisation pour ses dommages corporels, sauf :

- Si elle est recherché volontairement son dommage.
- Ou si elle commit une faute inexcusable qui constitue la seule cause de l'accident.

En ce qui concerne le conducteur blessé, s'il est responsable de l'accident, sa faute aura pour effet de limiter ou même d'exclure toute indemnisation, selon la circonstance.

Enfin, il existe des victimes dites protégées, indemnisées en tous les cas. Il s'agit de personnes âgées de moins de 16 ans ou de plus de 70 ans, ainsi que les personnes titulaires d'un titre d'invalidité au moins de 80%.⁵⁸

2-7-L'information des victimes

Des lors de la déclaration d'accident mentionne la présence de personnes blessées, l'assureur a l'obligation de prendre contact avec chaqu'un. Il doit adresser un questionnaire accompagné de la notice d'information destinée aux victimes d'accident de la circulation.

Parmi les informations obligatoires qui figurent sont notamment :

- Le droit d'obtenir une copie de procès-verbal.
- Le droit d'être assisté d'un avocat, ou d'un médecin lors d'un examen médical.
- La possibilité de saisir le tribunal compétent à n'importe quel moment de la procédure d'indemnisation.

2-8-Les préjudices d'indemnisables

Il faut comprendre que toute atteinte physique ou morale de la personne qu'est prise en compte.

⁵⁷ Guide de justice.

⁵⁸ Article A211-11 du code des assurances.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

A la suite d'une réflexion engagée par le ministre de la justice, une nouvelle nomenclature a été diffusée à l'ensemble des acteurs de l'indemnisation corporelle. La liste des préjudices pouvant faire objet d'une indemnisation comprend notamment :

- Dépenses de santé actuelles et futures.
- Pertes de gains professionnels actuels et futures.
- Souffrances endurées : souffrance physique ou psychique pendant précédant la consolidation,
- Incidence professionnelle : perte d'une chose professionnelle.
- Préjudices esthétique temporaire et permanent.
- Assistance par tierce personne.

Dans le cas d'une victime décédée, les proches peuvent prétendre à l'indemnisation de préjudices spécifiques, tels que les frais d'obsèques et les préjudices d'accompagnement.

Pour chacun des préjudices constatés, un montant doit être proposé à la victime. Si l'offre est insuffisante, il est possible de demander à l'assureur de revoir sa proposition. A défaut d'accord, il est également possible de saisir le tribunal.⁵⁹

2-9-Les délais d'indemnisation

En principe, l'assureur doit faire une offre d'indemnisation à la victime dans le délai maximum de huit mois à compte de l'accident.

Toutefois, l'offre définitive de l'indemnisation ne peut être faite que lorsque la victime est consolidé c'est-à-dire au moment où les lésions se fixent en prenant un caractère permanent. En pratique, l'état de consolidation est déterminé par un médecin-expert.

En cas de blessures légers, l'assureur peut solliciter un avis médical. Un médecin désigné par l'assureur évaluera vos préjudices a partir de votre dossier.

Et si la consolidation n'est pas acquise dans un délai de trois mois après l'accident, l'assureur propose un offre à caractère provisionnel, c'est-à-dire un versement partiel anticipé de la somme qui sera finalement octroyée à l'assure.

Dans ce cas, l'assurance devra communiquer à l'assure son offre définitive dans les cinq mois suivant la date à laquelle il aura été informé de la consolidation.

Lorsque l'offre a été acceptée par la victime, celle-ci dispose de quinze jours pour remettre en cours cet accord. En l'absence de manifestation de sa part, le règlement doit lui parvenir quarante-cinq jours après l'acceptation⁶⁰.

⁵⁹ Article 2226 du code civil.

⁶⁰ ABDEDDAIM A, SAADI R « L'indemnisation des sinistres matériels et corporels Cas de l'indemnisation d'un sinistre automobile par la SAA Bordj-Menaïel », Mémoire en vue de l'obtention du diplôme de Master en Sciences commerciales, Option : finance, UMMTO, 2016, p40.

2-10- Indemnisation des sinistres corporels automobiles

2-10-1-Procédure administrative

1) L'étude des dommages

Pour justifier (prouver) les dommages causés par les accidents de circulation, les victimes doivent dans un premier temps faire parvenir à l'assureur⁶¹ :

1^{ère} étape

- Remplir le contrat de sinistre (la déclaration d'accidents) en portant les noms des blessés ;
- Certificat médical descriptif constatant l'entendu du préjudice subi, ce dernier doit être adressé à son assureur dans un délai de 8 jours à compter de la date d'accident ;
- Joindre tous les certificats médicaux notamment ceux constatant la consolidation.

2^{ème} étape

La réception de la déclaration de sinistre corporel, l'assureur doit :

- Vérifier la déclaration sinistre si tous les renseignements nécessaires figurent ;
- Vérifier les garanties de la police d'assurance et sa validité ;
- Ouvrir un dossier suivant la numérotation d'ordre numérique.

3^{ème} étape

- Aviser le centre d'expertise médical ;
- Demander de Procès-verbal d'enquête aux autorités indiquées pour déterminer les responsabilités de l'accident ;
- Constituer un avocat agréé par les tribunaux pour défendre l'affaire ;
- Soumettre la victime à l'examen médical pour déterminer la durée d'incapacité temporaire de travail (**ITT**) et/ou le taux d'incapacité permanente partielle (**IPP**) si nécessaire (article 07 décret 80-35).

2-11- Gestion technique

L'assuré a le droit de désigner un avocat pour défendre au mieux ses intérêts mais nous n'allons pas nous intéresser aux procédures relatives aux affaires pénales (avocat- justice), notre travail sera consacré à ce qui se passe au sein de la SAA.

⁶¹ Article 07 décret 80-35, modifiant et complétant l'ordonnance 74-15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

2-11-1-Transaction amiable

La transaction amiable est un accord qui intervient entre la victime et la compagnie, en vue de l'indemnisation des dommages subis et de régler rapidement le dossier sinistre.

Elle a pour but d'alléger la gestion en matière de sinistres corporels. Cependant, même dans le cas d'une transaction amiable, l'article 16 de la loi 88-31 du 19-07-1988 impose une indemnisation basée sur le barème prévu en annexe.

Les pièces nécessaires pour une transaction amiable sont :

- Rapport médical du médecin de l'assureur ;
- Certificat médical prescrivant une dernière fiche de paie à la date de l'accident ;
- Si la victime est salariée, exiger une attestation de travail.⁶²

2-11-1-1-Les règles d'un sinistre corporel

Sous réserve des dispositions prévues par l'article 13 de l'ordonnance 74-15, le règlement de l'indemnité est effectué par l'assureur de la victime contenue :

- Lorsque la victime ne peut plus exercer son travail à la suite de l'accident ;
- Lorsque le bénéficiaire majeur opte pour ce mode d'indemnisation (article 16 loi 88-31) ;
- Lorsque la victime ou ses ayants droits sont reconnus incapables (article 16 loi 88-16) ;
- Lorsque le bénéficiaire est un mineur (article 10 loi 88-31).

Le montant annuel de la rente s'obtient en divisant le capital constitutif par le coefficient de la rente apprécié selon l'âge de la victime d'après le barème annexe à la loi 88-31 du 19-09-1988.

- Lorsqu'il s'agit d'un enfant mineur non salarié, l'indemnité qui lui sera allouée sera basée sur le salaire minimum. De même, lorsqu'il s'agit d'une infirmité permanente égale ou supérieure à 50% il sera alloué à la victime une rente ;
- Lorsque la victime est atteinte d'une capacité permanente égale ou supérieure à 80% nécessite l'assistance d'une tierce personne le montant du capital de la rente viagère est majoré de 40%.

2-11-1-1-1-L'indemnisation en cas de décès

En cas de décès, l'assureur devra réclamer :

- Certificat de médecin constatant le décès ;
- L'acte de décès, une fiche familiale ;
- Une attestation de l'organisme social par exemple :
 - Employés d'entreprise (CNASAT).

⁶² L'article 16 de la loi 88-31 du 19-07-1988, modifiant et complétant l'ordonnance 74-15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobile et au régime d'indemnisation des dommages.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

- Chauffeur de taxi, commerçant et toute profession libérale (CASNOS).
- Fellah (CRMA).
- Enseignant (MAATEC).

Et en plus, il faut une Fiche de paie du mois qui précède la date de l'accident pour les salariés, ou l'avertissement fiscal de l'année précédent le sinistre pour les commerçants ; Attestation, de l'APC, justifiant que le père et la mère étaient à la charge de la victime en cas de décès, le capital constitutif pour chaque bénéficiaire est obtenu en multipliant par 100 la valeur du point correspondant au salaire ou revenu professionnel de la victime à la date de l'accident conformément au tableau annexe à la loi 88-31 du 19/07/1988 par le coefficient ci-après :

- Conjoint : 30% ;
- Chaque enfant mineur à charge 15% ;
- Père mère 10% pour chacun d'eux.

En cas où la victime n'a laissé ni enfant ni conjoint, l'indemnisation sera transférée au père et la mère. Les personnes à charge au sens de la sécurité sociale à 10 % à chacun d'eux.⁶³

2-11-1-1-2- L'indemnisation en cas de blessures

Pour la réparation sous forme de capital, l'indemnisation s'effectue comme suit :

2-11-1-1-2-1- Indemnisation au titre de l'incapacité permanente IPP

Le calcul du capital est obtenu en multipliant la valeur des points correspondant à la tranche des salaires annuel ou revenu professionnel par le taux IPP.

Calcul d'indemnité= la valeur des points correspondant × le taux IPP.

2-11-1-1-2-2- Indemnisation au titre de l'incapacité temporaire de travail ITT

L'indemnité au titre de l'ITT s'effectue sur la base de 100% du salaire de poste ou revenu professionnel de la victime (loi 88-31).

2-11-1-1-2-3- Le fonds spécial d'indemnisation

L'indemnisation des victimes d'accidents de circulation est apparue dès 1951, avant même l'institution de l'obligation d'assurance, un fond de garantie automobile avait été créé dans le but de garantir l'indemnisation de toute victime d'accidents de circulation lorsque les voies de recours contre l'assureur du responsable ou l'assuré insolvable. Pour les mêmes buts, le législateur algérien avait créé en 1974 un fond spécial d'indemnisation par l'article 24 de l'ordonnance 74-15 pour garantir aux ayants droit et aux victimes l'indemnisation de tous les accidents causés par des véhicules terrestres à moteur dans le cas où le responsable des dommages demeure inconnu, ou se trouve au moment de l'accident déchu de la garantie ou insuffisamment couvert, ou non assuré, ou se révèle totalement ou partiellement insolvable⁶⁴.

⁶³ Loi 88-31 du 19/07/1988 modifiant et complétant l'ordonnance 74-15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobile et au régime d'indemnisation des dommages.

⁶⁴ L'article 24 de l'ordonnance 74-15, modifiant et complétant l'ordonnance 74-15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobile et au régime d'indemnisation des dommages.

2-12-Les différents préjudices

Le préjudice esthétique traduit l'expression de la souffrance morale qu'entraîne le caractère visible des séquelles de l'accident : visage défiguré, cicatrices, claudication etc. La loi 88-31 précise que les interventions sont payées ou remboursées intégralement.⁶⁵

2-12-1- Le pretium doloris

L'expression de la souffrance physique que le traumatisme a entraîné est déterminé par expertise médicale.

La loi 88-31 a jugé utile de ne pas retenir, dans une première étape, que deux niveaux d'indemnisation de ce type de préjudice correspondant respectivement au pretium doloris moyen et important.

L'indemnisation du pretium doloris déterminée par expertise médicale s'effectue comme suit :

- Pretium doloris moyen : deux fois le montant mensuel du salaire national minimum garanti à la date de l'accident.
- Pretium doloris important : quatre fois le montant mensuel du salaire minimum garanti à la date de l'accident.

2-12-2-Le préjudice moral

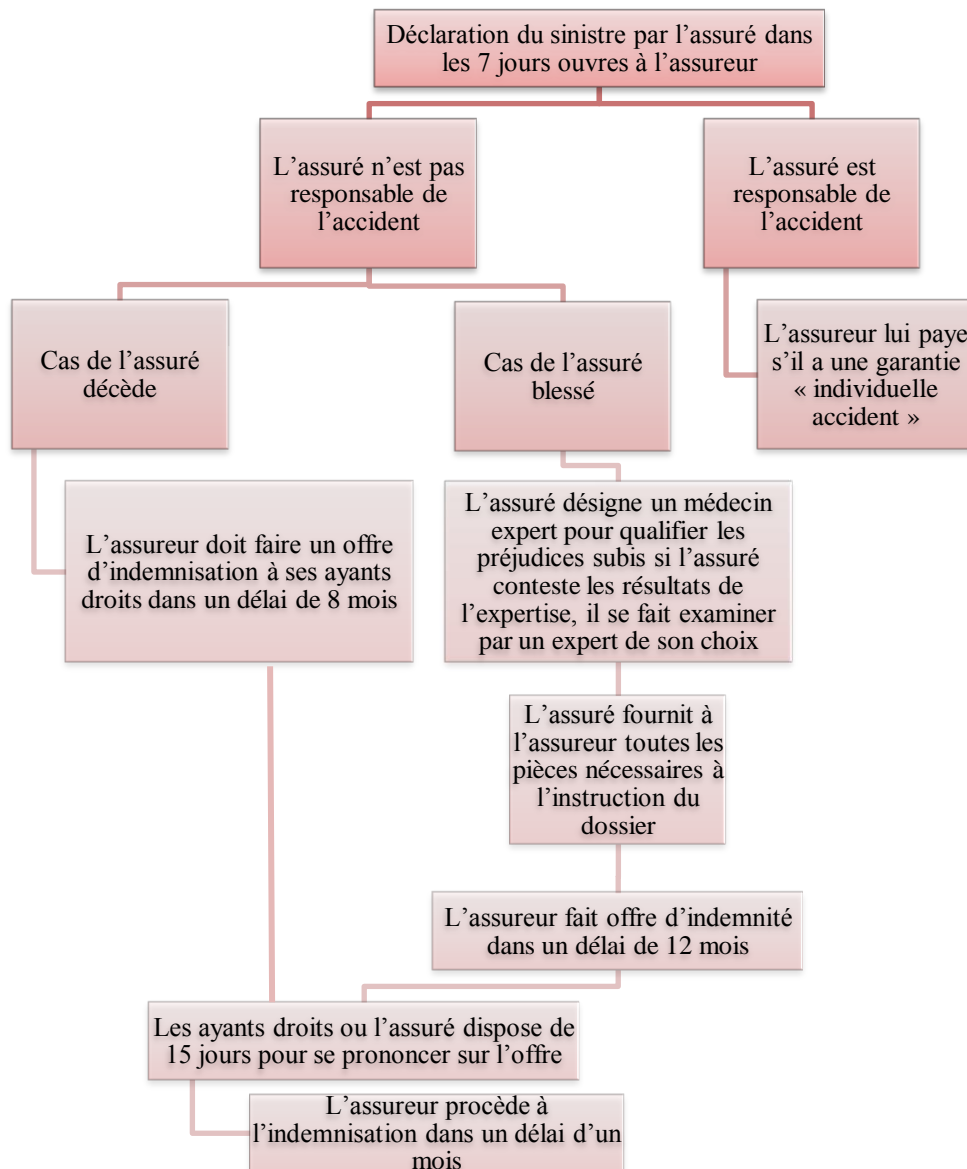
Le préjudice moral est la souffrance ressentie par une personne à la suite de la disparition d'un être cher.

La loi 88-31 limite le bénéfice de la réparation aux seuls personnes proches du défunt, c'est-à-dire chacun des père et mère, le conjoint et les enfants de la victime dans la limite de trois fois le montant mensuel du SNMG à la date de l'accident. (Voir l'annexe N°31).

⁶⁵ Loi 88-31, modifiant et complétant l'ordonnance 74-15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobile et au régime d'indemnisation des dommages.

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

Figure n°02 : Schéma d'une indemnisation d'un préjudice corporel automobile



Source :NDIAYE.Y, Evaluation de la qualité des prestations relatives à la gestion des sinistres, option Master professionnel en audit et contrôle de gestion, institut supérieur de comptabilité, de banque et de finance, 2011, p11.

Le droit de l'indemnisation des sinistres matériels ou corporels s'est construit par strates, les différentes dispositions ayant trait aux droits des victimes se sont superposés les unes aux autres. Au fur et à mesure que la protection de certaines victimes est assurée par des lois ou des règlements spécifiques, c'est le droit de la responsabilité qui abandonne un peu plus de terrain au profit d'un droit de l'indemnisation automatique.

Conclusion du chapitre II

Nous avons présenté dans ce deuxième chapitre les différentes garanties d'assurance automobile et le règlement sinistre.

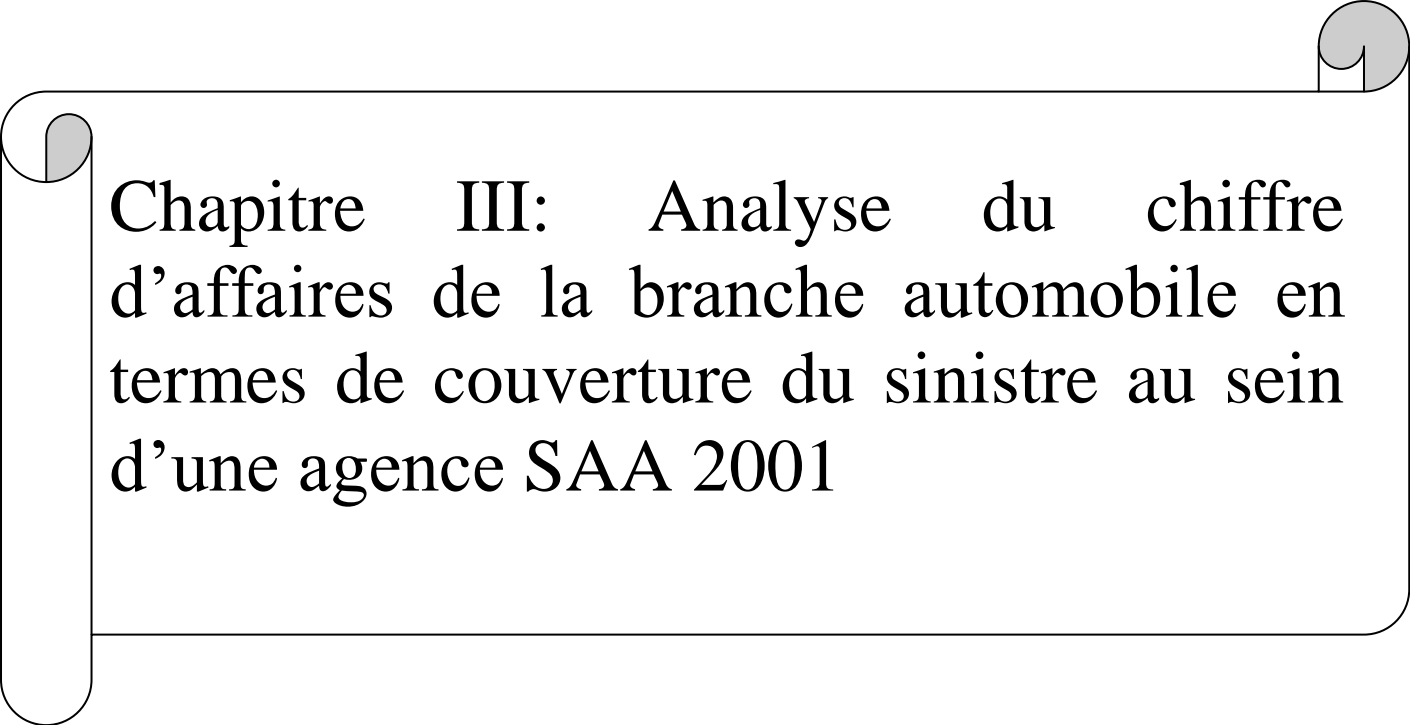
Nous ne pouvons pas parler de l'assurance automobile sans passer par la souscription d'un contrat d'assurance et par les différentes garanties. De là, on peut dire que le contrat d'assurance auto est une convention signée par l'assuré et l'assureur, qui détermine les droits et les obligations de chacun en cas de dommage. Et pour les garanties, il existe des garanties obligatoires et facultatives.

Toute personne qui met un véhicule en circulation doit souscrire une assurance automobile, celle-ci contient des garanties de la RC et plusieurs garanties facultatives. La garantie RC est souscrite non pas pour couvrir le véhicule de l'assuré ainsi que le tiers qui sera endommagé en cas de réalisation d'un sinistre.

Si le sinistre est réalisé, il se peut faire des dommages, soit matériel ou soit corporel.

Les sinistres matériels, sont ceux qui atteignent les biens des assurés consistant en la lésion d'intérêts de la nature économique. Le préjudice matériel ouvre droit à une indemnisation dont la valeur est appréciée.

Le dommage corporel s'agit d'une atteinte à l'intégrité physique d'une personne, aussi qualifiée de préjudice physiologique ou fonctionnel (amputation d'un membre etc....). En droit du dommage corporel, il convient de distinguer entre le dommage, d'une part qui est une atteinte à l'intégrité physique ou psychique de la personne humaine et le préjudice réparable, d'autre part. Le préjudice corporel ouvre droit à une indemnisation, si l'assuré et l'assureur sont mis d'accord que l'indemnisation sera par une transaction amiable, et s'il y a une confrontation entre les deux, ce sera par voie de justice.

A decorative graphic of a scroll with a black outline and a grey shadow, positioned horizontally across the middle of the page. The scroll is unrolled, with the text centered within its frame. The top and bottom edges of the scroll are curved, and there are small circular tabs at the corners.

Chapitre III: Analyse du chiffre d'affaires de la branche automobile en termes de couverture du sinistre au sein d'une agence SAA 2001

Introduction du chapitre III

Le secteur des assurances en Algérie, et comme dans le reste du monde, a connu des mutations considérables au fil du temps. En effet, au lendemain de l'indépendance, et pour des motifs de souveraineté, l'assurance a été mise sous tutelle de l'État. Dès lors, fut perçue l'angle de la sécurisation du patrimoine des entreprises étatiques et l'acte d'assurance était considéré beaucoup plus comme une démarche institutionnelle qu'un besoin de protection.

Le marché assuranciel en Algérie contient plusieurs compagnies d'assurance publiques et privés, La SAA est une entreprise à caractère commercial qui pratique la majorité des opérations d'assurance, sous la surveillance et le contrôle du ministère des finances. Elle possède un portefeuille client très diversifié, comportant aussi bien des personnes physiques que morales.

Les agences constituent un élément de base de l'entreprise. Elles sont rattachées aux directions régionales et chargées de réaliser les objectifs qui leurs sont assignés. Elles œuvrent à répondre à la demande de la clientèle.

Les états financiers demeurent la source primaire d'information pour la plupart des investisseurs et des analystes. Ce sont les documents les plus essentiels pour analyser la situation de l'entreprise et ainsi fournir des informations relatives à cette dernière.

Dans les lignes qui suivent, nous présenterons l'agence dans la quelles nous avons effectué notre stage, dans un premier temps. Et dans un seconde temps, nous passons à l'analyse de son chiffre d'affaires ainsi que son portefeuille. Ce chapitre est composé de trois sections :

- La premier sera consacré à la présentation de l'organisme d'accueil la SAA (en l'occurrence la Direction Régionale de Tizi-Ouzou), ensuite à la présentation de l'agence 2001.
- La seconde section portera sur l'étude du chiffre d'affaires de la branche automobile au sein de l'agence 2001 Tizi-Ouzou.
- La dernière section portera sur l'analyse de la couverture des sinistres automobiles au sein de l'agence 2001 Tizi-Ouzou.

Section 1 : Présentation de l'organisme d'accueil (la SAA de Tizi-Ouzou)

La société algérienne des assurances (SAA) est une société qui assure la couverture de ses clients contre les risques d'une part, et qui assiste des agriculteurs d'autre part ; et éleveurs dans leurs différentes activités, afin de leurs permettre une bonne maîtrise des techniques requises à leurs exploitations et d'améliorer leurs rendements avec le maximum de prévention et de sécurité.

1. Historique de la SAA

La SAA a été créée le 12 décembre 1963 sous forme d'une société mixte Algéro-Egyptienne (61%-39%), avant qu'elle ne soit institutionnellement monopolisée par l'Etat sur les opérations d'assurances par ordonnance N°66.127, le 27 mai 1966, ayant conduit à la nationalisation de la SAA par l'ordonnance N°66.129.

Le monopole de l'Etat sur les opérations d'assurances a conduit à l'exploitation du marché, en concurrence avec la CAAR, et la suppression des intermédiaires privés des assurances en 1972.¹

En Janvier 1976, avec la spécialisation des entreprises d'assurances, la SAA a été chargée de développer les segments du marché concernant les branches d'assurances suivantes :

- Automobile ;
- Risques des ménages, des artisans et commerçants, des collectivités locales et autres institutions relevant du secteur de la santé et des professionnels ;
- Des assurances de personnes (accident, vie, maladie retraite, groupe etc.).

En Février 1989, il y a la transformation de la SAA en EPE dans le cadre de l'autonomie des entreprises.

En 1990, intervient la levée de la spécialisation des entreprises publiques d'assurance, la SAA se lance dans la couverture des risques industriels, de la construction, de l'engineering et du transport, pour étendre ses activités aux risques agricoles à compter de l'année 2000. La levée du monopole de l'Etat sur les activités d'assurances en 1995. A permis l'application de l'ordonnance 95/07 de janvier 1995, complétée et modifiée par la loi N°06/04 conduisant à :

- L'ouverture du marché aux investisseurs nationaux et étrangers ;
- La réintroduction d'intermédiaires privés (agents généraux, courtiers et Bancassurance) ;

¹ Document interne de la SAA (direction régionale de Tizi-Ouzou)

Chapitre III: Analyse du chiffre d'affaire de la branche automobile en termes de couverture du sinistre au sein d'une agence (cas de la SAA 2001 Tizi-Ouzou)

- La mise en place des outils de contrôle du marché et la création de la Commission Nationale de Supervision des Assurances ;
- La séparation des assurances de personnes par rapport aux assurances de dommages.

2-Présentation de la Société Nationale des Assurances (SAA)

La SAA est une société par action au capital social de 20 milliard de DA. Elle est classée au premier rang du marché national, elle s'emploie à confronter sa position de leader dans le secteur des assurances en réalisant:

- Un chiffre d'affaires qui progresse à un rythme supérieur à celui du secteur ;
- Une part de marché estimée à 30% du marché national ;
- Un réseau commercial représentant le 1/3 du secteur.²

2-2-1- Les objectifs de la SAA

Les objectifs de la SAA sont les suivants:

- Amélioration constante de la qualité du service au profit de la clientèle par l'accélération du rythme des indemnisations et la qualité de l'accueil dans ses agences ;
- Maintien de la croissance du chiffre d'affaires ;
- Amélioration du niveau de formation des cadres ;
- Modernisation du système de gestion et d'information ;
- Extension de ses canaux de distribution ;
- Consolidation de sa composition de 1^{er} rang du marché national.

2-2.2- La vocation de la SAA

La SAA pratique les opérations d'assurances de dommages:

- Assurances Responsabilité Civile et Dommages aux véhicules ;
- Assurances des Commerçants, des particuliers et Professionnels ;
- Assurances des Risques Industriels ;

² Rahmouni M, Belhired N, « Le réseau de la bancassurance au sein d'une société d'assurance et de la banque. Cas de la SAA de Tizi-Ouzou », institut national spécialisé de formation professionnelle, Tizi-Ouzou (INSFP), 2014.p101

- Assurances Engineering et Construction.

2-2.3-Les filiales de la SAA

Pour la SAA, la filiation revêt un caractère stratégique visant à organiser ses activités techniques et à se départir des services de soutien dans le but de concentrer ses forces potentielles sur le métier d'assurance.

La SAA est composée des filiales suivantes:

- Une filiale d'expertise comportant de 25 centres ;
- Une filiale spécialisée dans « les assurances de personnes » ;
- Une filiale d'assistance ;
- Une filiale imprimerie ;
- Trois (3) centres de formation.³

3-Organisation de la SAA

L'organisation de la SAA est située à deux niveaux : au niveau central et au niveau régional.

3.1. Au niveau central

La SAA est actuellement composée de certains nombres de directions ou de divisions. Ces derniers sont rattachés à deux directeurs généraux adjoints, techniques et administratifs.

3.1.1. Les directions (divisions) rattachées au directeur adjoint administratif

Elle détient les directions suivantes :

- La direction des Ressources Humaines (DRH) ;
- La direction du Patrimoine (DP) ;
- La direction Finance et Comptabilité ;
- La direction des Œuvres Sociales.

3.1.2. Les directions (divisions) rattachées au directeur adjoint technique

Elle détient les directions suivantes :

- Division de l'Audit du contrôle et du Système Informatique (DSI) ;
- Direction de Réassurance ;
- Direction du Contentieux et de la Réglementation (DCR) ;
- Division Marketing ;
- Division des Risques d'Entreprises (DRE) ;
- Division des Risques des Particuliers et des Professionnels (DRPP) ;

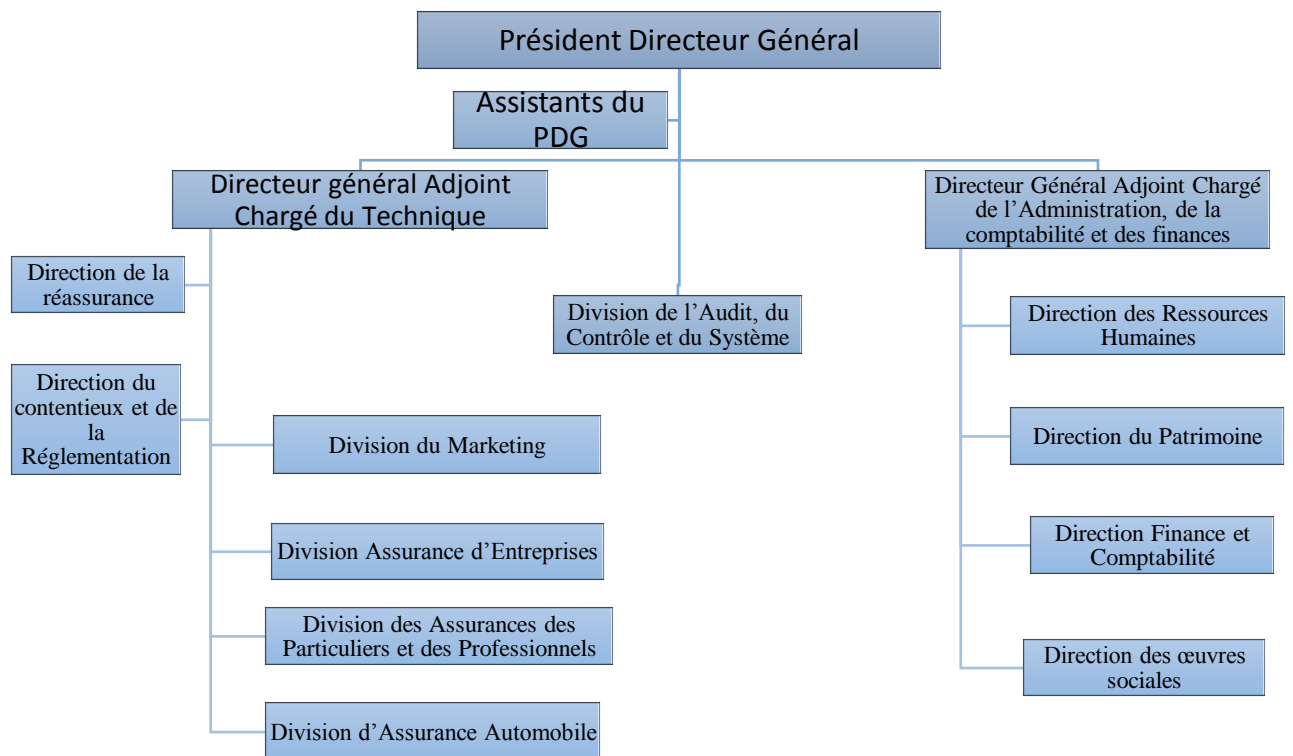
³ Gadir Glmay, « la procédure des souscriptions d'un contrat d'assurance automobile », Mémoire de Master, en Sciences Economique, BEJAIA 2012.p100.

Chapitre III: Analyse du chiffre d'affaire de la branche automobile en termes de couverture du sinistre au sein d'une agence (cas de la SAA 2001 Tizi-Ouzou)

- Division de l'assurance Automobile (D-Auto) ;
- Division Vie (D-Vie).⁴

L'organigramme, ci-après, nous permet de visualiser de l'organisation de la SAA.

Figure N° 03 : Organisation de la SAA



Source : document interne de la SAA

3.2. Au niveau régional

La direction régionale a comme mission de développer les activités de l'entreprise, de contrôler et de gérer les activités techniques, financières, comptables, ressources humaines et le patrimoine des agences implantées rattachées à son réseau territorial.

Elle est aussi chargée, de gérer les moyens logistiques nécessaires au bon fonctionnement des agences, et veiller à adapter les contrats aux caractéristiques locales des risques assurés.

Le Directeur Général, est chargé du développement du chiffre d'affaires et de la gestion du portefeuille de l'entreprise. Il est secondé par un Directeur Régional Adjoint, qui est chargé de

⁴ Document interne de la SAA.(direction regionale de Tizi-Ouzou)

Chapitre III: Analyse du chiffre d'affaire de la branche automobile en termes de couverture du sinistre au sein d'une agence (cas de la SAA 2001 Tizi-Ouzou)

l'assister dans la gestion courante et dans la coordination des activités des structures internes à la Direction Régionale.

Dans cette direction régionale, on trouve quatre départements qui sont :

- Département « administration générale » ;
- Finance et comptabilité ;
- Département IARDT ;
- Département automobile.

➤ **Département Automobile**

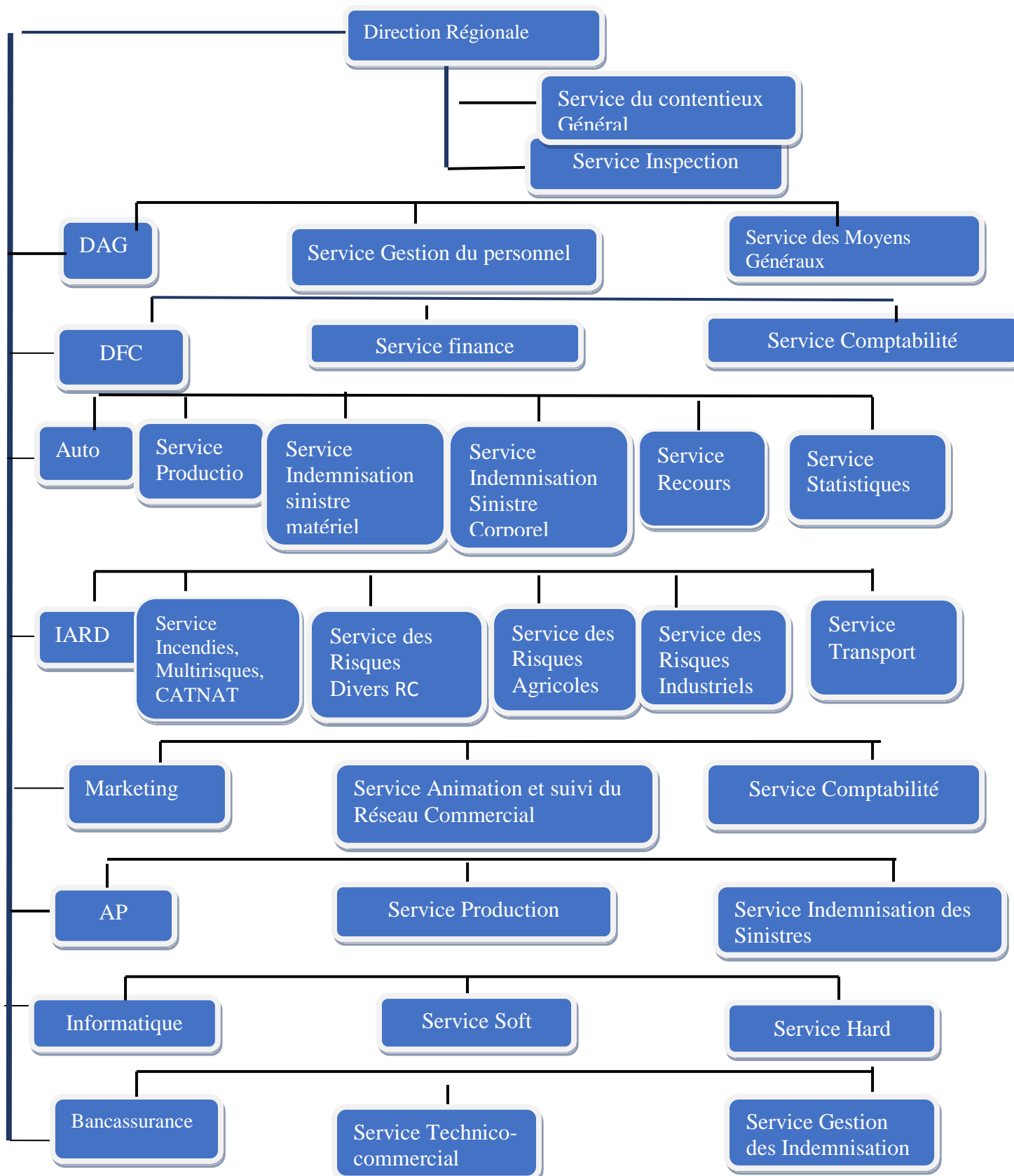
Le département Automobile permet de :

- Promouvoir et développer tous les risques dans la branche Automobile ;
- Assister les agences dans la prospection et la négociation des affaires importantes ;
- Contrôler la production en assurance Automobile ;
- Contrôler la rédaction et la tarification des contrats souscrits par les agences et intermédiaires et gérer les sinistres matériels et corporels importants, les recours, les affaires contentieuses dans les branches Automobile ;
- Tenir les registres réglementaires de production et de sinistres, les fiches échéanciers des contrats ;
- Participer à l'élaboration des comptes techniques et du bilan de la Direction Régionale ;
- Elaborer les différentes statistiques et tenir le fichier « client » ;
- Contrôler et superviser tous les états de sortie informatique périodiques élaborés par les agences et les intermédiaires, ainsi que tous les documents remis du réseau.⁵

L'organigramme, ci-après, nous permet de visualiser l'organisation de la direction régionale de Tizi-Ouzou

⁵ Document interne de la SAA (direction régionale de Tizi-Ouzou)

Figure N° 04 : Organigramme de la direction régionale de Tizi-Ouzou



Source : document interne de la SAA

4- Présentation de l'agence "SAA 2001"

Du point de vue structurel et dans un souci de décentralisation et de rapprochement de ses produits par rapport à ses clients, la SAA est constituée, en plus d'un siège central sis au 05, Boulevard Ché-Guévara, Alger, d'un nombre important d'agences dirigées par des directions régionales.

D'une manière générale, une agence d'assurance est un lieu ouvert au public, elle fonctionne comme une véritable Petite et Moyenne Entreprise (PME). Elle est le premier centre de production d'une compagnie d'assurance, un milieu de travail au sein duquel la souscription des contrats est réalisée. Elle est l'espace de vente, c'est-à-dire le lieu où convergent, d'une certaine façon, les efforts et les stratégies commerciales de l'assureur.

Notre cas d'étude fait partie de la direction régionale de Tizi-Ouzou. C'est une agence directe qui porte le code «2001 », sise à la Rue des Frères Belhadj, Nouvelle Ville, Tizi-Ouzou.

4-1. Les activités de l'agence "SAA 2001"

Dans le but de représenter la SAA dans la wilaya de Tizi-Ouzou, l'agence SAA 2001 met à la disposition de la clientèle locale ses services dans l'ensemble des branches d'assurance.

4-1-1- Les assurances de dommages

Les assurances de dommages commercialisés par l'agence SAA 2001 concernent :

- L'automobile ;
- L'incendie et évènements naturels ;
- Les risques de construction ;
- La responsabilité civile générale ;
- Les autres dommages aux biens ;
- L'assurance mortalité-animaux ;
- Le matériel agricole ;
- Le transport par voie (terrestre, aérienne et maritime).

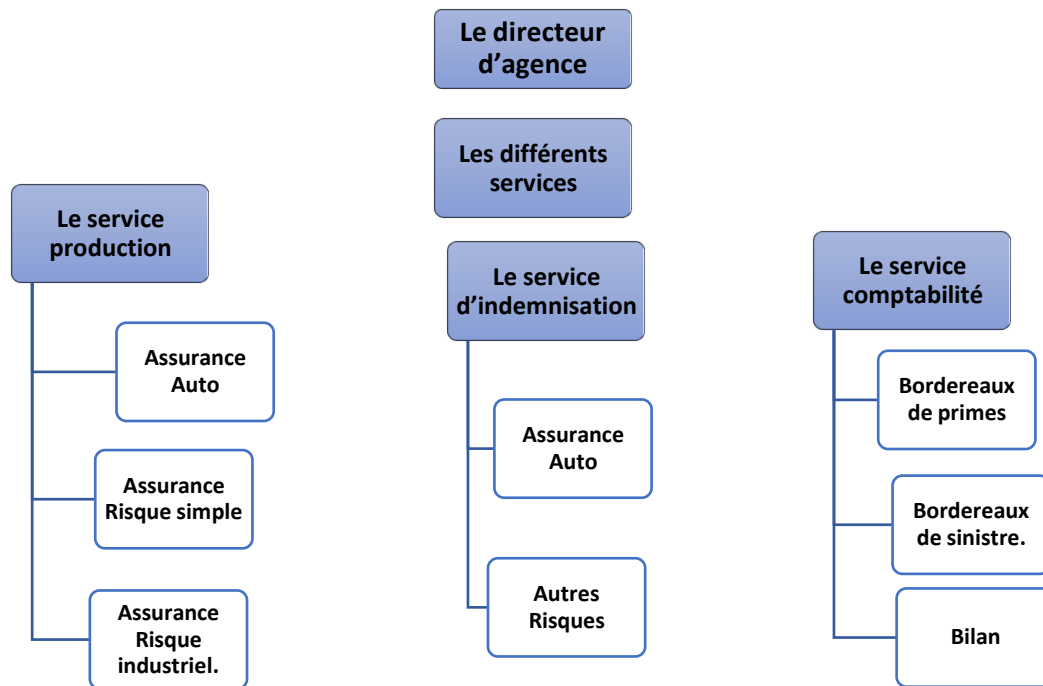
4-2- L'organisation de l'agence "SAA 2001"

Les agences d'une ou plusieurs Wilaya forment une direction régionale, à la tête de laquelle est placé le directeur régional qui est la plus haute autorité de celle-ci. Chaque agence comprend au minimum deux services.

L'agence SAA 2001 est constituée d'un directeur d'agence et de différents services. Avant de les présenter, nous tenons à faire une représentation schématisée⁶

⁶ Document interne à la SAA (agence 2001)

Figure N°05 : Organigramme de l'agence SAA 2001



Source : Schéma réalisé par nous-même.

4-2-1- Le directeur de l'agence

Le directeur de l'agence se trouve à la tête de celle-ci, il doit être un véritable chef d'entreprise et un manager opérationnel chargé de :

- L'application de la stratégie du développement de l'entreprise ;
- Coordonner toute l'activité de l'agence ;
- Veiller à la préservation et à l'amélioration de l'image de marque de la société ;
- Proposer à sa hiérarchie toute amélioration sur le niveau des prestations rendues ou sur la rentabilité de l'agence ;
- Veiller à la discipline, à l'application du règlement intérieur et des règles de sécurité ;
- Veiller à la formation et à la gestion rationnelle du personnel, notamment en assurant la polyvalence de celui-ci,
- Négocier les contrats importants ;
- Signer les chèques établis au niveau de l'agence (ordonnateur).⁷

⁷ Document interne de la SAA (agence 2001)

4-2-2- Les différents services

Ces services sont ceux sur lesquels s'appuie l'activité même de l'entreprise, à savoir l'assurance.

Tout commence par le service production, le service sinistre ou l'indemnisation intervient lors de la réalisation des sinistres prévus au cours de la durée du contrat. Il existe trois catégories de services dont le but est de mener à bien l'activité de l'agence, chacun service est géré par un chef de service.⁸

4-2-2-1- Le service production

C'est un service qui occupe une place primordiale dans une compagnie d'assurance. En effet, il est chargé de gérer les souscriptions des clients. Il est le service le plus important dans l'agence, le chef de service production a en charge la commercialisation de tous les produits d'assurance via un suivi rigoureux des éléments du service. Ces derniers, appelés généralement «Producteurs», sont à la base de toutes relations directes avec la clientèle, tant en termes commercial qu'administratif.

Les producteurs, que ce soit en automobile, en IARDT ou en assurances de personnes, connaissent parfaitement les produits commercialisés et transmettent vers la direction toutes les informations concernant l'environnement et les besoins des clients. Ils sont chargés, à la fois, de la rédaction et du renouvellement des contrats, ils ont pour missions la production des conditions particulières de chaque catégorie d'assurances mise en vente, de la réception du client, à la saisie du contrat sous le logiciel utilisé par la compagnie (ORASS), jusqu'à l'édition des conditions particulières, la signature du contrat par le client et l'encaissement de la prime par le caissier. Ce dernier, assure l'encaissement des primes d'assurances réglées en espèces ou par chèques, la tenue d'un brouillard de caisse sur lequel sont notées toutes les opérations journalières effectuées (les contrats réalisés avec montants).

Les éléments du service production sont en relation directe avec leurs collègues du service sinistres et le responsable de la comptabilité, ils doivent en permanence surveiller les résultats de souscriptions quotidiennes et prendre des mesures correctives en cas de besoin.

⁸ Document interne de la SAA (agence 2001)

4-2-2-2- Le service indemnisation

Ce service est au cœur du métier d'assurance, c'est à son niveau de ce service que les assurés sinistrés découvrent la compétence, l'honnêteté et l'efficacité des assureurs.

Après réception de chaque déclaration de sinistres, à travers un constat dûment rempli par l'assuré ayant subi un accident, l'agent sinistre doit ouvrir un dossier pour chaque assuré reçu pendant la journée et enregistrer celui-ci sous le logiciel utilisé. Il doit informer, clairement et complètement, l'assuré des documents et informations nécessaires pour déterminer la somme de l'indemnisation que la société doit lui verser, en fonction, des garanties choisies lors de la souscription du contrat. Ce montant est arrêté par un professionnel en la matière après expertise des dégâts occasionnés au bien de l'assuré.

En principe, les sinistres sont réglés rapidement, après rassemblement des justificatifs nécessaires, par l'assuré ou le bénéficiaire et l'établissement du rapport d'expertise par un expert agréé par l'assureur.

La responsabilité d'un tiers ou de plusieurs assureurs en cas d'existence d'un adversaire pourrait être mise en cause à l'occasion d'un sinistre. Le service sinistres doit, alors, prendre toutes les mesures nécessaires pour exercer les recours éventuels contre ces tiers lorsque cela a été prévu, préalablement, au contrat de l'assuré.

Il faut préciser que le sinistre automobile peut être d'ordre matériel et/ou corporel (décès et blessures), ce qui signifie que les procédures de règlement sont différentes. L'une des ambitions de ce service est de gérer les sinistres vite et bien. Il faut, cependant, veiller à ne pas régler plus que ce qui est dû, ce qui oblige les agents sinistres de connaître toutes les dispositions des contrats, savoir détecter les exagérations, les déclarations trompeuses, voir les fraudes préméditées.

4-2-2-3- Le service comptabilité

Le responsable de ce service doit, non seulement connaître les règles du métier, mais aussi les particularités du droit comptable, que la loi impose à une compagnie d'assurance. Chargé surtout du contrôle comptable, il vérifie en permanence l'étendue des engagements de la compagnie et vérifie, également, que les actifs du bilan sont suffisants pour y faire face.

Le chef du service contrôle les activités des autres services dont il suit l'évolution en termes de chiffre d'affaires, d'encaissements, d'annulations et de résiliations. Il est impliqué dans le suivi des résultats des services sinistres et production. En ce sens, il joue le rôle de contrôleur de gestion.

Chapitre III: Analyse du chiffre d'affaire de la branche automobile en termes de couverture du sinistre au sein d'une agence (cas de la SAA 2001 Tizi-Ouzou)

Le chef de service comptabilité est chargé d'arrêter la journée comptable ainsi que sa centralisation, de toutes les opérations effectuées pendant la journée au niveau des deux autres services, en utilisant, le logiciel ORASS. Ainsi, les éléments du service comptabilité auront pour mission, de vérifier la régularité des pièces justificatives et l'utilisation des comptes et codes des opérations appropriées.

La Société Nationale d'Assurance est organisée en 293 agences directes dirigées par quinze (15) directions régionales qui sont, en même temps, dirigées par une Direction Générale dont le siège se trouve à la capitale du pays.

Section 2 : Etude du chiffre d'affaires de la branche automobile au sein de "l'agence 2001" de la SAA de Tizi-Ouzou

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.

Cinquante (50) ans après l'indépendance, il est utile de mesurer l'impact de l'évolution du parc automobile sur le chiffre d'affaires de la branche.

De même, l'analyse des données relatives à l'accidentologie et aux indemnisations permet d'envisager une révision des critères de tarification et d'orienter les actions de prévention.

1- Ventilation de la production par garantie en 2018

Dans ce point, nous procéderons à l'analyse descriptive du chiffre d'affaires de la branche automobile par garanties

Tableau N°07 : Production de la branche automobile par garantie en 2018

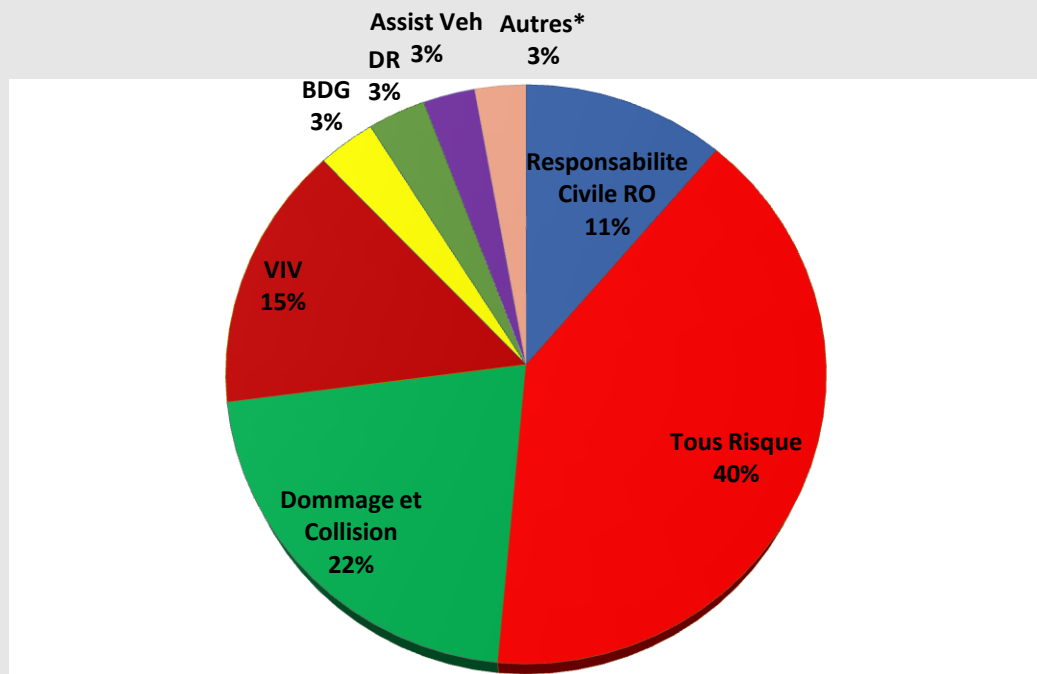
Garantie	Primes	Taux de participation
Responsabilité Civile (RC)	20 269 559,83	11%
Total RO	20 269 559,83	11%
Tous Risque	72 387 823,14	39,29%
Dommage et Collision (DC)	38 677 849,64	20,99%
Vol et Incendie de véhicule(VIV)	26 845 337,83	14,57%
Bris de glace (BDG)	9 943 732,55	3,14%
Défense et Recours (DR)	5 789 810,00	3,14%
Assistance Véhicule	5 214 090,00	2,83%
Autres*	5 105 595,40	2,77%
Total RNO	163 964 238,56	89%
TOTAL (RO+RNO)	184 233 798,39	100%

Source: Réalisé par nous- même à partir des données internes de l'agence 2001

NB : Autres*: Les nouvelles garanties commercialisées par la SAA.

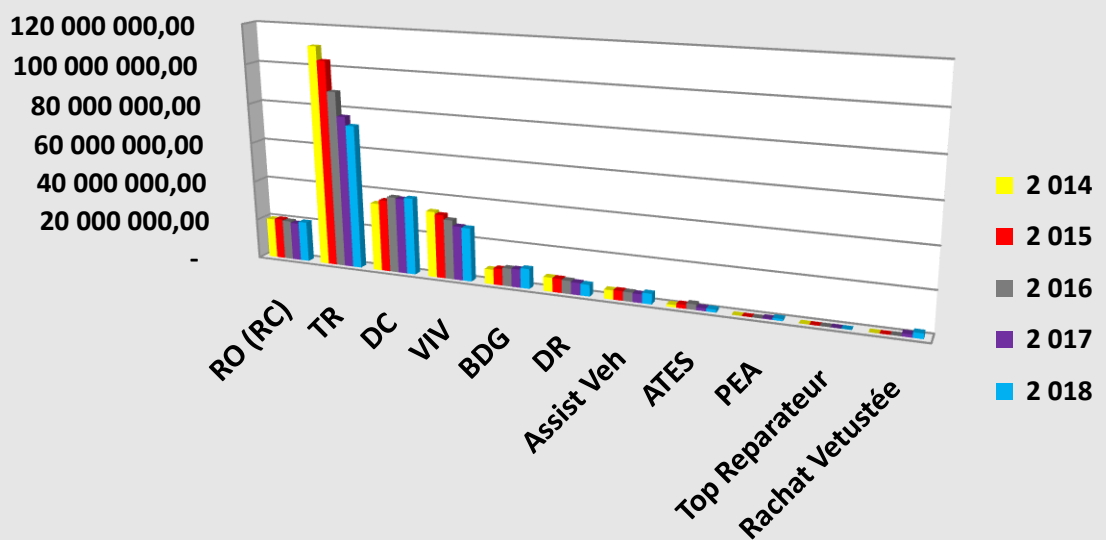
Représentation graphique de production de la branche par garanties

Figure N°06: Production de la branche en 2018 par Garantie



Source : Réalisé par nous-même à partir de l'analyse des données internes de la SAA

Figure N° 07: Production de la branche automobile par Garantie pendant la periode 2014-2018



Source : Réalisé par nous-même à partir de l'analyse des données internes de la SAA

Chapitre III: Analyse du chiffre d'affaire de la branche automobile en termes de couverture du sinistre au sein d'une agence (cas de la SAA 2001 Tizi-Ouzou)

La production de la branche automobile au sein de l'agence 2001, pendant les 5 exercices (2014-2018) présente la même structure que l'exercice 2018.

Nous constatons que le Chiffre d'Affaires de la branche "automobile" est prédominé par la garantie "Tous Risque" avec un taux avoisinant les **40%**. Ceci peut être expliqué, d'une part, par le fait que **62,8%** du parc automobile représente des "Véhicules de tourisme" dont **40,2%** ont moins de **10 ans**. D'autre part, les véhicules utilitaires de moins de **10 ans**, acquis à crédit, ont également contribué par leur valeur élevée à la prédominance de la " tous risques", en raison notamment de l'augmentation des tarifs de la garantie « Tous risques » ainsi qu'à la limitation des remises accordées par les sociétés d'assurance, nous constatons que la DC occupe la **2^{ème}** position, avec un taux de **22%**. Celle-ci est suivie par la VIV dont le taux est estimé à **15%** et la garantie RC est présentée avec un taux de **11%**, tandis que les autres garanties ne dépassant pas le taux de **3%**.

2-Analyse descriptive du chiffre d'affaires de la branche automobile

Dans ce point, nous procéderons à l'analyse descriptive du chiffre d'affaires de la branche automobile.

2-1-La comparaison entre les Risques Obligatoire (RO) et les Risques non Obligatoire (RNO) en matière du chiffre d'affaires

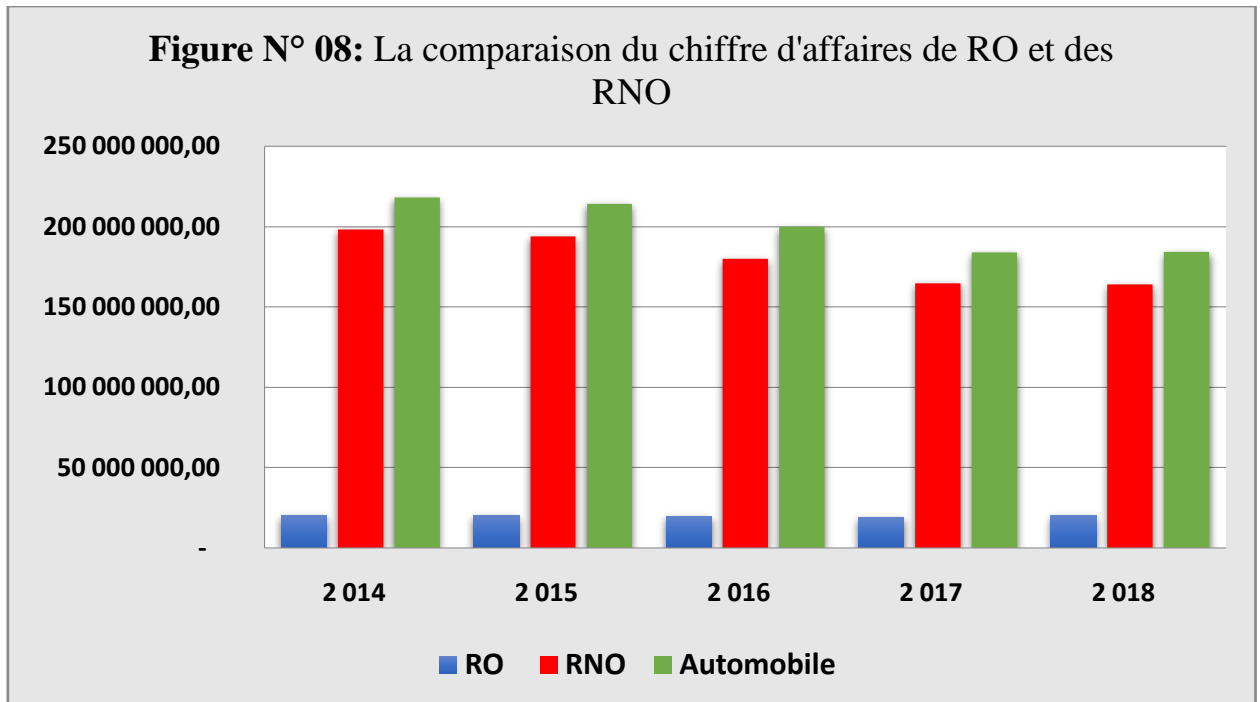
L'analyse du chiffre d'affaires des Risques Obligatoire et les Risques Non Obligatoire de l'assurance automobile, nous a permis de tirer quelques enseignements, à partir des données du tableau ci-après.

Tableau N°08 : Présentation du chiffre d'affaires de l'assurance automobile en ce qui concerne les RO et RNO

Année	2014	2015	2016	2017	2018
Garantie					
RO	20 075 996,29	20 436 345,01	19 882 001,18	19 218 432,65	20 269 559,83
RNO	198 103 708,30	193 841 650,92	179 862 220,77	164 800 176,97	163 964 238,56
Automobile	218 179 704,59	214 277 995,93	199 744 221,95	184 018 609,62	184 233 798,39

Source: Réalisé par nous -même à partir des documents internes de l'agence 2001

Représentation graphique les Risques Obligatoire (RO) et des Risques non Obligatoire (RNO) en matière du chiffre d'affaires



Source: Réalisé par nous-même à partir de l'analyse des données internes de la SAA

Nous constatons à travers le tableau et le schéma présenté plus haut, que l'évolution des **RNO** est plus importante par rapport aux **RO** de la branche automobile, durant les années **2014** et **2015**, durant lesquelles les montants des valeurs avoisinent les **198** et **193** million de **DA** respectivement. Par la suite, nous constatons une baisse considérable durant l'exercice **2018** dont sa valeur estimée à **163** million de **DA**. Soit une baisse de **30** millions de **DA**.

Ceci s'explique par le fait que, la branche auto réalise son chiffre d'affaires à partir des risques non obligatoire, qui constituent **89%** alors que les risques obligatoires présentent une part de **11%**.

2-2- Evolution du chiffre d'affaires de l'assurance automobile par produits (Particulier; Flottes; Frontière)

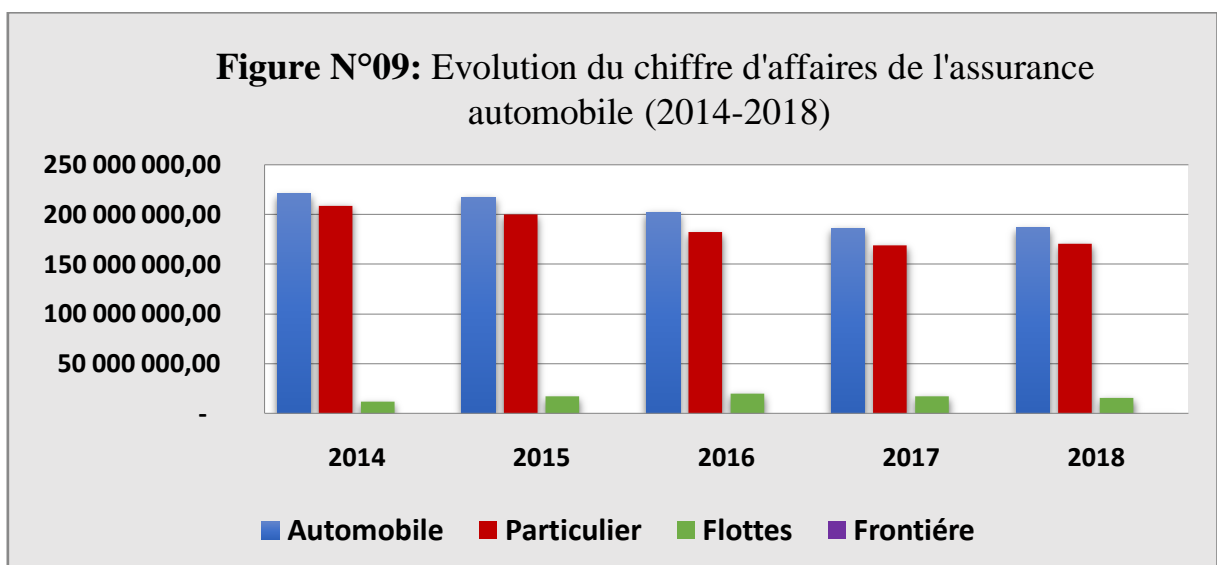
L'analyse de l'évolution du chiffre d'affaires des produits d'assurance automobile nous a permis de tirer quelques enseignements, à partir des données du tableau ci-après.

Tableau N°09 : Présentation du chiffre d'affaires de l'assurance automobile par produits

Année \ Produit	2014	2015	2016	2017	2018
Automobile	220 858 642,87	216 947 795,93	202 292 971,95	186 410 509,62	186 615 148,39
Particulier	208 977 028,54	199 965 899,60	182 242 261,94	168 992 393,24	170 693 261,55
Flottes	11 881 614,33	16 981 946,33	20 050 710,01	17 418 116,38	15 730 240,44
Frontière	-	-	-	-	191 646,40

Source: Réalisé par nous- même à partir des documents internes de l'agence 2001

Représentation graphique de l'évolution du chiffre d'affaires de l'assurance automobile (2014-2018)



Source: Réalisé par nous-même à partir de l'analyse des données internes de la SAA

Nous constatons que la branche «automobile», au cours de l'exercice **2014**, présente **220 million DA**, contre **186 million DA** en **2018** ; cela s'explique par le fait qu'une assurance automobile est obligatoire à partir du moment où vous possédez une voiture, ajoutant a cela l'importance du parc automobile. De plus, l'accroissement avéré des coûts des sinistres pousse les propriétaires à garantir leur véhicule.

Donc, l'assurance auto réalise une part de **74%** de son chiffre d'affaire, cette augmentation est engendrée par les **particuliers**. Quant aux **flottes**, et aux produits **frontières**, ils sont quasiment nuls (**0**). Cela revient aux faits que les **particuliers** ont une forte présence au niveau du parc automobile.

3-L'importance de l'assurance automobile par rapport aux autres branches d'assurances

Le marchés des assurances en Algérie se compose de plusieurs branches d'activité, chacune d'entre elles contribue à la production nationale mais avec des propositions différentes. Dans le présent tableau, nous avons classé l'évolution de la production de chaque branche, en termes de parts de marché. La branche automobile s'impose dans le total du chiffre d'affaires du secteur des assurances, et ce en dépit des différents projets d'investissements lancés dans le cadre du programme de relance économique qui ont permis de booster la branche « IRD » (Incendie, Risques divers).

Chapitre III: Analyse du chiffre d'affaire de la branche automobile en termes de couverture du sinistre au sein d'une agence (cas de la SAA 2001 Tizi-Ouzou)

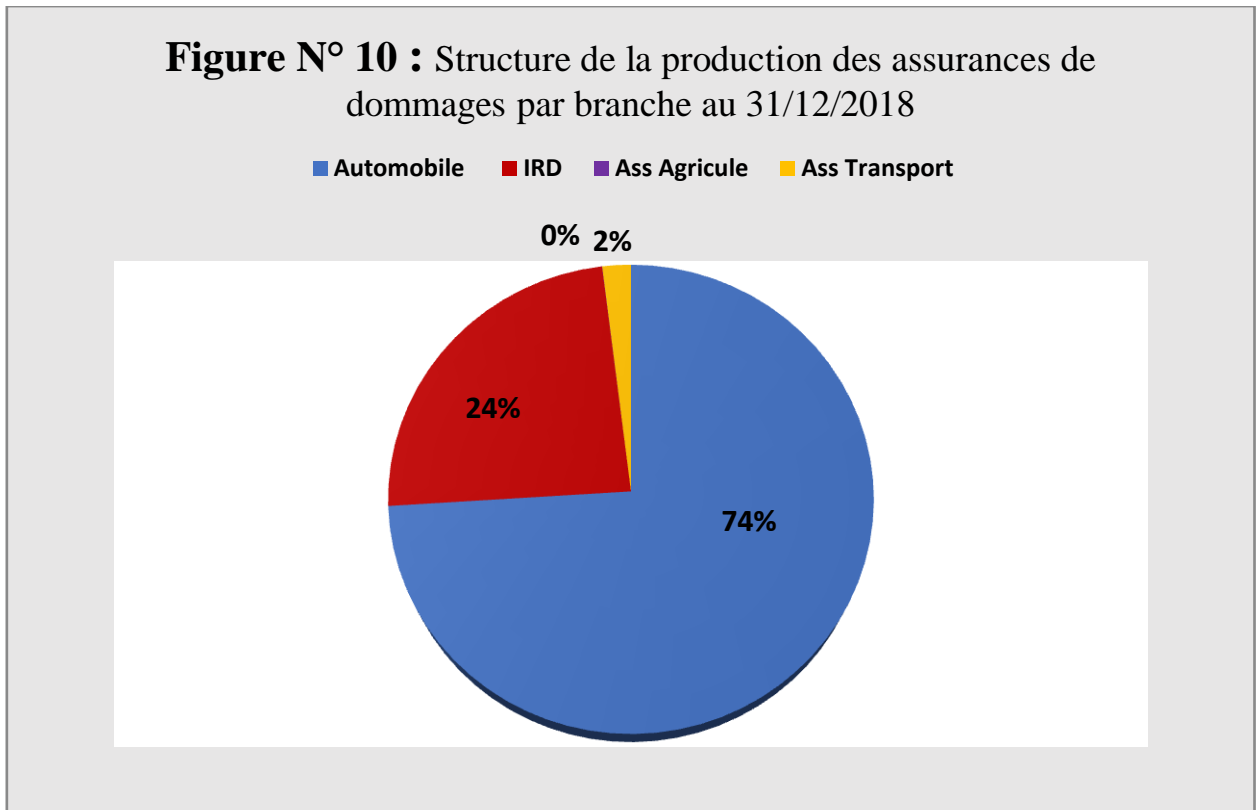
Le tableau ci-après, nous allons essayer de distinguer la part de la branche automobile dans le totale du chiffre d'affaires du secteur des assurances durant l'exercice 2018.

Tableau N° 10 : Part de la branche automobile dans le totale du chiffre d'affaires du secteur des assurances

Branche	Chiffre d'affaires	La part du Chiffre d'affaires
Automobile	186 198 658,92	74%
Incendie et événement naturel	38 499 514,24	15,30%
Risque Construction	187 071,03	0,07%
Responsabilité Civile Générale	6 068 833,21	2,41%
Autre Dommage aux biens	15 658 729,79	6,22%
IRD	60 414 148,27	24%
Matériels Agricole	41 203,93	0,02%
Ass Agricole	41 203,93	0,02%
Transport par voie terrestre	976 149,53	0,4%
Transport par voie Aérienne	28 393,25	0,01%
Transport par voie Maritime	3 925 251,32	1,56%
Ass Transport	4 929 794,10	2%
Total	251 583 805,22	100%

Source: Réalise par nous-même à partir des documents internes de la SAA 2001

Représentation graphique la structure de production des dommages par branche



Source: Réalisé par nous-même à partir de l'analyse des données internes de la SAA

Nous constatons que le chiffre d'affaires de l'agence est constitué à **74 %** par l'automobile. De ce fait, cette branche auto représente le gros du secteur des assurances des dommages, tandis que le reste est constitué de l'IRD, et des assurances de transports à hauteur de 24% et de **2%** respectivement. Concernant l'assurance agricole est nulle.

L'agence doit faire des efforts pour équilibrer son chiffre d'affaires, par la souscription des nouveaux contrats en risques simple et risques industriels. Elle doit également proposer aux clients qui viennent assurer leurs véhicules des contrats d'autres produits d'assurance, ainsi que de la prospection pour démarcher des nouveaux clients.

A travers cette structure, on constate que l'agence réalise une grande part de son chiffre d'affaires par la branche automobile avec un taux de **74%**.

4- La place de l'agence 2001 par rapport aux réseaux directs (les agences directes)

La direction régionale SAA de Tizi-Ouzou est l'une des quinze (15) directions régionales qui forment le réseau national de la Société Nationale d'Assurance (SAA).

La direction régionale de Tizi-Ouzou (DRTO) assure la distribution des produits de la SAA ainsi que la gestion de ses différentes activités réalisées au niveau de trois (03) Wilayas à savoir : Tizi-Ouzou, Bouira et une partie de la Wilaya de Boumerdes (en particuliers Dellys, Bordj Ménail, Thénia, Zemmouri et les Issers), où elle est représentée par vingt-six (26) agences directes et douze (12) réparties sur les chefs-lieux wilayas, daïras et communes.

Le tableau ci-après, nous montre l'état des agences et leur position sur le marché, nous allons essayer de comparer leurs chiffres d'affaires et leur évolution réalisée durant les années 2016, 2017 et 2018.

Tableau N° 11 : Présentation de la part du chiffre d'affaires au canal de distribution direct

Code d'Agence	2016		2017		2018	
	Chiffre d'Affaires	Pourcentage	Chiffre d'Affaires	Pourcentage	Chiffre d'Affaires	Pourcentage
2001	201 512 777,26	10,44%	183 439 216,02	10,64%	186 198 358,92	10,9%
2002	76 585 928,90	3,97%	76 789 765,84	4,46%	65 227 762,04	3,81%
2003	50 842 977,90	2,64%	48 023 007,26	2,79%	41 689 666,94	2,43%
2004	81 184 551,30	4,21%	62 197 875,05	3,61%	62 526 688,53	3,65%
2005	80 660 393,82	4,18%	68 959 602,82	4,00%	70 955 744,06	4,14%
2006	105 211 272,74	5,45%	88 202 959,80	5,12%	84 063 563,91	4,90%
2007	91 612 998,01	4,75%	84 648 196,86	4,91%	73 188 282,80	4,27%
2008	70 947 325,02	3,68%	74 411 547,77	4,32%	72 378 800,30	4,22%
2009	56 156 289,64	2,91%	55 730 134,44	3,23%	55 257 971,29	3,22%
2010	136 592 705,82	7,08%	128 834 803,95	7,48%	136 598 409,95	7,97%
2011	61 148 355,16	3,17%	49 902 298,36	2,90%	48 412 105,29	2,82%
2012	52 383 570,68	2,72%	44 392 463,39	2,58%	45 336 160,23	2,64%

Chapitre III: Analyse du chiffre d'affaire de la branche automobile en termes de couverture du sinistre au sein d'une agence (cas de la SAA 2001 Tizi-Ouzou)

2013	79 435 728,44	4,12%	69 347 981,03	4,02%	66 857 103,62	3,90%
2014	76 333 190,35	3,96%	75 131 950,63	4,36%	81 639 411,28	4,76%
2015	62 893 715,41	3,26%	54 856 669,37	3,18%	51 840 726,26	3,02%
2016	113 047 535,62	5,86%	94 571 767,01	5,49%	104 721 248,17	6,11%
2017	71 672 880,73	3,71%	58 532 303,12	3,40%	59 726 562,93	3,48%
2018	48 627 465,48	2,52%	42 602 423,79	2,47%	44 204 469,89	2,58%
2019	58 932 677,72	3,05%	45 072 128,43	2,62%	44 985 923,95	2,62%
2020	59 789 966,49	3,10%	52 035 247,89	3,02%	52 415 579,25	3,06%
2021	65 037 831,91	3,37%	61 915 271,27	3,59%	60 409 576,94	3,52%
2023	50 756 616,08	2,63%	49 407 186,83	2,87%	53 743 231,76	3,14%
2024	9 985 030,17	0,52%	10 229 009,26	0,59%	11 040 608,07	0,64%
1206	52 816 084,18	2,74%	51 215 691,48	2,97%	45 930 372,93	2,68%
1801	49 588 427,13	2,57%	37 276 525,31	2,16%	37 308 656,17	2,18%
1802	65 628 261,72	3,40%	55 736 354,52	3,23%	57 525 228,06	3,36%
TOTAL	1 929 384 557,68	100%	1 723 462 381,50	100%	1 714 182 213,54	100%

Source : Réalisé par nous- même à partir des données statistique de la SAA Direction Régionale de Tizi-Ouzou

Nous constatons que l'agence **2001** réalise un chiffre d'affaires important, celui-ci a connu une augmentation continue durant les **trois** années (**2016-2017-2018**) présentant successivement **10,44%**, **10,64%** et **10,9%**. Cela signifie que l'agence **2001** assure de plus en plus un nombre important d'assurés par rapport aux autres agences, et sa zone géographique a une influence très importante.

L'agence **2001** détient une importante place (la première place) sur le plan des réseaux de distributions des assurances (les réseaux directes) durant les années **2016**, **2017** et **2018** avec un chiffre d'affaires déjà mentionné précédemment. Cette dernière possède un grand nombre de clients à l'échelle de la wilaya de Tizi-Ouzou.

Chapitre III: Analyse du chiffre d'affaire de la branche automobile en termes de couverture du sinistre au sein d'une agence (cas de la SAA 2001 Tizi-Ouzou)

L'assurance automobile représente une activité essentielle pour l'industrie assurancière dans le monde et plus précisément en Algérie, où elle réalise à elle seule près de 50% du portefeuille du marché avec un chiffre d'affaires de 186 milliards de dinars pour l'année 2018.

La première position du marché à travers le monde peut s'expliquer par la nécessité pour les ménages de s'octroyer une police d'assurance vu les dangers présentés par la circulation automobile, et les dommages occasionnés aux propriétaires de véhicule et aux tiers, imposant ainsi l'intervention des Etats pour l'instauration du caractère obligatoire de la garantie dite responsabilité civile.

L'agence SAA 2001 est l'une des agences directes les plus actives. Elle joue un rôle très important dans la réalisation des activités de la SAA notamment en matière de recherche de la clientèle potentielle. Le directeur de l'agence essaie de plus en plus d'améliorer le degré de satisfaction des clients vis-à-vis des produits d'assurances commercialisés et surtout la qualité de la prestation de services rendue par les producteurs.

Section 3 : L'analyse de la couverture des sinistres automobiles au sein de "l'agence 2001"

L'indemnité est la compensation financière destinée à réparer un dommage. Le règlement des sinistres automobiles désigne l'indemnisation des assurés par les assureurs. En d'autres termes, l'indemnisation constitue la somme des sinistres réglés et ceux qui restent à régler, aussi bien sur le plan matériel ou corporel.

En effet, pour bien traiter le dossier sinistre, le paiement diligent devrait constituer le moyen pour inculquer le réflexe à s'assurer au sein de la population car chacun de nous connaît au moins quelqu'un qui a été victime d'un accident de la circulation.

Dans cette analyse le rapport sinistres/primes, nous permettra de ressortir le poids des primes par rapport aux sinistres, les ressources des assureurs viennent en grande partie des primes versées par les assurés, et partiellement des recettes de leurs placements financiers.

1- Etat des sinistres de l'assurance automobile

Dans ce point, nous procéderons à l'analyse descriptive des sinistres de la branche automobile

1-1-Analyse des sinistres matériels automobiles de 2014 jusqu'a 2018

Nous procéderons à l'analyse des données concernant la gestion matérielle de la branche automobile, sont présenté comme suit :

Tableau N° 12 : Analyse des sinistres matériels

Année	2014	2015	2016	2017	2018
	En milliers de dinars				
Sinistres réglés automobile	121 353 970,70	126 292 951,06	113 043 235,52	125 263 828,76	106 842 367,13
Sinistres à payer automobile	84 915 890,31	72 443 608,58	66 471 225,33	63 580 233,39	54 642 721,98

Source: Réalisé par nous- même à partir des documents internes de la SAA 2001

Chapitre III: Analyse du chiffre d'affaire de la branche automobile en termes de couverture du sinistre au sein d'une agence (cas de la SAA 2001 Tizi-Ouzou)

Nous n'observons que l'indemnisation subie une variation très importantes, les sinistres réglés entre **2014** et **2018**, varient entre **126 million DA** et **106 million DA**, tandis que celle les sinistres à payer ont connu une diminution très rapide passant de **84 million** à **54 million DA**.

Conscients de cette situation préjudiciable, les assureurs réagissent en **2015**, par le lancement de deux principales mesures qui porteront probablement leurs premiers fruits à très court terme, ces mesures portant sur :

- Mise en place des outils nécessaires à la résorption des stocks (assainir le passif)
 - Convention inter-compagnies à caractère exceptionnel (Convention d'assainissement des recours au coût moyen – ARCM).
- Organisation du traitement des recours entre les compagnies pour le remboursement systématique des recours. On a ainsi la convention interentreprises de règlement des sinistres automobile matériels (IRSAM).

1-2- Analyse des sinistres corporels automobiles de 2014 jusqu'à 2018

Nous procéderons à l'analyse des données concernant la gestion corporelle de la branche automobile, sont présenté comme suit :

Tableau N° 13 : Analyse des sinistres corporels

Année	2014	2015	2016	2017	2018
En milliers de dinars					
Sinistres réglés automobile	9 624 835,78	21 022 382,26	21 067 276,78	20 354 908,25	11 441 328,75
Sinistres à payer automobile	50 416 200,54	26 091 605,02	23 594 389,76	31 514 533,54	24 275 727,58

Source: Réalisé par nous- même à partir des documents internes de la SAA 2001

Nous constatons à travers ce tableau, que les indemnisations des sinistres corporels réglés ont connu hausses importantes, entre **2014** et **2016** qui s'élèvent respectivement à **9 624 835,78 DA** et **21 067 276,78 DA**. Tandis que pour l'exercice **2018** elles ont subi une régression de **11 441 328,75 DA**.

Chapitre III: Analyse du chiffre d'affaire de la branche automobile en termes de couverture du sinistre au sein d'une agence (cas de la SAA 2001 Tizi-Ouzou)

En ce qui concerne les sinistres à payer, ils ont connu une baisse considérable, entre **2014** et **2018**, en passant de **50 million DA** à **24 million DA**.

2-Analyse du rapport sinistre à primes (S/P)

L'évolution des primes acquises et des sinistres d'exercice pour la période 2014-2018 est donnée dans le tableau ci-dessus

Tableau N° 14 : Analyse du rapport sinistre à prime (S/P)

Années	Prime acquises	Var (en%)	Sinistres d'exercice	Var (en%)	(S/P)
2014	220 858 642,87	-	130 978 806,48	-	59%
2015	216 947 795,93	-2%	147 315 333,32	12%	68%
2016	202 292 971,95	-7%	134 110 512,30	-9%	66%
2017	186 410 509,62	-8%	145 618 737,01	9%	78%
2018	186 615 148,39	0%	118 283 695,88	-19%	63%

Source : Réalisé par nous- même à partir des données internes de l'agence 2001

NB:
$$Le\ ratio\ \frac{S}{P} = \frac{Sinistres\ de\ l'exercice}{Primes\ acquises} * 100$$

*Si le ratio S/P < 100 donc la compagnie reste **viable***

Ce ratio mesure la capacité de l'agence à gérer les sinistres à partir des primes acquises, et d'après les résultats obtenus dans le tableau ci-dessus nous remarquons que le ratio S/P est positive pour les années d'étude, donc l'agence est rentable.

Les primes acquises pour l'automobile passent de **220 milliards de dinars** en **2014** à **186 milliards de dinars** en **2018**, soit une évolution de **59%** durant cette période.

Quant aux sinistres de l'exercice, ils sont passés de **130 milliards** en **2014** à **118 milliards** en **2018**.

La croissance la plus importante des primes acquises par rapport aux sinistres explique le fléchissement du ratio (S /P) au cours de la période. Toutefois, la baisse significative en **2014**, avec des valeurs les plus faibles du (S /P), s'explique par les effets positifs de l'entrée en vigueur des réformes du Code de la route.

3-Le bénéfice de la branche automobile au sein de "l'agence 2001"

L'évolution des primes acquises et des sinistres d'exercice pour la période 2014/2018 est donnée dans le tableau ci-dessus :

Tableau N° 15: Présentation de bénéfice des exercices (2014/2018)

Années	Primes acquises	Sinistres de l'exercice	Bénéfice Net	Part %
2014	220 858 642,87	130 978 806,48	89 879 836,39	41%
2015	216 947 795,93	147 315 333,32	69 632 462,61	32%
2016	202 292 971,95	134 110 512,30	68 182 459,65	34%
2017	186 410 509,62	145 618 737,01	40 791 772,61	22%
2018	186 615 148,39	118 283 695,88	68 331 452,51	37%

Source : Réalisé par nous- même à partir des données internes de l'agence 2001

NB : Le Bénéfice Net = Primes acquises de l'exercice – Sinistres de l'exercice

À partir du tableau ci-dessus, nous constatons que le bénéfice net réalisé par l'agence **2001** est positive sur l'ensemble des années, enregistrant le bénéfice net le plus élevée soit **41%** en **2014**, et une part de **37%** en **2018**.

La sinistralité en assurance automobile se mesure en termes de fréquence des accidents et des coûts des sinistres. Dans ce marché fortement concurrentiel, l'assureur cherche à sélectionner les facteurs qui contribuent à expliquer la sinistralité.

L'indemnisation des sinistres matériels et corporels doit répondre au principe de réparation intégrale. Toutefois, le manque de cadre juridique normé (par exemple un sinistre sera indemnisé différemment en fonction de la cour d'appel au sein de laquelle il aura été traité) rend difficile la tâche des assureurs et des magistrats, et participe à l'hyper inflation constatée depuis plusieurs années.

Conclusion du chapitre III

L'assurance automobile fait partie des assurances des dommages. Elle a pour but de réparer les conséquences d'un événement dommageable qui affecte le patrimoine de l'assuré. Notons que les assurances de dommages se subdivisent en assurances des objets et en assurance de responsabilité, nous avons donc retrouver ces deux sous-catégories d'assurance à travers notre étude sur le sinistre matériel et corporel.

La couverture des risques par les techniques d'assurance est devenue un phénomène qui caractérise les économies modernes surtout de marché, et les populations à niveau de vie élevé. Cette activité se concentre beaucoup plus dans les pays développés en raison de l'importance grandissante de l'activité économique.

La sinistralité en assurance automobile est un problème important pour les pays industrialisés. Pour les assureurs, elle se mesure en termes de fréquence des accidents et du montant de ces derniers.

Conclusion générale

L'assurance est une technique de protection contre les aléas de la vie, elle répond à un besoin de sécurité. Mais elle constitue aussi un outil de prévoyance, ce qui fait d'elle un instrument inévitable de gestion de la possession. Elle est, par ailleurs, le complément indispensable de nombreuses opérations juridiques.

En effet, sur la base du principe de la solidarité, elle a connue une transformation importante avec la création de techniques de gestion des risques et des engagements réciproques par le biais de l'actuariat. Plus tard, elle s'est dotée d'un système juridique à grande échelle, mettant en relief l'assainissement du secteur ainsi qu'une amélioration des relations interprofessionnelles.

L'assurance automobile, est une activité qui intéresse un large public et qui est en même temps un sujet de discussion et de controverses quotidiennes. En effet, sa souscription est obligatoire, La prime d'assurance automobile proposée aux assurés est donc le fruit d'un calcul rigoureux. En effet, la compagnie d'assurance s'appuie sur un ensemble de statistiques à travers lesquels le profil du conducteur est évalué. Cependant, le tarif d'une assurance auto peut aussi être lié à une multiplication ou une baisse des sinistres au cours d'une année, la répercussion tarifaire s'effectue alors sur tous les assurés.

La Société Algérienne d'assurance (SAA) demeure la compagnie leader du marché algérien des assurances, vu sa santé financière et la qualité des services qu'elle offre à la clientèle. Elle déploie des efforts conséquents pour garder sa place confortable et concurrentielle sur le marché des assurances, aussi bien à l'échelle national qu'à l'échelle régional.

Notre ambition dans cette recherche est d'évaluer, en termes du chiffre d'affaires réalisé et la gamme de produits commercialisés, l'importance des assurances automobiles dans l'agence d'assurance.

Dans notre travail nous avons tenté d'explicitier le chiffre d'affaires que détient la branche automobile au sein de l'agence d'assurance et la couverture des risque inhérents à l'indemnisation des assurés

L'analyse descriptive de l'évolution la branche automobile en Algérie nous a montré l'existence d'une hausse pendant la période comprise entre 2014 et 2018.

La présentation et l'analyse du portefeuille de l'assurance automobile de l'agence SAA 2001, nous mène à qualifier que la branche auto détient une part 74 % par rapport au autre branche (IRD, transport, agricole).

Ensuite nous constatons, sur le terrain, que le chiffre d'affaires de la branche automobile couvrant la période 2014 jusqu'à 2018 n'a pas cessé d'augmenter. En effet, le secteur des assurances en Algérie est dominé par la branche automobile qui détient plus de 50% du total du marché des assurances.

Conclusion générale

Les résultats auxquels nous avons abouti au cours de notre travail :

- ✓ Le chiffre d'affaires de l'assurance automobile est réalisé à partir des produits particulier, par les risques non obligatoires (garantie tous risques avec un taux 40%, DC 22%, et autres) au niveau de l'agence SAA 2001 ;
- ✓ Le produit automobile est **rentable** dans le cas de non survenance de sinistres importants tels que le Vol, Incendie ;
- ✓ Le produit automobile est **appréciable** au vu du taux de sinistralité qui est inférieur à **78%**, enregistré en moyenne durant les cinq dernières années et nous avons **67%** au niveau de l'agence SAA 2001.

Pour conclure cette recherche, nous pouvons dire que l'assurance offre la possibilité d'apporter une aide vitale au marché algérien, mais ses avantages sont souvent tendance à être négligés. La prise de conscience de ces avantages contribue à créer les conditions nécessaires pour puisse soutenir le développement du marché des assurances, d'une part, et le développement économique de l'Algérie, d'une autre part.

Nous suggérons quelques initiatives pour améliorer la commercialisation de produit automobile :

- La formation du personnel ;
- La sensibilisation des populations de l'importance de l'assurance automobile à travers les médias ;
- Faire une étude de marché afin de valoriser le potentiel non assuré pour faciliter le démarchage des clients ;
- Faire un questionnaire de satisfaction auprès des clients déjà assurées afin d'améliorer la prestation de service de la SAA.

Ouvrage

- 1-Bigot J : Traité de droit des assurances : Entreprise et organisme d'assurance, Delta LGDJ, 1996.
- 2-Couilbault F, Eliashberg C, Latrasse M : Les grands principes de l'assurance, L'Argus, 1999
- 3-Couilbault.F, Eliashberg.C, Latrasse M, Les grands principes de l'assurance, L'Argus, 2002.
- 4-HASSID A, *Introduction aux assurances économiques*, édition ENAL, Alger 1984.
- 5-Henriet.D, Rochet J-C : Microéconomie de l'assurance, economica, Paris 1991.
- 6-Jérôme Yeatman, Manuel international de l'assurance, economica Paris 1998.
- 7-Juis-closseur, Assurance et responsabilité civile, Paris, 1993.
- 8-Lambert Faivre. Y, Droit des assurances, Précis Dalloz, Paris 1986 .
- 9-Landel J. et pechinot J. « Les assurances automobiles », 2^{ème} édition l'Argus, Paris 1996.
- 10-LANDEL.J « lexique des termes d'assurance » ,5^{ème} édition l'Argus de l'assurance, Paris, 2005.
- 11-LE VALLOIES F, PALSKEY P, PARIS B, TOSETTI A, *Gestion Actif Passif en assurance vie, réglementation, outils, méthodes*, édition ECONOMICA, Paris, 2003.
- 12-PETAUTON P, *Théorie et pratique de l'assurance vie*, 3ieme édition, DUNOD, Paris, 2004.
- 13-Sylvie C .Jean. P. « Manuel de l'assurance automobile », 5^{ème} éditions, L'argus, Paris, 2016.
- 14-Tafiani M .B: « Les assurances en Algérie » : étude pour une meilleure contribution à la stratégie de développement, OPU, Alger, 1987.

Reuves

- 1-Revue Centre de Recherche pour le Budgets Familiaux, « *Bien utiliser les assurances* », les éditions de l'épargne, 1990.
- 2-« *L'expertise d'assurance, un maillon déterminant de la qualité de la relation assureur-assuré* », revue de l'assurance N°7, publication du CNA, décembre 2014.

Mémoire

- 1-ABDEDDAIM A, SAADI R « L'indemnisation des sinistres matériels et corporels Cas : L'indemnisation d'un sinistre automobile par la SAA Bordj-Menaïel », Mémoire en vue de l'obtention du diplôme de Master en Sciences commerciales, Option : finance, Ummto, 2016.
- 2-Grouci Y, Hafid M, « les assurances : évaluation de la sinistralité automobile dans la wilaya de Tizi-Ouzou (cas de la société algérienne des assurances SAA) ». mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention du diplôme de licence en science commerciales, option: finance, Ummto,2010.
- 3-KAIM G et FAKED S; « Evolution et politique des assurances en Algérie : assurance automobile » ; mémoire de fin d'études pour l'obtention du diplôme de licence en Sciences de Gestion, option finance, Ummto, 2004.
- 4-Nait BELKACEM M, « l'assurance automobile : les différentes garanties et la gestion des sinistres » Mémoire de fin d'études en vue d'obtention du diplôme de licence en Sciences Commerciale, option finance, Ummto,2011.
- 4-SOUFIT S, *Analyse de la stratégie de diversification des compagnies d'assurances sur le marché assurantiel algérien cas de la TRUST Alegria*, mémoire de Master en Finance et Comptabilité, Option Finance et Banque, Université de Bejaia, 2011
- 5-TOUABI SOFIANE, Mémoire de fin d'études « Expertise Automobile », TIZI-OUZOU ,2015.

Articles

- 1-Articles 134-136 du code civil.
- 2-Article A211-11 du code des assurances.
- 3-La loi n°62-157 du 31 décembre 1962 relative à la reconduction de la législation en vigueur au 31 décembre ,1962.
- 4-Décret 80-35, modifiants et complétant l'ordonnance 74-15 du 30 janvier 1974 relative a l'obligation d'assurance des véhicules automobile et au régime d'indemnisation des dommages.
- 5-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, modifiée et complétée par la loi N° 88-31 du 19 juillet 1988.
- 6-Loi 88-31du 19 juillet 1988, modifiants et complétant l'ordonnance 74-15 du 30 janvier 1974 relative a l'obligation d'assurance des véhicules automobile et au régime d'indemnisation des dommages.
- 8-L'ordonnance n°95-07 du 25 janvier 1995 relative aux assurances, modifiée complétée par la loi N°06-06 du 20 février 2006.

Site internet

- 1-CNA www.cna.dz
- 2-<http://www.jurisques.com>; support de cours de droit des assurances.
- 3-<http://www.oecd.org/fr/reraites/assurances/33966203.pdf.consulte>
- 4-www.ffa.fr «accident de la route, quelle indemnisation pour les dommages corporel ».

Autres

- 1-Conditions générales, assurance auto, société nationale d'assurance n°01/MF/DGT/DASS/du 15/03/2010.
- 2-Guide de gestion de l'assurance «automobile ».
- 3-HAMZA.ARBANE, « Assurance automobile », EHEA, DIPLOME DE MASTER « GESTION ASSURANCES », Alger, 2015.
- 4-KPMG (2009) : « Guide des assurances en Algérie », Edité par SPA
- 5-KPMG (2012) : « Guide investir en Algérie », édition par SPA.
- 6-KPMG (2015) : « Guide des assurances en Algérie », Edité par SPA.
- 7-Les documents internes de la SAA, « assurance automobile » Direction Régionale de Tizi-Ouzou.
- 8-Recueil des guides de gestion de l'assurance « automobile ».

Liste des figures

Figure n°01 : Indemnisation d'un préjudice matériel automobile.....	59
Figure n°02 : Indemnisation d'un préjudice corporel automobile.....	69
Figure N° 03 : Organigramme de la SAA la direction centrale.....	77
Figure N° 04 : Organigramme de la SAA direction régionale de Tizi-Ouzou.....	78
Figure N°05 : Organigramme de l'agence SAA 2001.....	80
Figure N°06 : Production de la branche en 2018 par Garantie.....	85
Figure N° 07 : Production de la branche par Garantie pendant la période 2014-2018	85
Figure N°08 : La comparaison de chiffre d'affaire de RO et RNO	87
Figure N°09 : Evolution du chiffre d'affaires de l'assurance automobile (2014-2018).....	88
Figure N° 10 : Structure de la production des assurances de dommages par branche au 31/12/2018	91

Liste des tableaux

Tableau N°01 : Production du secteur des assurances de dommages durant le 4 ^{ème} Trimestre 2018.....	24
Tableau N°02 : TAUX DU BONUS.....	37.
Tableau N°03 : TAUX DU MALUS	37
Tableau N°04 : LES TAUX DE PRIME APPLICABLE ET FRANCHISES APPLICABLES POUR LA GARANTIE « Dommages et Collision ».....	42
Tableau N°05 : La prime forfaitaire du BDG	42
Tableau N°06 : Les montants de l'indemnité des P.T.A.....	44
Tableau N° 07 : Production de la branche automobile par garantie en 2018.....	84
Tableau N°08 : Présentation du chiffre d'affaire de l'assurance automobile par rapport aux RO et RNO.....	86
Tableau N°09 : Présentation du chiffre d'affaire de l'assurance automobile par produits.....	88
Tableau N° 10 : Part de la branche automobile dans le totale du chiffre d'affaire du secteur des assurances.....	90
Tableau N° 11 : Présentation de la part du chiffre d'affaire au canal de distribution direct...	93
Tableau N° 12 : Analyse des sinistres matériels.....	95
Tableau N° 13 : Analyse des sinistres corporels.....	96
Tableau N° 14 : Analyse du rapport sinistre à prime.....	97
Tableau N° 15 : Présentation de bénéfice des exercices (2014 -2018).....	98

Annexes N°01 : Contrat d'Assurance Automobile

Annexes N°02 : Attestation d'Assurance Automobile

Annexes N°03 : Certificat de Visite technique

Annexes N°04 : Constat Amiable D'accident Automobile

Annexes N°0 5 : Ordre De Service

Annexes N°0 6 : PV d'expertise

Annexes N°0 7 : Rapport d'expertise médicale (dommage corporel)

Annexes N°0 8 : Ordre De réparation (BDG)

Annexes N°0 9 : Etat P9 production (2014-2018)

Annexes N°10 : Etat B10 Matériel (2014-2018)

Annexes N°11 : Etat B10 corporel (2014-2018)

Annexes N° : la loi 88-31

وفقا للشروط العامة النموذجية الحاملة للتأشيرة
رقم 01 المؤرخة في 2010/03/15 و م/م ت. التي
يقر المكتب بالإطلاع عليها و بناءا على الشروط
الخاصة التالية و الاتفاقية الخاصة المحتمل إلحاقها.
تؤمن الشركة الوطنية للتأمين :



الشروط الخاصة لعقد تأمين السيارات
CONDITIONS PARTICULIERES
DU CONTRAT D'ASSURANCE AUTOMOBILE

الشركة الوطنية للتأمين
SOCIETE NATIONALE D'ASSURANCE

شركة مساهمة برأس مال قدره 30 مليار دينار جزائري
للفر الإقتصادي حي الأعمال - باب الزوار - الجزائر
المسجل التجاري B/00/0012692
الهاتف : 021 22 50 00 / 021 22 50 50 / 021 22 51 51

Police	عقد التأمين	N° Att	رقم الشهادة	Avenant	N° police
Direction Régionale :	المديرية الجهوية :				
Agence :	وكالة الاكتتاب :				
Code :	الرمز :				
Adresse :	العنوان :				
Date d'effet :	العقد تاريخ سريان :	Souscripteur		المكتب	
Date d'expiration :	تاريخ نهاية العقد :	Nom et Prénom :		اللقب و الاسم :	
Heure de souscription :	ساعة الإكتتاب :	Raison sociale :		اسم المؤسسة :	
		Né (e) le :		ولد (ت) في :	
		Sexe :		الجنس :	
		N° de Tél :		الهاتف :	
Assuré	المؤمن له	Conducteur		السائق	
Nom et Prénoms :	اللقب و الاسم :	Conducteur :		السائق :	
Raison sociale :	اسم المؤسسة :	Né (e) le :		ولد (ت) في :	
Identifiant fiscal :	الرمز الجبائي :	Adresse :		العنوان :	
Profession :	المهنة :				
Adresse :	العنوان :				
N° de Tél :	الهاتف :				

Permis de conduire N°:	Catégorie :	الصف :	رقم رخصة السياقة :
Délivré le :	à :	ب :	سلمت في :
Véhicule Assuré	المركبة	Remorque	المقطورة
Marque :	الصف :	N° châssis :	رقم التسلسلي :
Genre :	النوع :	N° imm :	رقم التسجيل :
Usage :	الاستعمال :	Date MEC :	تاريخ أول استعمال :
Energie :	الطاقة :	PTC / CU :	جملة الحمولة المقيدة :
Puissance :	القوة :	Nombre de places :	عدد الركاب :
Type :	الطراز :	Valeur à Neuf :	القيمة الأولية :
Zone :	المنطقة :	Valeur Vénale :	القيمة السوقية :

Garanties et limites de couvertures				الضمانات و الممنوحة			
Garanties	Capital assuré	Franchises	Prime Nette	Garanties	Capital assuré	Franchises	Prime Nette

Réductions / Majorations	التخفيضات / الإضافات	Décompte de la prime à payer	تفصيل القسط
Bonus/ Malus :	العلاوة / الرادع :	Prime nette :	القسط الصافي :
Maj âge :	إضافة السن :	Accessoires :	الإضافات :
Maj permis :	إضافة رخصة السياقة :	TVA :	الرسم على القيمة المضافة :
Maj Mat Inf	زيادة م س الانتهاب :	FGA :	الصندوق الخاص بالسيارات :
Maj Turbo :	زيادة توربو :	DTD :	الطوابيع :
		DTG :	
		Prime totale القسط الإجمالي :	DA
		(Dont quittance)	
		En lettres :	

Fait à : حررب : le : heure : l'Assuré / le Souscripteur : المؤمن له / المكتب P/la SAA ع/الشركة الوطنية للتأمين

Lu et approuvé après avoir pris connaissance des Conditions Générales. قرئ و صودق عليه مع الإقرار بالاطلاع على الشروط العامة لعقد تأمين السيارات.

saa
Assurances

الشركة الوطنية للتأمين
Société Nationale d'Assurance

ختم و توقيع

رقم

الوكالة

المرسوم رقم 85 - 80 الصادر في 30-04-1985

قرار اعتماد الشركة الوطنية للتأمين في 6 أبريل 1998
المقر المركزي : خي الأعمال - باب الزوار - الجزائر

2001:Agence TIZI OUZOU "A"

عنوان

BP N 36 NOUVELLE VILLE

شهادة تأمين السيارة

الأمر رقم 15-74 المؤرخ في 30-01-1974
المعدل و المتمم بالقانون 31-88 الصادر في 19 يوليو 1988
المرسوم رقم 34-80 المؤرخ في 16-02-1980

اسم و لقب و عنوان المؤمن له

Mr

الإسم و اللقب بالأحرف اللاتينية

من	التي
27/03/2019 00:00	26/03/2020 23:59
رقم عقد التأمين	المركبة
2001/1100033342/6	الصف
مقطورة أو نصف مقطورة	DACIA Sandero
النوع	النوع
الصف	رقم التسجيل
الطراز	00
رقم التسجيل	05304.114.15

لا تمثل هذه الشهادة سوى قرينة على التأمين يقدمها المؤمن

Certificat de Visite Technique



Nom Assuré\ RS: _____ Date de naissance : _____
 Branche: Automobile: N° Police: _____ Date d'Effet : 27/03/2019 date d'expiration: 26/03/20

Caractéristique du Véhicule :

Marque : DACIA Sandero	Genre : Véhicules particuliers sans remorqu	Modèle : STEPWAY
N° Immatriculation : 14.15	N° Chassis :	N° Série :
Turbo : Non	Carrosserie : C.I.	Energie : Essence
Puissance : 3	Tonnage \Ch. utile :	Date de MEC : 27/03/2014
Valeur à neuf du véhicule : 1.100.000,00	Valeur vénale du véhicule : 1.100.000,00	

Garanties: (Cocher obligatoirement les garanties accordées)

Tous Risques (TR)
 Vol & Incendie (VIV)
 Dommage Collision (DC)
 Bris de Glaces (BDG)
 Responsabilité

Etat du véhicule :
 Tres bon
 bon
 Moyen
 Mauvais

Couleur :
 Kilométrage : Km

Domages constatés :
 Ne présente aucun dommage

Présente les dommages suivants

Réparations récentes:

<u>Etat des glaces</u>	Tres bon	Moyen	Fissurer	Briser
Pare-Prise				
Lunette arriere				
Lunette toit ouvrant				
Pavillons panoramique				
Glaces latérales droites				
Glaces latérales gauches				
Glaces rétroviseurs droites				
Glaces rétroviseurs gauches				

Autres Informations:

Système d'alarme d'origine : Oui Non

Auto Radio : Marque : Incorporable Extractible

Mini Chaîne : Marque :

Autres accessoires:

Véhicule Incessible : Oui Non Durée d'Incessibilité:

Véhicule Gagé: Oui Non

Par quel Organisme ? :

Durée du gage :

Visite effectuée par: BADKOUF.K Fonction\Grade: _____ Date et heure: 25/09/2019 11:09

Nous certifions exacte les renseignements sus-indiqués.

à signer obligatoirement par les deux conducteurs

توقع هذه المعايينة إجباريا من طرف السائقين

Ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité, mais un relevé des identités et des faits, servant à l'accélération du règlement.

و لا تشكل إعترافا بالمسؤولية بل كشفا بالبيانات و الوقائع قصد الإسراع بالتسوية

Date d'accident le 20 heure :.....

تاريخ الحادث : في الساعة 20

Lieu précis :

Dégâts matériels autres qu'aux véhicule A et B

Oui Non نعم لا

الخسائر المادية اللاحقة بغير السيارتين أ و ب

Témoins : Nom et adresse s'il s'agit de passagers d'un véhicule préciser duquel : A ou B

الشهود : الإسم و العنوان. و إذا تعلق الأمر بمسافرين في إحدى السيارتين بين أيهما أ أو ب

Véhicule A سيارة أ

Véhicule :

Marque, Type :

N° d'immatriculation :

Venant de :

Allant vers :

Assuré (voir attest, d'assurance) :

Nom :

Prénom :

Adresse :

Ste d'assurances :

N° police :

Attest valable du : au

Agence :

Conducteur (voir permis de conduire):

Nom :

Prénom :

Adresse :

Permis de conduire N° :

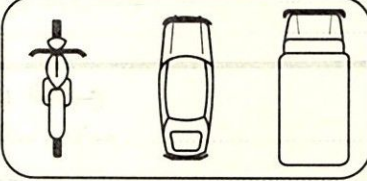
Délivré le :

Par la wilaya de :

Catégorie A1 A B C D E F

(entourer la catégorie)

Indiquer par une flèche → le point de choc initial



Dégâts apparents :

Observations :

Mettre une croix (x) dans chacune des cases utiles

اجعلوا علامة (x) داخل إحدى الخانات الصالحة

1) Heurtait à l'arriere, en roulant dans le même sens et sur la même file

اصطدام من الخلف و كان يسير في نفس الإتجاه و على نفس الصنف

2) Roulait dans le même sens et sur une file différente

يسير في نفس الإتجاه و على صف مختلف

3) Roulait en sens inverse

يسير في الجهة المعاكسة

4) provenait d'une chaussée d'ifférente

4) قادما من طريق مختلفة

5) Venait de droit (dans un carrefour)

5) قادما من اليمين (داخل مفترق)

6) S'engageait sur une place à sens giratoire

6) داخل في ساحة ذات إتجاه دائري

7) Roulait sur une place à sens giratoire

7) سائرا في ساحة ذات إتجاه دائري

8) En stationnement

8) في حالة وقوف

9) Quittait un stationnement

9) خارجا من الوقوف

10) Pronait un stationnement

10) على وشك الوقوف

11) Reculait

11) يتأخر

12) Doublait

12) يتجاوز

13) Dépassement irrégulier

13) تجاوز غير قانوني

14) Changeait de file

14) يغير خط السير

15) Virait a droite

15) ينحرف إلى اليمين

16) Virait a gauche

16) ينحرف إلى اليسار

17) S'engageait dans un parking un lieu privé, un chemin de terre

17) يدخل في موقف عمومي في محل خصوصي في طريق غير معبدة

18) Sortait d'un parking, d'un lieu privé, d'un chemin de terre

18) يخرج في موقف عمومي في محل خصوصي في طريق غير معبدة

19) Empiétait sur la partie de la chaussée réservée à la circulation en sens inverse.

19) ينتهك جزء الطريق المخصص للإتجاه المعاكس في السير

20) Roulait en sens interdit

20) يسير في إتجاه ممنوع

21) Inobservation d'un signe de priorité

21) لم يحترم علامة الأسبقية

22) Faisait un demi-tour

22) يقوم بنصف دورة

23) Ouvrait une portière

23) يفتح باب سيارته

Indiquer le nombre de cases marquées d'une croix

بينوا عدد الخانات التي جعلت فيها علامة (x)

Croquis de l'accident

مخطط الحادث

Véhicule B سيارة ب

السيارة :

الصنف، الطراز :

رقم التسجيل :

القادمة من :

المتجهة إلى :

المؤمن له (انظر شهادة التأمين) :

اللقب :

الإسم :

العنوان :

شركة التأمين :

رقم وثيقة التأمين :

شهادة صالحة من :

الوكالة :

السائق (انظر رخصة السياقة) :

اللقب :

الإسم :

العنوان :


رقم رخصة السياقة :

الفئة :

من طرف ولاية :

من صنف 1 أ ب ج د هـ (أشهر للصنف في دائرة)

بينوا بواسطة سهم نقطة الاصطدام الأولية



الخسائر الواضحة

ملاحظات

الشركة الوطنية للتأمين
SOCIETE NATIONALE D'ASSURANCE

DIRECTION REGIONALE DE

Agence: TIZI OUZOU
N° dossier sinistre
Accident du 13/01/2019
Date de déclaratio 14/01/2019

ODS N° :2019--0083

Nature des dommages : Matériel

ORDRE DE SERVICE

SINISTRE AUTOMOBILE

Ordre de service est donné au Centre d'Expertise de TIZI-OUZOU à l'effet de procéder à l'expertise du véhicule dont les coordonnées sont indiquées ci-dessous :

RENSEIGNEMENTS DE L'ASSURE	RENSEIGNEMENTS DU TIERS
Assuré:	Assuré
Adresse: CITE AUTOCONSTRUCTION	Adresse
Marque du véhicule: NISSAN	Marque du véhicul NISAAAN
Immatriculation: 01372.314.15	Immatriculation 0458330715
Police N°:	Compagnie d'assurance Agence
Effet: 10/02/2018 Echéance: 09/02/2019	Police N° Effet Echéance

Signature et griffe de l'ordonnateur



Etabli le: 14/01/2019

Par :

NB: ODS doit être accompagné de la déclaration de sinistre



الشركة الجزائرية للخبرة والمراقبة التقنية للسيارات

SOCIETE ALGERIENNE D'EXPERTISE ET DE CONTROLE TECHNIQUE AUTOMOBILE

Centre d'Expertise TIZI OUZOU

PROCES - VERBAL D'EXPERTISE N° : 09-A19C00287

Lieu de visite : CENTRE

Etabli le : 14/01/2019

Expert :

Mandant		Véhicule			
Agence TIZI OUZOU	Code SAA	Marque NISSAN	Modél NAVARA	Genre CNETTE	
N° Sinistre 2019-110083	Date 13/01/2019	N° Série MNTCGD40Z0600673		Puissanc 8	
Assur	Tiers	Immatri. 01372-314-15		Année 2014	
Assureur Tiers SAA	Agence	Energie GAZOIL		Couleur GRISE	
N° Police Tiers		Carrosserie PLATEAU		Etat BON	

Description du choc

CHOC LAT AVANT GAUCHE:

ENTRAINANT ENFONCEMENT SUR AILE AVG, ECORCHURES SUR PARE CHOCS AV.

Evaluation de la remise en état		Taux Horaire	250.00 DA
Détail des réparations		T/REP	Montant
CHOC LAT AVANT GAUCHE	TOLERIE	24	6 000,00
REMISE EN ETAT DU PARE CHOCS AV, AILE AVG			
CHOC LAT AVANT GAUCHE	PEINTUR ET INGREDIENTS	0	3 000,00

Montant Total (TTC)	Montant Main-d'Oeuvre	Montant Peinture	Montant Fournitures	
9 000,00	A 6 000,00	A 3 000,00	TVA	TTC
			A 0,00	0,00

Montant Total en Lettres : neuf mille dinars

Photos : 5	Immobilisation : A 3 (Jours)	Vétusté (%) : 0,0	Soit : 0,00
------------	------------------------------	-------------------	-------------

OBSERVATION :

AUCUN ADDITIF NE SERA ETABLI AU DELA DE 90 JOURS

Fait à : TIZI OUZOU

le : 21/01/2019

Cachet et signature de l'expert



Société Algérienne d'Expertise
S.A.E Tizi-Ouzou
Expert en Automobiles

مؤسسة بالإنابة لهم ذات رأس مال 540 مليون دينار جزائري رقم السجل التجاري 98 ب 3058 المقر الرئيسي طريق دالي إبراهيم الشارقة الجزائر
Société par actions au capital social de 540 millions d dinars -RC N° 98 B 3058-Route de Delly Ibrahim cher aga
ALGER TEL 021.36.23.99- 021.3627.25-021.36.17.03- FAX 021.36.17.03- 021.36.17.12

Branche : Automobile

ORDRE DE PAIEMENT

Unité 20 Direction Régionale TIZI OUZOU
Agence Directe Agence TIZI OUZOU
Produit 1110 Automobile Particulier

DA 9.500,00

Bon a payer la somme de : **Neuf Mille Cinq Cents DA**

AM.:

En Règlement du Dossier Sinistre N° : - 2019 - 110292

Survenu le : 06/02/2019

En Garanti par la police N° : - 1100010556

Au Nom de :

Date d'effet 08/01/2019 Date d'échéance : 07/01/2020 Contrat Ferme

Fait à TIZI OUZOU, le 25/09/2019

LA DIRECTION

Par :

DECOMPTE DE REGLEMENT

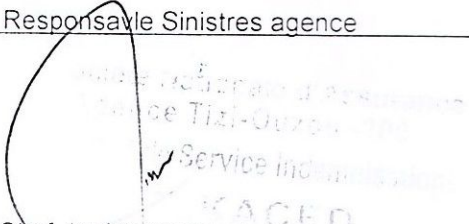
AFF:.....

ACC:.....

ACCORD/REJET N° :

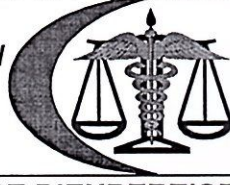
		Références			
N ° Règlement	2001 / -122394	Du	24/01/2019		
		Sinistre			
N ° Dossier Sinistre	2001 - 2019 - 110083	Survenu le	13/01/2019		
		Police			
Unité	20 Direction Régionale TIZI OUZOU				
Agence Directe	2001 Agence TIZI OUZOU "A"				
Assuré	MEZIANI REDA				
Police	2001 1100036288	Produit	1110 Automobile Particulier		
Date d'effet	10/02/2018	Date d'échéance :	09/02/2019	Contrat Ferme	
Marque véhicule	NISSAN	CTTE	N° D'Immatriculation 01372.314.15		
Expert	(1009-Centre d'Expertise de TIZI-OUZOU)			Expertise du	
Nom du Bénéficiaire	MEZIANI REDA				
Montant des dommages	9.000,00	Vétusté en%	0		
Franchise		Immobilisations en jours	3		

Rubriques du décompte

Fait à TIZI OUZOU, le 24/01/2019	Total	6.500,00
LE Responsable Sinistres agence	Le Chef d'Agence	CHEF DE SERVICE
		
Le Chef de département	Le Directeur de l'unité	D.A.J.

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de la Santé de la Population et de la Réforme Hospitalière

CHU TO Hôpital Nedir Mohamed
Service de Médecine Légale
Médecin Chef de Service



Pr. Brahim BOULASSEL
Professeur à la Faculté de Médecine
Médecin Expert près les tribunaux

RAPPORT D'EXPERTISE MEDICALE
(DOMMAGE CORPOREL)

- SAA/ AGENCE : Tizi-Ouzou
- AFFAIRE :
- ACCIDENT : 10/02/2017
- REF N° : 2001/17/408

Commis par la Compagnie algérienne d'Assurance Agence de Tizi-Ouzou
Je soussigné, Professeur , Professeur en médecine légale , Expert près les
Tribunaux, certifie avoir examiné la nommée veuve , âgée de 77 ans ,
sans profession, victime d'un accident de la circulation en date du 10/02/2017.

• **COMMEMORATIFS SUCCINTS /**

L'accident de la circulation survenu le 10/02/2017, suite à une collision avec un véhicule, elle fût atteinte au niveau du bassin et de la région bucco-dentaire, elle fût conduite sur l'hôpital de Tizi-Ouzou où elle fût traitée et prise en charge chirurgicalement (après réduction).

• **EXAMEN MEDICAL DE LA VICTIME /**

Un traumatisme fermé du bassin à l'origine d'une fracture pertrochantérienne gauche, traitée chirurgicalement par ostéosynthèse ;
Patiente hospitalisée le 10/02/2017 et du 12/02/2017 au 16/02/2017 au CHU de Tizi-Ouzou.

• **DOLEANCES DU MALADE /**

Elle se plaint à l'heure actuelle de douleurs résiduelles au niveau du bassin.

• **RADIOGRAPHIES / la radiographie objective :**

Une fracture pertrochantérienne gauche consolidée.

• **DISCUSSION /**

A l'heure actuelle, le nommé est consolidé aux prix des séquelles orthopédiques et fonctionnelles douloureuses à type de raideur de la hanche gauche.

• **CONCLUSION / (Taux, ITT, IPP et date de Consolidation)**

- ❖ l'ITT 100 % du 10/02/2017 au 10/08/2017 période d'ITT
- ❖ Date de consolidation le 11/08/2017.
- ❖ l'IPP au titre de la RC (auto) est de l'ordre de 55 %(cinquante cinq) pour cent l'ensemble des séquelles,
- ❖ l'IPP au titre de la PTA est de l'ordre de 45 %(quarante cinq) pour cent,
- ❖ le pretium doloris est important.

Tizi-Ouzou, Le 25/02/2018

L'EXPERT

Professeur
Professeur en médecine légale
Expert près les Tribunaux

Prés la Cour es les Tribunaux
de Service Médecine Légale
CHU Nedir Med Tizi Ouzou

DECOMPTE DES INDEMNITES

Références	
N ° Règlement	/-114218 Du 27/02/2018
Sinistre	
N ° Dossier Sinistre	- 2017 - 110408 Survenu le 10/02/2017
Police	
Unité	20 Direction Régionale TIZI OUZOU
Agence Directe	Agence TIZI OUZOU
Assuré	
Police	1100036249
Produit	1110 Automobile Particulier
Date d'effet	29/02/2016 Date d'échéance : 27/02/2017 Contrat Ferme
Bénéficiaire	
Nom du Bénéficiaire	
Rubriques du décompte	
Défense et Recours	Honoraires Médecin (HT) 2.400,00
Avance C.N.A.S	0,00
	Total 2.400,00
Procédure suivie : Voie Normale	

Fait à TIZI OUZOU, le 27/02/2018

LE REDACTEUR CHEF DE SERVICE CHEF DE DEPARTEMENT LE DIRECTEUR

Periode Du 01/01/2014 au 31/12/2014

Unité : 20 Direction Régionale TIZI OUZOU

Agence : Agence TIZI OUZOU

Branche : Automobile

Garantie	Contrats	Primes	REC
RC	12682	20.020.608,48	8.152.195,14
RC InterArab	75	55.387,81	4.312,69
RC Frontiere	0	0,00	0,00
RO :	12.757	20.075.996,29	8.156.507,83
TR Simple	2705	110.559.176,78	49.892.479,72
TR 70%	0	0,00	0,00
TR 50%	0	0,00	0,00
TR 30%	0	0,00	0,00
DC 10 000	3820	7.714.115,22	2.812.915,46
DC 20 000	4036	14.122.849,73	5.400.980,00
DC 30 000	781	4.037.826,93	1.655.931,22
DC 40 000	74	436.006,42	188.361,12
DC 50 000	684	3.872.778,55	1.695.564,58
DC VV	291	4.055.577,57	1.284.543,73
VIV	4323	32.460.646,90	14.049.095,98
VAR	2409	740.697,90	342.604,09
BDG	6615	7.403.248,31	2.877.795,87
DR	12535	7.022.670,00	2.577.600,19
PT	1	-181,36	0,00
AssistVeh	4049	4.496.224,00	1.883.029,98
AssistV&P	0	0,00	0,00
ATES	11	1.181.709,63	46.235,37
RNO :	42.373	198.168.346,58	84.753.626,01

Total Primes nettes : **218.244.342,87**

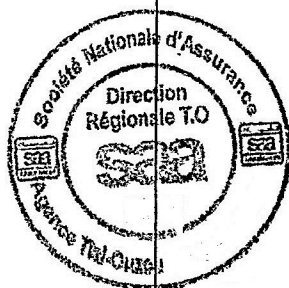
Total Accessoires : 2.614.300,00

Total FGA : 679.077,66

Total TVA : 30.481.556,75

Total Timbres Dimension : 543.000,00

Total TGA : 11.451.162,00

Primes totales : **264.013.439,28**Total REC : **92.910.133,84**

Etat Periodique des primes Emises
par Garanties (P9)

Periode Du 01/01/2015 au 31/12/2015

Agence : 2001 Agence TIZI OUZOU "A"

Branche : 11 Automobile

Garantie	Contrats	Primes	REC	Nb Risques
RC	12681	20.370.469,78	8.121.786,50	13251
RC InterArab	94	65.875,23	5.693,01	94
RC Frontiere	0	0,00	0,00	0
RO :	12.775	20.436.345,01	8.127.479,51	13.345
TR Simple	2586	103.708.059,87	43.209.138,08	2.828
DASC 200 000	0	0,00	0,00	0
DASC 300 000	0	0,00	0,00	0
DASC 500 000	0	0,00	0,00	0
DC 10 000	3023	6.212.523,77	1.800.845,90	3.060
DC 20 000	4558	15.745.044,06	5.869.087,68	4.612
DC 30 000	874	4.283.355,71	1.800.845,90	886
DC 40 000	81	474.291,31	201.610,77	84
DC 50 000	915	5.119.593,00	2.273.444,60	942
DC VV	293	4.408.650,58	1.325.280,58	388
VIV	4283	31.337.403,79	12.818.877,29	4.706
VAR	2348	705.513,02	304.726,02	2.498
BDG	6884	7.965.678,46	3.204.501,05	7.059
BDGPanoramique	153	265.800,00	117.588,65	156
DR	12681	6.943.770,00	2.518.666,13	13.083
PT	0	0,00	0,00	0
Assist Vehicule	4236	4.743.014,00	1.904.990,84	4.385
Assist Tunisie	0	0,00	0,00	0
ATES	10	1.928.953,35	15.746,49	145
PEA	0	0,00	0,00	0
Top Reparateur	0	0,00	0,00	0
Rachat Vetustee	0	0,00	0,00	0
RNO :	42.925	193.841.650,92	77.889.576,64	44.832

<i>Total Primes nettes :</i>	214.277.995,93
<i>Total Accessoires :</i>	2.669.800,00
<i>Total FGA :</i>	691.295,90
<i>Total TVA :</i>	33.301.702,05
<i>Total Timbres Dimension :</i>	554.040,00
<i>Total TGA :</i>	11.555.221,00
<i>Primes totales :</i>	263.050.054,88
<i>Total REC :</i>	86.017.056,15

Agence : 2001 Agence TIZI OUZOU "A"

Branche : Automobile

Garantie	Contrats	Primes	REC	Nb Risques
RC	12290	19.825.365,56	8.060.181,80	12.733
RC InterArab	89	56.635,62	3.067,95	89
RC Frontiere	0	0,00	0,00	0
RO :	12.379	19.882.001,18	8.063.249,75	12.822
TR Simple	2351	88.306.608,16	37.109.995,88	2.533
DASC 200 000	5	56.769,23	39.848,65	5
DASC 300 000	0	0,00	0,00	0
DASC 500 000	24	364.350,00	304.348,74	24
DC 10 000	2519	5.306.325,06	2.064.373,89	2.566
DC 20 000	4460	15.587.954,96	5.774.423,65	4.460
DC 30 000	1174	5.542.572,43	2.283.438,95	1.178
DC 40 000	95	555.753,51	250.181,02	95
DC 50 000	1075	5.755.575,65	2.466.008,50	1.082
DC VV	362	5.550.419,71	1.931.763,58	466
VIV	4205	29.281.410,03	12.252.923,38	4.591
VAR	2162	609.713,09	262.540,55	2.273
BDG	7051	8.533.105,41	3.407.764,64	7.211
BDGPanoramique	270	443.800,00	176.471,46	270
DR	12166	6.528.080,00	2.360.320,77	12.609
PT	0	0,00	0,00	0
Assist Vehicule	4072	4.592.916,00	1.900.522,73	4.218
ATES	18	2.744.779,98	347.395,90	158
PEA	4	3.085,98	986,30	4
Top Reparateur	1	1.031,48	332,46	1
Rachat Vetustée	8	97.970,09	89.853,19	11
RNO :	42.022	179.862.220,77	73.023.494,24	43.755

Total Primes nettes : **199.744.221,95**

Total Accessoires : 2.548.750,00

Total FGA : 671.261,78

Total TVA : 33.547.755,55

524.120,00

Total Timbres Dimension : 10.799.212,00

Total TGA :

Primes totales : **247.835.321,28**Total REC : **81.086.743,99**

Etat Periodique des Primes Emises
par Garanties (P9)

Periode Du 01/01/2017 au 31/12/2017

Agence : 2001 Agence TIZI OUZOU "A"

Branche : Automobile

Garantie	Contrats	Primes	REC	Nb Risques
RC	11495	19.121.186,81	7.939.098,18	11.968
RC InterArab	142	97.245,84	5.500,26	142
RC Frontiere	0	0,00	0,00	0
RO :	11.637	19.218.432,65	7.944.598,44	12.110
TR Simple	2047	73.699.634,52	31.569.677,57	2.283
DASC 200 000	46	554.750,00	318.879,93	46
DASC 300 000	8	97.727,50	51.748,89	8
DASC 500 000	157	2.340.269,74	1.168.679,74	157
DC 10 000	2076	4.696.676,49	1.873.963,53	2.111
DC 20 000	3862	14.758.521,43	5.505.432,19	3.862
DC 30 000	1584	7.548.727,35	3.289.142,67	1.584
DC 40 000	90	578.318,89	234.226,74	90
DC 50 000	1089	6.223.023,02	2.787.720,62	1.097
DC VV	277	1.128.860,04	1.477.801,08	373
VIV	3851	26.533.356,56	11.328.822,45	4.270
VAR	1989	626.029,48	284.472,53	2.151
BDG	6885	8.560.079,79	3.515.769,40	7.023
BDGPanoramique	362	598.500,00	245.832,38	362
DR	11371	6.092.400,00	2.269.603,70	11.844
PT	0	0,00	0,00	0
Assist Vehicule	3845	4.333.522,00	1.854.117,32	3.978
ATES	16	1.444.382,50	407.398,02	197
PEA	546	451.180,97	265.997,21	552
Top Reparateur	7	58.081,61	35.829,66	7
Rachat Vetustée	292	1.476.135,08	837.549,67	295
RNO :	40.400	164.800.176,97	69.322.665,30	42.290

Total Primes nettes : **184.018.609,62**

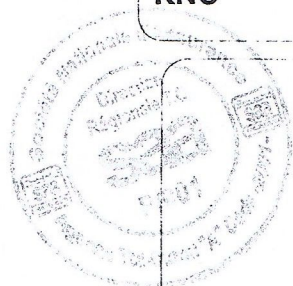
Total Accessoires : 2.391.900,00

Total FGA : 645.403,64

Total TVA : 35.158.081,51

Total Timbres Dimension : 493.080,00

Total TGA : 10.099.797,00

Primes totales : **232.806.871,77**Total REC : **77.267.263,74**
 Agence Nationale d'Assurance
 Direction Regionale de Tizi-Ouzou
 Agence Tizi-Ouzou - 2001
 Directeur d'Agence
 K. AL BAADI

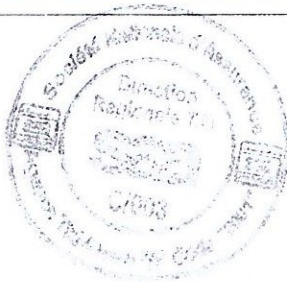
Etat Periodique des primes Emises
par Garanties (P9)

Periode Du 01/01/2018 au 31/12/2018

Agence : 2001 Agence TIZI OUZOU "A"

Branche : 11 Automobile

Garantie	Contrats	Primes	REC	Nb Risques
RC	11256	19.981.387,29	8.270.045,39	11775
RC InterArab	139	111.326,14	11.561,75	139
RC Frontiere	74	176.846,40	3.549,90	74
RO :	11.469	20.269.559,83	8.285.157,04	11.988
TR Simple	1832	65.258.454,58	28.092.197,78	2.049
DASC 200 000	89	1.012.082,05	481.436,56	90
DASC 300 000	26	297.600,00	132.199,34	26
DASC 500 000	403	5.819.686,51	2.883.397,12	419
DC 10 000	2212	5.275.267,99	3.462.859,40	2.239
DC 20 000	3459	14.576.864,87	5.517.819,91	3.490
DC 30 000	1731	8.927.271,66	3.462.859,40	1.769
DC 40 000	64	330.955,91	141.293,44	66
DC 50 000	1041	6.122.111,66	2.761.170,42	1068
DC VV	207	3.445.377,55	1.112.459,61	283
VIV	3797	26.264.844,73	11.140.772,49	4.212
VAR	1955	580.493,10	248.855,79	2.097
BDG	6925	9.291.832,55	253.536,58	7.120
BDGPanoramique	419	651.900,00	3.814.768,93	422
DR	11256	5.789.810,00	2.081.369,07	11.651
PT	0	0,00	0,00	0
Assist Vehicule	4683	5.212.375,00	2.166.823,67	4.841
Assist Tunisie	0	1.715,00	0,00	1
ATES	11	1.445.428,61	357.354,07	182
PEA	969	996.384,19	472.019,60	1.032
Top Reparateur	2	62.788,48	41.713,86	3
Rachat Vetustée	445	2.600.994,12	1.305.115,14	465
RNO :	41.526	163.964.238,56	68.649.532,87	43.525



Total Primes nettes : **184.233.798,39**
 Total Accessoires : 2.381.350,00
 Total FGA : 676.185,92
 Total TVA : 35.418.562,30
 Total Timbres Dimension : 492.440,00
 Total TGA : 10.106.653,00
 Primes totales : **233.308.989,61**
 Total REC : **76.934.689,91**

Etat Periodique des primes Emises par Garanties (P9)

Periode Du 01/01/2018 au 31/12/2018

Agence : 2001 Agence TIZI OUZOU "A"

Branche : 11 Automobile

Garantie	Contrats	Primes	REC	Nb Risques
RC	11256	19.981.387,29	8.270.045,39	11775
RC InterArab	139	111.326,14	11.561,75	139
RC Frontiere	74	176.846,40	3.549,90	74
RO :	11.469	20.269.559,83	8.285.157,04	11.988
TR Simple	1832	65.258.454,58	28.092.197,78	2.049
DASC 200 000	89	1.012.082,05	481.436,56	90
DASC 300 000	26	297.600,00	132.199,34	26
DASC 500 000	403	5.819.686,51	2.883.397,12	419
DC 10 000	2212	5.275.267,99	3.462.859,40	2.239
DC 20 000	3459	14.576.864,87	5.517.819,91	3.490
DC 30 000	1731	8.927.271,66	3.462.859,40	1.769
DC 40 000	64	330.955,91	141.293,44	66
DC 50 000	1041	6.122.111,66	2.761.170,42	1068
DC VV	207	3.445.377,55	1.112.459,61	283
VIV	3797	26.264.844,73	11.140.772,49	4.212
VAR	1955	580.493,10	248.855,79	2.097
BDG	6925	9.291.832,55	253.536,58	7.120
BDGPanoramique	419	651.900,00	3.814.768,93	422
DR	11256	5.789.810,00	2.081.369,07	11.651
PT	0	0,00	0,00	0
Assist Vehicule	4683	5.212.375,00	2.166.823,67	4.841
Assist Tunisie	0	1.715,00	0,00	1
ATES	11	1.445.428,61	357.354,07	182
PEA	969	996.384,19	472.019,60	1.032
Top Repareteur	2	62.788,48	41.713,86	3
Rachat Vetustée	445	2.600.994,12	1.305.115,14	465
RNO :	41.526	163.964.238,56	68.649.532,87	43.525



Total Primes nettes : **184.233.798,39**
Total Accessoires : 2.381.350,00
Total FGA : 676.185,92
Total TVA : 35.418.562,30
Total Timbres Dimension : 492.440,00
Total TGA : 10.106.653,00
Primes totales : **233.308.989,61**
Total REC : **76.934.689,91**

Société Nationale d'Assurance
 Direction Régionale de Tizi-Ouzou
 Agence Tizi Ouzou - 2001-
 Direct

Saa

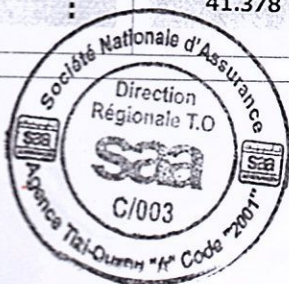
Etat Periodique des primes Emises par Garanties (P9)

Periode Du 01/01/2018 au 31/12/2018

Agence : 2001 Agence TIZI OUZOU "A"

Produit : 1110 Automobile Particulier

Garantie	Contrats	Primes	REC	Nb Risques
RC	11235	18.803.326,53	7.881.787,57	11377
RC InterArab	139	111.326,14	11.561,75	139
RC Frontiere	0	0,00	0,00	0
RO :	11.374	18.914.652,67	7.893.349,32	11.516
TR Simple	1814	57.076.020,16	25.773.853,35	1.860
DASC 200 000	89	1.012.082,05	481.436,56	90
DASC 300 000	26	297.600,00	132.199,34	26
DASC 500 000	402	5.749.686,51	2.865.177,96	415
DC 10 000	2211	5.248.002,44	2.182.370,09	2.219
DC 20 000	3459	14.576.864,87	5.517.819,91	3.490
DC 30 000	1728	8.875.563,43	3.420.375,83	1.758
DC 40 000	64	330.955,91	141.293,44	66
DC 50 000	1036	5.904.160,86	2.598.786,85	1046
DC VV	195	2.089.310,68	873.949,32	200
VIV	3776	23.682.041,48	10.439.063,13	3.858
VAR	1940	555.029,96	244.183,52	1.967
BDG	6909	9.128.863,82	253.536,58	6.980
BDGPanoramique	419	651.900,00	3.764.945,44	422
DR	11235	5.665.410,00	2.041.673,19	11.253
PT	0	0,00	0,00	0
Assist Vehicule	4666	5.032.975,00	2.129.242,33	4.685
Assist Tunisie	0	1.715,00	0,00	1
ATES	0	0,00	0,00	0
PEA	963	962.434,11	461.645,08	977
Top Reparateur	2	62.788,48	41.713,86	3
Rachat Vetustée	444	2.548.454,12	1.252.575,14	461
RNO :	41.378	149.451.858,88	64.615.840,92	41.777



Total Primes nettes :	168.366.511,55
Total Accessoires :	2.326.750,00
Total FGA :	633.900,95
Total TVA :	32.393.404,13
Total Timbres Dimension :	488.480,00
Total TGA :	9.332.244,00
Primes totales :	213.541.290,63
Total REC :	72.509.190,24

Société Nationale d'Assurance
Direction Régionale T.O.
Agence Tizi-Ouzou

Saa

Etat Periodique des primes Emises par Garanties (P9)

Periode Du 01/01/2018 au 31/12/2018

Agence : 2001 Agence TIZI OUZOU "A"

Produit : 1111 Automobile Flotte

Garantie	Contrats	Primes	REC	Nb Risques
RC	21	1.178.060,76	388.257,82	398
RC InterArab	0	0,00	0,00	0
RC Frontiere	0	0,00	0,00	0
RO :	21	1.178.060,76	388.257,82	398
TR Simple	18	8.182.434,42	2.318.344,43	189
DASC 200 000	0	0,00	0,00	0
DASC 300 000	0	0,00	0,00	0
DASC 500 000	1	70.000,00	18.219,16	4
DC 10 000	1	27.265,55	0,00	20
DC 20 000	0	0,00	0,00	0
DC 30 000	3	51.708,23	42.483,57	11
DC 40 000	0	0,00	0,00	0
DC 50 000	5	217.950,80	162.383,57	22
DC VV	12	1.356.066,87	238.510,29	83
VIV	21	2.582.803,25	701.709,36	354
VAR	15	25.463,14	4.672,27	130
BDG	16	162.968,73	0,00	140
BDGPanoramique	0	0,00	49.823,49	0
DR	21	124.400,00	39.695,88	398
PT	0	0,00	0,00	0
Assist Vehicule	17	179.400,00	37.581,34	156
Assist Tunisie	0	0,00	0,00	0
ATES	11	1.445.428,61	357.354,07	182
PEA	6	33.950,08	10.374,52	55
Top Repareteur	0	0,00	0,00	0
Rachat Vetustee	1	52.540,00	52.540,00	4
RNO		14.512.379,68	4.033.691,95	1.748



Total Primes nettes : **15.690.440,44**
Total Accessoires : 39.800,00
Total FGA : 36.535,88
Total TVA : 2.988.745,30
Total Timbres Dimension : 1.000,00
Total TGA : 748.587,00
Primes totales : **19.505.108,62**
Total REC : **4.421.949,77**

Societe Nationale d'Assurance
 Direction Regionale de Tizi-Ouzou

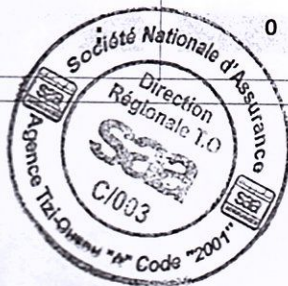
Etat Periodique des primes Emises par Garanties (P9)

Periode Du 01/01/2018 au 31/12/2018

Agence : 2001 Agence TIZI OUZOU "A"

Produit : 1112 Automobile Frontière

Garantie	Contrats	Primes	REC	Nb Risques
RC	0	0,00	0,00	0
RC InterArab	0	0,00	0,00	0
RC Frontiere	74	176.846,40	3.549,90	74
RO :	74	176.846,40	3.549,90	74
TR Simple	0	0,00	0,00	0
DASC 200 000	0	0,00	0,00	0
DASC 300 000	0	0,00	0,00	0
DASC 500 000	0	0,00	0,00	0
DC 10 000	0	0,00	0,00	0
DC 20 000	0	0,00	0,00	0
DC 30 000	0	0,00	0,00	0
DC 40 000	0	0,00	0,00	0
DC 50 000	0	0,00	0,00	0
DC VV	0	0,00	0,00	0
VIV	0	0,00	0,00	0
VAR	0	0,00	0,00	0
BDG	0	0,00	0,00	0
BDGPanoramique	0	0,00	0,00	0
DR	0	0,00	0,00	0
PT	0	0,00	0,00	0
Assist Vehicule	0	0,00	0,00	0
Assist Tunisie	0	0,00	0,00	0
ATES	0	0,00	0,00	0
PEA	0	0,00	0,00	0
Top Repareteur	0	0,00	0,00	0
Rachat Vetustée	0	0,00	0,00	0
RNO	0	0,00	0,00	0



Total Primes nettes : **176.846,40**
 Total Accessoires : 14.800,00
 Total FGA : 5.749,09
 Total TVA : 36.412,87
 Total Timbres Dimension : 2.960,00
 Total TGA : 25.822,00
 Primes totales : **262.590,36**
 Total REC : **3.549,90**

Société Nationale d'Assurance
Direction Régionale de Tizi-Ouzou
Agence Tizi-Ouzou - 2001 -

Directeur Agence

K. AIT KADOU

Saa

ETAT CONSOLIDE D'EMISSIONS NETTES / Branche

Du : 01 Janvier 2018

Au 31 Décembre 2018

Edité le : 02-JAN-19 09:14:56

PGN4

Direction Régionale : 20 Direction Régionale TIZI OUZOU
 Branche de 11 Automobile
 A : 52 Caution

Branche	Libellé	Nbr contrat	Prime nette	Acc	TVA	FGA	TD	TG	Prime Totale	REC	REC Reconstituée
11	Automobile	11.330	183.815.908,92	2.382.750,00	35.339.429,29	675.461,92	493.440,00	10.106.653,00	232.813.643,13	76.791.716,43	49.962,91
12	Incendie & événements naturels	3.392	38.072.664,24	426.850,00	5.127.925,48	0,00	269.200,00	0,00	43.896.639,72	8.794.665,11	2.350,97
13	Risques Construction	2	186.071,03	1.000,00	35.543,49	0,00	160,00	0,00	222.774,52	12.732,43	1.789.169,41
14	Responsabilité Civile Générale	196	6.032.383,21	36.450,00	1.53.078,30	0,00	15.680,00	0,00	7.237.591,51	2.806.290,10	54,79
15	Autres dommages aux biens	164	15.629.329,79	29.400,00	2.950.930,01	0,00	15.280,00	0,00	18.624.939,80	4.337.390,77	905,75
24	Matériels Agricole	32	34.603,93	6.600,00	7.828,75	581,40	1.360,00	9.998,00	60.972,08	17.662,10	0,00
31	Transport par voie terrestre	270	946.949,53	29.200,00	85.468,47	0,00	11.520,00	0,00	1.173.138,00	538.627,37	353,19
33	Transport par Voie Aérienne	5	24.993,25	3.400,00	5.394,72	0,00	1.520,00	0,00	35.307,97	0,00	0,00
34	Transport par Voie Maritime	7	3.920.701,32	4.550,00	745.797,82	0,00	12.080,00	0,00	4.683.129,14	22.029,49	0,00
Total :		15398	248.663.605,22	2.920.200,00	45.581.396,33	676.043,32	820.240,00	10.116.651,00	308.748.135,87	93.321.113,80	1.842.797,02

Total REC : 95.163.910,82



AGENCE TIZI OUZOU
 Direction Régionale
 KAIT SAADI

ETAT B10 Agence par Branche

arrêté au 31/12/14

Direction Régionale: 20 Direction Régionale TIZI OUZOU
 Agence: 2001 Agence TIZI OUZOU "A"
 Branche: Automobile
 Nature: Corporel

DETAIL PAR ANNEE DANS LESQUELLES CES SINISTRES SONT SURVENUS

EXERCICES	2009 et ANT	2010	2011	2012	2013	2014	Total
1) Stock (stock début de période)	156	19	26	26	37	0	264
2) Nombre de sinistres déclarés	0	0	0	3	8	32	43
3) Nombre de sinistres remis en cours	0	0	0	0	0	0	0
4) Nombre de sinistres réglés	25	1	4	7	11	3	51
5) Nombre de sinistres Gestion pour Recours	15	3	2	0	2	1	23
6) Nombre de sinistres classés s\s	32	6	1	0	2	3	44
7) Stock (fin de période)=(1+2+3)-(4+5+6)	84	9	19	22	30	25	189

REGLEMENTS ET RESERVES DETAIL PAR EXERCICE DES OPERATIONS EFFECTUEES

DESIGNATION	2009 et ANT	2010	2011	2012	2013	2014	Total
1) Montant brut des règlements (Principal)	969 234,10	550 530,75	440 551,85	3 640 389,94	3 754 681,85	789 306,99	10 144 895,48
2) Montant des Frais (Experts et Avocat) en HT	63 529,39	70 689,99	21 050,00	111 996,00	194 203,25	63 677,14	525 145,77
3) TOTAL (1+2) Principal + Frais	1 032 763,49	621 220,74	461 601,85	3 752 385,94	3 949 085,10	852 984,13	10 670 041,25
4) Mnt Recours encaissés en faveur de la SAA	2 880,00	0,00	594 535,48	429 590,00	18 199,99	0,00	1 045 205,47
5) Mnt Net des règlements (3 - 4)	1 029 883,49	621 220,74	-132 933,63	3 322 795,94	3 930 885,11	852 984,13	9 624 835,78
6) Mnt des Dettes Techniques au 31/12/14	16 767 493,37	1 612 406,74	4 963 576,49	6 768 763,91	15 742 467,31	4 561 492,72	50 416 200,54
7) TOTAL (5+6) Règlements + Réserves	17 797 376,86	2 233 627,48	4 830 642,86	10 091 559,85	19 673 352,42	5 414 476,85	60 041 036,32
8) Montant des SAP au 31/12/13	26 155 758,56	3 589 185,83	5 296 212,54	7 691 864,44	11 349 953,19	0,00	54 082 974,56
9) Mnt des recours à encaissés en faveur SAA	9 714 243,06	1 768 028,37	2 377 494,53	170 132,85	6 489 749,54	64 100,00	20 583 748,35

ETAT B10 Agence par Branche
arrêté au 31/12/15

Direction Régionale: 20 Direction Régionale TIZI OUZOU
 Agence: 2001 Agence TIZI OUZOU "A"
 Branche: Automobile
 Nature: Corporel

DETAIL PAR ANNEE DANS LESQUELLES CES SINISTRES SONT SURVENUS

EXERCICES	2010 et ANT	2011	2012	2013	2014	2015	Total
1) Stock (stock début de période)	93	19	22	30	25	0	189
2) Nombre de sinistres déclarés	0	0	0	2	11	33	46
3) Nombre de sinistres remis en cours	0	0	0	0	1	0	1
4) Nombre de sinistres réglés	38	5	9	9	10	0	71
5) Nombre de sinistres Gestion pour Recours	1	1	0	1	3	2	8
6) Nombre de sinistres classés s\s	36	7	4	4	6	2	59
7) Stock (fin de période)=(1+2+3)-(4+5+6)	18	6	9	18	18	29	98

REGLEMENTS ET RESERVES

DETAIL PAR EXERCICE DES OPERATIONS EFFECTUEES

DESIGNATION	2010 et ANT	2011	2012	2013	2014	2015	Total
1) Montant brut des règlements (Principal)	875.051,25	148.523,98	3.728.829,41	9.940.270,04	5.554.740,72	1.762.924,84	22.010.340,24
2) Montant des Frais (Experts et Avocat) en HT	142.410,42	31.750,40	130.556,11	428.566,68	152.361,41	129.751,26	1.015.396,28
3) TOTAL (1+2) Principal + Frais	1.017.461,67	180.274,38	3.859.385,52	10.368.836,72	5.707.102,13	1.892.676,10	23.025.736,52
4) Mnt Recours encaissés en faveur de la SAA	830.765,99	183.013,27	0,00	971.375,00	18.200,00	0,00	2.003.354,26
5) Mnt Net des règlements (3 - 4)	186.695,68	-2.738,89	3.859.385,52	9.397.461,72	5.688.902,13	1.892.676,10	21.022.382,26
6) Mnt des Dettes Techniques au 31/12/15	3.548.664,10	1.355.766,49	1.939.635,13	6.657.198,29	4.784.569,78	7.805.771,23	26.091.605,02
7) TOTAL (5+6) Règlements + Réserves	3.735.359,78	1.353.027,60	5.799.020,65	16.054.660,01	10.473.471,91	9.698.447,33	47.113.987,28
8) Montant des SAP au 31/12/14	18.379.900,11	4.963.576,49	6.768.763,91	15.742.467,31	4.561.492,72	0,00	50.416.200,54
9) Mnt des recours à encaissés en faveur SAA	8.961.523,89	2.077.229,44	149.652,85	5.836.519,45	1.281.611,18	2.425.032,84	20.731.569,65

ETAT B10 Agence par Branche
arrêté au 31/12/16

Edité le :

14/01/2017 11:11

Page : 1/4

Direction Régionale: 20 Direction Régionale TIZI OUZOU
Agence: 2001 Agence TIZI OUZOU "A"
Branche: Automobile
Nature: Corporel

DETAIL PAR ANNEE DANS LESQUELLES CES SINISTRES SONT SURVENUS

EXERCICES	2011 et ANT	2012	2013	2014	2015	2016	Total
1) Stock (stock début de période)	24	9	18	18	29	0	98
2) Nombre de sinistres déclarés	0	0	0	1	4	29	34
3) Nombre de sinistres remis en cours	0	0	0	0	0	0	0
4) Nombre de sinistres réglés	4	5	5	3	10	4	31
5) Nombre de sinistres Gestion pour Recours	1	0	1	0	2	2	6
6) Nombre de sinistres classés s\s	7	2	1	4	6	2	22
7) Stock (fin de période)=(1+2+3) - (4+5+6)	12	2	11	12	15	21	73

REGLEMENTS ET RESERVES

DETAIL PAR EXERCICE DES OPERATIONS EFFECTUEES

DESIGNATION	2011 et ANT	2012	2013	2014	2015	2016	Total
1) Montant brut des règlements (Principal)	1 595 975,72	1 239 346,68	5 845 478,08	3 966 838,21	6 118 453,12	4 988 821,24	23 754 913,05
2) Montant des Frais (Experts et Avocat) en HT	72 132,00	38 238,00	413 906,72	315 378,61	68 927,79	104 955,00	1 013 538,12
3) TOTAL (1+2) Principal + Frais	1 668 107,72	1 277 584,68	6 259 384,80	4 282 216,82	6 187 380,91	5 093 776,24	24 768 451,17
4) Mnt Recours encaissés en faveur de la SAA	1 845 246,89	18 200,00	0,00	0,00	1 837 727,50	0,00	3 701 174,39
5) Mnt Net des règlements (3 - 4)	-177 139,17	1 259 384,68	6 259 384,80	4 282 216,82	4 349 653,41	5 093 776,24	21 067 276,78
6) Mnt des Dettes Techniques au 31/12/16	1 222 020,05	6 000,00	3 725 115,29	2 656 815,28	4 347 261,68	11 637 177,46	23 594 389,76
7) TOTAL (5+6) Règlements + Réserves	1 044 880,88	1 265 384,68	9 984 500,09	6 939 032,10	8 696 915,09	16 730 953,70	44 661 666,54
8) Montant des SAP au 31/12/15	4 904 430,59	1 939 635,13	6 657 198,29	4 784 569,78	7 805 771,23	0,00	26 091 605,02
9) Mnt des recours à encaissés en faveur SAA	5 331 959,97	98 652,77	4 415 132,68	1 263 411,18	487 434,79	641 793,60	12 238 384,99

ETAT B10 Agence par Branche arrêté au 31/12/17

Direction Régionale: 20 Direction Régionale TIZI OUZOU
 Agence: 2001 Agence TIZI OUZOU "A"
 Branche: Automobile
 Nature: Matériel

DETAIL PAR ANNEE DANS LESQUELLES CES SINISTRES SONT SURVENUS

EXERCICES	2012 et ANT	2013	2014	2015	2016	2017	Total
1) Stock (stock début de période)	56	46	123	250	513	0	988
2) Nombre de sinistres déclarés	2	32	3	4	63	3153	3257
3) Nombre de sinistres remis en cours	0	0	0	0	0	0	0
4) Nombre de sinistres réglés	19	53	20	72	311	1766	2241
5) Nombre de sinistres Gestion pour Recours	5	7	37	45	102	1006	1202
6) Nombre de sinistres classés s/s	0	1	2	0	6	28	37
7) Stock (fin de période)=(1+2+3)-(4+5+6)	34	17	67	137	157	353	765

REGLEMENTS ET RESERVES

DETAIL PAR EXERCICE DES OPERATIONS EFFECTUEES

DESIGNATION	2012 et ANT	2013	2014	2015	2016	2017	Total
1) Montant brut des règlements (Principal)	4.109.010,63	5.328.473,36	2.929.748,75	6.182.002,22	35.423.455,19	86.676.505,77	140.649.195,92
2) Montant des Frais (Experts et Avocat) en HT	77.324,94	11.600,00	70.137,58	27.363,00	350.704,37	5.489.340,26	6.026.470,15
3) TOTAL (1+2) Principal + Frais	4.186.335,57	5.340.073,36	2.999.886,33	6.209.365,22	35.774.159,56	92.165.846,03	146.675.666,07
4) Mnt Recours encaissés en faveur de la SAA	2.420.564,66	4.725.455,00	945.501,20	2.312.511,22	5.754.069,29	5.253.735,94	21.411.837,31
5) Mnt Net des règlements (3 - 4)	1.765.770,91	614.618,36	2.054.385,13	3.896.854,00	30.020.090,27	86.912.110,09	125.263.828,76
6) Mnt des Dettes Techniques au 31/12/17	7.353.181,51	753.722,53	3.543.100,00	6.987.140,19	13.141.920,31	31.801.168,85	63.580.233,39
7) TOTAL (5+6) Règlements + Réserves	9.118.952,42	1.368.340,89	5.597.485,13	10.883.994,19	43.162.010,58	118.713.278,94	188.844.062,15
8) Montant des SAP au 31/12/16	8.572.821,22	2.775.832,66	6.053.408,38	15.253.520,21	33.787.642,86	0,00	66.443.225,33
9) Mnt des recours à encaissés en faveur SAA	20.366.303,92	5.551.878,83	12.074.845,03	15.636.454,52	16.920.493,79	14.976.584,83	85.526.560,92

Recours

ETAT BIU Agence par Branche
arrêté au 31/12/18

Direction Régionale: 20 Direction Régionale TIZI OUZOU
Agence: 2001 Agence TIZI OUZOU "A"
Branche: Automobile
Nature: Matériel

DETAIL PAR ANNEE DANS LESQUELLES CES SINISTRES SONT SURVENUS

EXERCICES	2013 et ANT	2014	2015	2016	2017	2018	Total
1) Stock (stock début de période)	51	67	137	157	353	0	765
2) Nombre de sinistres déclarés	21	38	12	41	88	2946	3146
3) Nombre de sinistres remis en cours	4	5	5	18	30	93	155
4) Nombre de sinistres réglés	47	88	73	125	294	1636	2263
5) Nombre de sinistres Gestion pour Recours	5	3	8	5	55	990	1066
6) Nombre de sinistres classés s\s	0	1	0	0	10	24	35
7) Stock (fin de période)=(1+2+3)-(4+5+6)	24	18	73	86	112	389	702

REGLEMENTS ET RESERVES
DETAIL PAR EXERCICE DES OPERATIONS EFFECTUEES

DESIGNATION	2013 et ANT	2014	2015	2016	2017	2018	Total
1) Montant brut des règlements (Principal)	2 870 475,35	4 169 112,35	2 201 036,78	4 766 641,49	28 671 890,03	77 482 650,08	120 161 806,08
2) Montant des Frais (Experts et Avocat) en HT	23 900,00	38 396,00	109 443,92	164 057,00	378 690,00	4 420 110,00	5 134 596,92
3) TOTAL (1+2) Principal + Frais	2 894 375,35	4 207 508,35	2 310 480,70	4 930 698,49	29 050 580,03	81 902 760,08	125 296 403,00
4) Mnt Recours encaissés en faveur de la SAA	181 321,49	96 503,59	1 961 546,74	3 891 938,16	7 902 036,62	4 420 689,27	18 454 035,87
5) Mnt Net des règlements (3 - 4)	2 713 053,86	4 111 004,76	348 933,96	1 038 760,33	21 148 543,41	77 482 070,81	106 842 367,13
6) Mnt des Dettes Techniques au 31/12/18	5 790 140,36	1 898 588,40	4 349 439,27	4 882 241,82	13 027 262,04	24 695 050,09	54 642 721,98
7) TOTAL (5+6) Règlements + Réserves	8 503 194,22	6 009 593,16	4 698 373,23	5 921 002,15	34 175 805,45	102 177 120,90	161 485 089,11
8) Montant des SAP au 31/12/17	8 106 904,04	3 543 100,00	6 987 140,19	13 141 920,31	31 801 168,85	0,00	63 580 233,39
9) Mnt des recours à encaissés en faveur SAA	24 162 259,25	11 380 414,93	14 991 957,24	12 373 678,44	10 296 038,77	16 841 225,39	90 045 574,02

Handwritten signature/initials

ETAT B10 Agence par Branche
arrêté au 31/12/14

Direction Régionale: 20 Direction Régionale TIZI OUZOU
Agence: 2001 Agence TIZI OUZOU "A"
Branche: Automobile
Nature: Matériel

DETAIL PAR ANNEE DANS LESQUELLES CES SINISTRES SONT SURVENUS

EXERCICES	2009 et ANT	2010	2011	2012	2013	2014	Total
1) Stock (stock début de période)	277	101	146	283	978	0	1785
2) Nombre de sinistres déclarés	20	20	12	28	127	3919	4126
3) Nombre de sinistres remis en cours	1	0	1	1	0	0	3
4) Nombre de sinistres réglés	128	50	50	152	628	2135	3143
5) Nombre de sinistres Gestion pour Recours	24	3	10	8	183	860	1088
6) Nombre de sinistres classés s\s	1	0	1	0	2	25	29
7) Stock (fin de période)=(1+2+3)-(4+5+6)	145	68	98	152	292	899	1654

REGLEMENTS ET RESERVES
DETAIL PAR EXERCICE DES OPERATIONS EFFECTUEES

DESIGNATION	2009 et ANT	2010	2011	2012	2013	2014	Total
1) Montant brut des règlements (Principal)	4 269.175,57	1 899.276,73	2.404.826,69	17 159.034,26	34 131 099,25	72 416 157,23	132.279.569,73
2) Montant des Frais (Experts et Avocat) en HT	0,00	0,00	15.587,83	23.939,00	777 529,36	5 806 017,89	6.623.074,08
3) TOTAL (1+2) Principal + Frais	4 269 175,57	1 899 276,73	2 420 414,52	17 182 973,26	34 908 628,61	78 222 175,12	138.902.643,81
4) Mnt Recours encaissés en faveur de la SAA	431 982,29	282 874,42	1 001 941,05	3 356 573,47	6 864 089,02	5 611 212,86	17.548.673,11
5) Mnt Net des règlements (3 - 4)	3 837 193,28	1 616 402,31	1 418 473,47	13 826 399,79	28 044 539,59	72 610 962,26	121.353.970,70
6) Mnt des Dettes Techniques au 31/12/14	3 965 802,79	4 999 774,59	7 169 003,19	9 569 974,58	13 468 076,34	45 743 258,82	84.915.890,31
7) TOTAL (5+6) Règlements + Réserves	7 802 996,07	6 616 176,90	8 587 476,66	23 396 374,37	41 512 615,93	118 354 221,08	206.269.861,01
8) Montant des SAP au 31/12/13	11 046 497,35	6 947 214,22	8 739 256,58	22 590 155,07	40 356 702,75	0,00	89.679.825,97
9) Mnt des recours à encaissés en faveur SAA	8 546 074,58	2 911 285,16	6 287 556,15	12 124 727,61	13 806 913,07	22 270 203,60	65.946.760,17

2014 SAP

**ETAT B10 Agence par Branche
arrêté au 31/12/15**

Etat Le

Page 34

Direction Régionale: 20 Direction Régionale TIZI OUZOU
 Agence: 2001 Agence TIZI OUZOU "A"
 Branche: Automobile
 Nature: Matériel

DETAIL PAR ANNEE DANS LESQUELLES CES SINISTRES SONT SURVENUS

EXERCICES	2010 et ANT	2011	2012	2013	2014	2015	Total
1) Stock (stock début de période)	213	98	152	292	899	0	1654
2) Nombre de sinistres déclarés	17	5	27	39	127	4124	4339
3) Nombre de sinistres remis en cours	0	0	0	0	0	0	0
4) Nombre de sinistres réglés	154	58	122	210	632	2279	3455
5) Nombre de sinistres Gestion pour Recours	0	0	1	10	158	1004	1173
6) Nombre de sinistres classés s\s	1	0	0	7	19	36	63
7) Stock (fin de période)=(1+2+3)-(4+5+6)	75	45	56	104	217	805	1302

**REGLEMENTS ET RESERVES
DETAIL PAR EXERCICE DES OPERATIONS EFFECTUEES**

DESIGNATION	2010 et ANT	2011	2012	2013	2014	2015	Total
1) Montant brut des règlements (Principal)	2.340.410,88	200.635,76	2.098.179,78	6.844.821,73	41.836.268,51	82.957.811,84	136.278.128,50
2) Montant des Frais (Experts et Avocat) en HT	142.787,41	98.146,49	24.008,71	27.090,13	639.216,98	6.487.814,27	7.419.063,99
3) TOTAL (1+2) Principal + Frais	2.483.198,29	298.782,25	2.122.188,49	6.871.911,86	42.475.485,49	89.445.626,11	143.697.192,49
4) Mnt Recours encaissés en faveur de la SAA	284.048,82	432.215,34	1.121.591,17	2.683.649,58	6.710.870,07	6.171.866,45	17.404.241,43
5) Mnt Net des règlements (3 - 4)	2.199.149,47	-133.433,09	1.000.597,32	4.188.262,28	35.764.615,42	83.273.759,66	126.292.951,06
6) Mnt des Dettes Techniques au 31/12/15	4.771.735,81	5.453.077,80	6.947.218,55	5.111.012,44	11.415.478,65	38.745.085,33	72.443.608,58
7) TOTAL (5+6) Règlements + Réserves	6.970.885,28	5.319.644,71	7.947.815,87	9.299.274,72	47.180.094,07	122.018.844,99	198.736.559,64
8) Montant des SAP au 31/12/14	8.965.577,38	7.169.003,19	9.569.974,58	13.468.076,34	45.743.258,82	0,00	84.915.890,31
9) Mnt des recours à encaissés en faveur SAA	10.512.388,23	5.245.529,15	9.226.176,73	10.361.086,88	16.685.503,70	26.089.672,52	78.120.357,21

ETAT B10 Agence par Branche arrêté au 31/12/16

Direction Régionale: 20 Direction Régionale TIZI OUZOU
 Agence: 2001 Agence TIZI OUZOU "A"
 Branche: Automobile
 Nature: Matériel

DETAIL PAR ANNEE DANS LESQUELLES CES SINISTRES SONT SURVENUS

EXERCICES	2011 et ANT	2012	2013	2014	2015	2016	Total
1) Stock (stock début de période)	120	56	104	217	805	0	1302
2) Nombre de sinistres déclarés	22	7	26	47	125	3502	3729
3) Nombre de sinistres remis en cours	0	0	0	0	0	0	0
4) Nombre de sinistres réglés	73	16	61	119	430	2010	2709
5) Nombre de sinistres Gestion pour Recours	45	15	23	20	244	969	1316
6) Nombre de sinistres classés s/s	0	0	0	2	6	10	18
7) Stock (fin de période)=(1+2+3) - (4+5+6)	24	32	46	123	250	513	988

REGLEMENTS ET RESERVES

DETAIL PAR EXERCICE DES OPERATIONS EFFECTUEES

DESIGNATION	2011 et ANT	2012	2013	2014	2015	2016	Total
1) Montant brut des règlements (Principal)	5 416 443,26	443 632,34	3 485 284,76	5 921 951,68	33 363 294,12	79 615 343,06	128.245.949,22
2) Montant des Frais (Experts et Avocat) en HT	57 553,00	30 500,00	11 316,39	80 870,00	687 430,27	6 123 015,00	6.990.684,66
3) TOTAL (1+2) Principal + Frais	5 473 996,26	474 132,34	3 496 601,15	6 002 821,68	34 050 724,39	85 738 358,06	135.236.633,88
4) Mnt Recours encaissés en faveur de la SAA	3 509 684,79	992 074,96	1 940 705,94	3 394 225,43	6 847 399,98	5 509 307,26	22.193.398,36
5) Mnt Net des règlements (3 - 4)	1 964 311,47	-517 942,62	1 555 895,21	2 608 596,25	27 203 324,41	80 229 050,80	113.043.235,52
6) Mnt des Dettes Techniques au 31/12/16	3 220 730,50	5 352 090,72	2 775 832,66	6 053 408,38	15 253 520,21	33 815 642,86	66.471.225,33
7) TOTAL (5+6) Règlements + Réserves	5 185 041,97	4 834 148,10	4 331 727,87	8 662 004,63	42 456 844,62	114 044 693,66	179.514.460,85
8) Montant des SAP au 31/12/15	10 224 813,61	6 947 218,55	5 111 012,44	11 415 478,65	38 745 085,33	0,00	72.443.608,58
9) Mnt des recours à encaissés en faveur SAA	13 188 076,90	9 091 818,21	9 327 946,54	13 049 707,79	18 822 998,28	18 184 752,00	81.665.299,72

ETAT B10 Agence par Branche

arrêté au 31/12/17

Direction Régionale: 20 Direction Régionale TIZI OUZOU
 Agence: 2001 Agence TIZI OUZOU "A"
 Branche: Automobile
 Nature: Corporel

DETAIL PAR ANNEE DANS LESQUELLES CES SINISTRES SONT SURVENUS

EXERCICES	2012 et ANT	2013	2014	2015	2016	2017	Total
1) Stock (stock début de période)	14	11	12	15	21	0	73
2) Nombre de sinistres déclarés	0	0	0	1	8	33	42
3) Nombre de sinistres remis en cours	0	0	0	0	0	0	0
4) Nombre de sinistres réglés	6	2	7	5	9	2	31
5) Nombre de sinistres Gestion pour Recours	2	2	2	1	2	0	9
6) Nombre de sinistres classés s\s	0	0	0	0	3	1	4
7) Stock (fin de période)=(1+2+3) - (4+5+6)	6	7	3	10	15	30	71

REGLEMENTS ET RESERVES DETAIL PAR EXERCICE DES OPERATIONS EFFECTUEES

DESIGNATION	2012 et ANT	2013	2014	2015	2016	2017	Total
1) Montant brut des règlements (Principal)	790.252,11	1 172.548,00	804 563,09	998.078,02	14.276 647,99	2 287 518,91	20.329.608,12
2) Montant des Frais(Experts et Avocat)en HT	134.730,58	99 818,00	19 800,00	82 119,18	209 756,30	74 390,00	620.614,06
3) TOTAL (1+2) Principal + Frais	924.982,69	1 272 366,00	824 363,09	1 080.197,20	14 486.404,29	2 361 908,91	20.950.222,18
4) Mnt Recours encaissés en faveur de la SAA	106 895,40	18 752,00	0,00	0,00	469 666,53	0,00	595.313,93
5) Mnt Net des reglements (3 - 4)	818.087,29	1 253 614,00	824 363,09	1 080 197,20	14 016 737,76	2 361 908,91	20.354.908,25
6) Mnt des Dettes Techniques au 31/12/17	1 119.520,05	3 660 967,29	1 382 000,00	3 667 424,89	7 038 250,48	14 646 370,83	31.514.533,54
7) TOTAL (5+6)Règlements + Réserves	1 937 607,34	4 914 581,29	2 206 363,09	4 747 622,09	21 054 988,24	17 008 279,74	51.869.441,79
8) Montant des SAP au 31/12/16	1 228.020,05	3 728 115,29	2 656 815,28	4 347 261,68	11 637.177,46	0,00	23.597.389,76
9) Mnt des recours à encaissés en faveur SAA	4 488 360,35	4 396 932,68	242 642,37	444 234,79	24 550,00	474 093,02	10.070.813,21

ETAT B10 Agence par Branche arrêté au 31/12/18

Direction Régionale: 20 Direction Régionale TIZI OUZOU
 Agence: 2001 Agence TIZI OUZOU "A"
 Branche: Automobile
 Nature: Corporel

DETAIL PAR ANNEE DANS LESQUELLES CES SINISTRES SONT SURVENUS

EXERCICES	2013 et ANT	2014	2015	2016	2017	2018	Total
1) Stock (stock début de période)	13	3	10	15	30	0	71
2) Nombre de sinistres déclarés	0	0	0	0	6	16	22
3) Nombre de sinistres remis en cours	1	0	0	0	1	0	2
4) Nombre de sinistres réglés	0	0	1	7	12	3	23
5) Nombre de sinistres Gestion pour Recours	1	0	0	0	1	1	3
6) Nombre de sinistres classés s\s	0	0	0	0	4	0	4
7) Stock (fin de période)=(1+2+3)-(4+5+6)	13	3	9	8	20	12	65

REGLEMENTS ET RESERVES

DETAIL PAR EXERCICE DES OPERATIONS EFFECTUEES

DESIGNATION	2013 et ANT	2014	2015	2016	2017	2018	Total
1) Montant brut des règlements (Principal)	1 189 916,20	232 139,56	489 200,00	3 764 807,54	6 443 208,76	768 278,77	12.887.550,83
2) Montant des Frais (Experts et Avocat) en HT	44 629,36	16 350,00	17 400,00	79 476,40	92 365,28	51 590,00	301.811,04
3) TOTAL (1+2) Principal + Frais	1 234 545,56	248 489,56	506 600,00	3 844 283,94	6 535 574,04	819 868,77	13.189.361,87
4) Mnt Recours encaissés en faveur de la SAA	639 983,12	1 093 000,00	0,00	15 050,00	0,00	0,00	1.748.033,12
5) Mnt Net des règlements (3 - 4)	594 562,44	-844 510,44	506 600,00	3 829 233,94	6 535 574,04	819 868,77	11.441.328,75
6) Mnt des Dettes Techniques au 31/12/18	4 548 431,88	2 215 000,00	2 539 224,89	2 202 182,08	8 281 989,53	4 488 899,20	24.275.727,58
7) TOTAL (5+6) Règlements + Réserves	5 142 994,32	1 370 489,56	3 045 824,89	6 031 416,02	14 817 563,57	5 308 767,97	35.717.056,33
8) Montant des SAP au 31/12/17	4 780 487,34	1 382 000,00	3 667 424,89	7 038 250,48	14 646 370,83	0,00	31.514.533,54
9) Mnt des recours à encaissés en faveur SAA	7 366 284,30	231 642,37	433 163,30	9 500,00	55 492,41	27 500,00	8.123.582,38



الجمهورية الجزائرية
الديمقراطية الشعبية

الجريدة الرسمية

اتفاقات دولية قوانين أوامر ومراسيم
قرارات مقررات . مناشير . إعلانات و إعلانات

Abonnement annuel	Tunisie Maroc Mauritanie	Etranger	DIRECTION ET REDACTION : SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT Abonnements et publicité : IMPRIMERIE OFFICIELLE 7, 9 et 13 Av. A. Benbarek — ALGER Tél. : 65. 18. 15 à 17 — C.C.P. 3200-50 ALGER Télex ; 65 180 IMPOF DZ
	Algérie	I An	
Edition originale.....	100 D.A	150 D.A	
Edition originale et sa traduction.....	200 D.A	300 D.A (Frais d'expédition en sus)	

Edition originale, le numéro : 2,50 dinars ; Edition originale et sa traduction, le numéro : 5 dinars. — Numéros des années antérieures : suivant barème. Les tables sont fournies gratuitement aux abonnés. Prière de joindre les dernières bandes pour renouvellement et réclamation. Changement d'adresse : ajouter 3 dinars. Tarif des inscriptions ; 20 dinars la ligne

JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
CONVENTIONS ET ACCORDS INTERNATIONAUX — LOIS, ORDONNANCES ET DECRETS
ARRETES, DECISIONS, CIRCULAIRES, AVIS, COMMUNICATIONS ET ANNONCES
(TRADUCTION FRANÇAISE)

SOMMAIRE

LOIS ET ORDONNANCES

Loi n° 88-28 du 19 juillet 1988 relative aux modalités d'exercice du droit syndical, p. 796.

Loi n° 88-29 du 19 juillet 1988 relative à l'exercice du monopole de l'Etat sur le commerce extérieur, p. 800.

Loi n° 88-30 du 19 juillet 1988 portant loi de finances complémentaire pour 1988, p. 802.

Loi n° 88-31 du 19 juillet 1988 modifiant et complétant 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, p. 804.

SOMMAIRE (suite)

Loi n° 88-32 du 19 juillet 1988 portant approbation de la convention relative à la création d'une banque mixte entre la République algérienne démocratique et populaire et la Jamahiria arabe libyenne populaire et socialiste, signée à Tripoli le 19 juin 1988, p.811.

DECRETS

Décret n° 88-142 du 19 juillet 1988 portant statut-type du personnel navigant de l'aéronautique civile, p. 812.

DECISIONS INDIVIDUELLES

Décret du 19 juillet 1988 portant acquisition de la nationalité algérienne, p. 824.

LOIS ET ORDONNANCES

Loi n° 88-28 du 19 juillet 1988 relative aux modalités d'exercice du droit syndical

Le Président de la République,

Vu la Charte nationale ;

Vu la Constitution, notamment ses articles 60, 61, 151 et 154 ;

Vu l'ordonnance n° 71-74 du 16 novembre 1971 relative à la gestion socialiste des entreprises ;

Vu l'ordonnance n° 71-75 du 16 novembre 1971 relative aux rapports collectifs de travail dans le secteur privé ;

Vu la loi n° 78-12 du 5 août 1978 relative au statut général du travailleur, notamment ses articles 22 à 25 et 180 à 182 ;

Vu la loi n° 83-16 du 2 juillet 1983 portant création du Fonds national de péréquation des oeuvres sociales ;

Après adoption par l'Assemblée populaire nationale ;

Promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE PREMIER

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1er. — La présente loi a pour objet de définir les modalités d'exercice du droit syndical, conformément aux objectifs et aux dispositions des textes fondamentaux du pays.

Art. 2. — L'Union générale des travailleurs algériens (U.G.T.A.), organisation syndicale des travailleurs, inscrit son action dans le cadre des principes et objectifs fondamentaux fixés par la Charte nationale.

Art. 3. — L'Union générale des travailleurs algériens (U.G.T.A.), contribue à l'application des dispositions de la législation et de la réglementation du travail en vigueur et veille, en particulier, à assurer le respect des droits des travailleurs et à l'accomplissement de leurs devoirs.

Art. 4. — L'Union générale des travailleurs algériens (U.G.T.A.) a pour rôle d'organiser et de mobiliser l'ensemble des travailleurs autour des tâches de développement et de veiller à l'élévation constante de leur niveau social, culturel et politique, ainsi que de leurs qualifications techniques et scientifiques, en vue de les rendre aptes à accomplir, avec conscience et compétence, les tâches de l'édification socialiste.

L'Union générale des travailleurs algériens (U.G.T.A.) contribue, conformément à la législation en vigueur, à organiser la participation des travailleurs à la promotion et au développement des activités économiques.

L'Union générale des travailleurs algériens (U.G.T.A.) peut initier et organiser les activités de volontariat.

Elle a le droit et le devoir d'entreprendre toute action visant notamment :

— à assurer la convergence d'intérêt des travailleurs et de l'entreprise et à promouvoir leur solidarité pour la réalisation des objectifs qui leur sont assignés,

— à lutter contre toutes formes de gaspillage et de bureaucratie.

Art. 5. — L'Union générale des travailleurs algériens (U.G.T.A.) a le droit d'adhérer à des organisations internationales et régionales et le devoir de promouvoir et de développer la solidarité internationale en faveur de tous les travailleurs, conformément aux options fondamentales du pays.

TITRE II

DISPOSITIONS COMMUNES

Chapitre I

De la création et de la dissolution des structures syndicales

Art. 6. — Au sein des organismes employeurs, L'Union générale des travailleurs algériens (U.G.T.A.) crée une ou plusieurs sections syndicales où un syndicat des travailleurs de l'organisme.

Dans les organismes occupant moins de 10 et plus de 4 travailleurs, un délégué syndical est élu par les travailleurs :

- de 10 à 30 travailleurs : 3 délégués,
- de 31 à 100 travailleurs : 5 délégués,
- de 101 à 150 travailleurs : 7 délégués,
- de 151 à 300 travailleurs : 9 délégués,
- de 301 à 500 travailleurs : 11 délégués,
- de 501 à 1000 travailleurs : 13 délégués,
- de 1001 à 2000 travailleurs : 15 délégués,
- de 2001 à 3000 travailleurs : 17 délégués,
- de 3001 à 4000 travailleurs : 21 délégués,
- au-delà de 4001 travailleurs : 25 délégués.

Art. 7. — La création de structures syndicales est de la compétence exclusive de l'Union générale des travailleurs algériens (U.G.T.A.).

Les procédures et les formes de leur organisation sont définies par le statut de l'Union générale des travailleurs algériens (U.G.T.A.).

Art. 8. — Toute mesure de suspension ou de dissolution d'une structure syndicale est prononcée par l'Union générale des travailleurs algériens (U.G.T.A.).

Les règles de procédure, les conditions de suspension et de dissolution, ainsi que les instances habilitées à prendre les décisions sont fixées par le statut de l'Union générale des travailleurs algériens (U.G.T.A.).

Chapitre II

Du droit d'organisation et d'adhésion

Art. 9. — Le droit de s'organiser au sein de l'Union générale des travailleurs algériens (U.G.T.A.) est reconnu à tous les travailleurs.

Il s'exerce conformément à la législation en vigueur et en application des statut et règlement de l'Union générale des travailleurs algériens (U.G.T.A.).

Art. 10. — L'adhésion libre et volontaire à l'Union générale des travailleurs algériens (U.G.T.A.) est reconnue à tous les travailleurs.

Art. 11. — Toute adhésion implique des droits et des devoirs qui sont définis par le statut de l'U.G.T.A. La qualité d'adhérent est attestée par un document syndical délivré à l'intéressé.

Art. 12. — Toute décision portant exclusion ou suspension d'un membre du syndicat est prononcée selon la procédure et dans les cas prévus par le statut et règlement intérieur de l'U.G.T.A..

Chapitre III

De la capacité civile de syndicat

Art. 13. — L'organisation syndicale jouit de la personnalité morale et de la capacité civile.

Elle a le droit d'ester en justice et peut, devant toute juridiction compétente, exercer tous les droits réservés à la partie civile relativement aux faits portant préjudice, dans le cadre de la relation de travail, à l'intérêt individuel ou collectif des travailleurs qu'elle représente.

Elle peut exercer toutes les actions qui naissent à l'occasion de la relation de travail, d'un statut ou d'une convention collective, en faveur de tout travailleur, dont la profession entre dans son champ d'activité professionnelle ou territoriale, sans avoir à justifier d'un mandat de l'intéressé.

Elle est toujours partie à l'instance engagée dans les conditions prévues par la législation en vigueur.

Art. 14. — Le secrétaire du bureau syndical de l'organisme employeur peut, ès-qualité, ester en justice et exercer, devant les juridictions compétentes, les droits et actions reconnues par la loi au syndicat et ce, en vue de sauvegarder les intérêts professionnels collectifs ou individuels des travailleurs.

Art. 15. — l'U.G.T.A. a le droit d'acquérir des biens, à titre gratuit ou onéreux, et de bénéficier de dons et legs.

Les biens de l'organisation syndicale sont insaisissables.

Chapitre IV

Des protections et facilités

Art. 16. — Aucun élu du syndicat ne peut faire l'objet, par l'organisme employeur, d'un licenciement, d'une mutation ou d'une sanction disciplinaire, de quelque nature que ce soit, du fait de ses activités syndicales.

Les fautes de caractère strictement syndical sont de la compétence de l'U.G.T.A. conformément à ses statut et règlement intérieur.

Art. 17. — Nul ne peut prendre en considération l'exercice d'une activité syndicale pour arrêter des décisions à l'encontre d'un travailleur lors de l'embauchage, de la conduite et de la répartition du travail, de l'avancement et de la promotion dans la carrière, de la détermination de la rémunération, ainsi qu'en matière de formation professionnelle et d'avantages sociaux.

Art. 18. — Nul ne peut exercer des pressions ou intimidations sur les travailleurs allant à l'encontre de l'organisation syndicale et de ses activités. Les auteurs de tels actes sont poursuivis et réprimés conformément à la loi.

Art. 19. — Dans l'exercice de leurs activités professionnelles, les membres élus du syndicat sont soumis aux dispositions du statut général du travailleur et de ses textes d'application relatifs aux droits et obligations des travailleurs.

En cas de manquement par un membre élu du syndicat aux dispositions de l'alinéa précédent, une procédure disciplinaire peut être engagée à son encontre devant la commission de discipline concernée de l'organisme employeur, l'instance syndicale hiérarchiquement supérieure préalablement informée.

Art. 20. — Aucune mesure disciplinaire ne peut être prononcée par l'organisme employeur à l'encontre d'un membre élu du syndicat, en violation de la procédure prévue à l'article 19 ci-dessus.

Art. 21. — Aucune mesure de licenciement d'un membre élu du syndicat ne peut être prononcée par l'organisme employeur en violation de la procédure prévue à l'article 19 ci-dessus.

Art. 22. — Tout licenciement d'un membre élu du syndicat, intervenu en violation des dispositions de la présente loi, est nul et de nul effet. L'intéressé est de droit intégré dans son poste de travail et rétabli dans tous ses droits sur demande de l'inspection du travail.

Art. 23. — Les dispositions des articles 16 à 22 sont applicables :

— aux membres élus du syndicat durant l'année qui suit l'expiration de leur mandat,

— durant une période de (6) mois, à compter de la publication des résultats, aux travailleurs candidats à un mandat syndical et non élus.

Art. 24. — Dans le cadre de la mise en oeuvre des missions et prérogatives de l'U.G.T.A. et des dispositions des lois et règlements en vigueur, les instances syndicales disposent :

— du droit d'accès aux lieux de travail de l'organisme employeur,

— du droit de tenir, après information de l'organisme employeur, des réunions, des conférences et des assemblées générales du collectif, en dehors des heures de travail et, exceptionnellement, en cas de nécessité, pendant les heures de travail dans les conditions fixées par voie réglementaire,

— du droit d'accès au dossier disciplinaire du travailleur passible devant la commission de discipline,

— du droit de prendre connaissance des dossiers litigieux en cas de différends individuels ou collectifs du travail et de participer aux procédures de leur règlement,

— du droit de collecter les cotisations syndicales,

— du droit d'informer, par des publications syndicales, les collectifs de travailleurs,

— du droit d'afficher les communications syndicales sur les lieux appropriés réservés à cet effet par l'organisme employeur,

— du droit de promouvoir et de développer les actions de formation politique et syndicale des travailleurs.

Art. 25. — L'organisme employant plus de cinquante (50) travailleurs met à la disposition du syndicat ou de la section syndicale, un local et les moyens matériels nécessaires à ses activités.

Toutefois et lorsque les possibilités le permettent, ces mêmes moyens sont accordés au sein des organismes employeurs ne remplissant pas la condition d'effectif visée à l'alinéa ci-dessus.

Art. 26. — Tout membre élu du syndicat a le droit de disposer d'heures payées mensuellement, comme temps de travail, pour l'exercice de son mandat, dans les conditions suivantes :

— organisme occupant de 4 à 9 travailleurs : 10h

— organisme occupant de 10 à 30 travailleurs : 11h

— organisme occupant de 31 à 100 travailleurs : 12h

— organisme occupant de 101 à 150 travailleurs : 13h

— organisme occupant de 151 à 300 travailleurs : 14h

— organisme occupant de 301 à 500 travailleurs : 15h

— organisme occupant de 501 à 1000 travailleurs : 16h

— organisme occupant de 1001 à 2000 travailleurs : 17h

— organisme occupant de 2001 à 3000 travailleurs : 18h

— organisme occupant de 3001 à 4000 travailleurs : 19h

— organisme occupant au-delà de 4001 travailleurs : 20h

Art. 27. — Les conditions et modalités de détachement d'un membre élu du syndicat sont définies par la législation et la réglementation en vigueur.

Art. 28. — Sur demande de l'instance syndicale territorialement compétente, l'organisme employeur accorde des absences spéciales payées aux membres élus du syndicat ou aux travailleurs syndiqués appelés à effectuer des missions occasionnelles ou régulièrement conviés, en vue de participer aux réunions, conférences, séminaires de formation syndicale et aux congrès dans les limites des périodes préalablement fixées par les instances syndicales compétentes.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par voie réglementaire.

TITRE III

DISPOSITIONS PARTICULIERES
AU SECTEUR PRIVE

Art. 29. — L'U.G.T.A. assure la défense des intérêts matériels et moraux des travailleurs.

Art. 30. — Dans le secteur privé, le droit de grève s'exerce dans le cadre de la législation en vigueur.

Art. 31. — Le syndicat négocie et conclut les conventions collectives élaborées conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Art. 32. — Le syndicat étudie ou propose toute mesure susceptible d'accroître la production et d'améliorer le rendement.

Il émet un avis sur la conformité à la législation des normes de travail proposées par l'employeur.

Art. 33. — Les oeuvres sociales sont définies et gérées conformément aux dispositions du statut général du travailleur et des textes pris pour son application.

Art. 34. — En matière de relations professionnelles, le syndicat :

— contribue à l'application des prescriptions légales et réglementaires en matière de droit de travail et saisit l'inspection du travail de toute infraction constatée ;

— présente à l'employeur toute réclamation légitime individuelle ou collective non satisfaite.

Art. 35. — Le syndicat tient des réunions périodiques avec la direction.

Des réunions extraordinaires peuvent avoir lieu à la demande soit du syndicat, soit de la direction.

L'ordre du jour des réunions est arrêté, en commun, par la direction et le syndicat.

Les délibérations sont consignées dans les procès-verbaux établis et communiqués à la direction, aux membres du syndicat et à l'inspection du travail territorialement compétente.

TITRE IV

DISPOSITIONS FINALES

Art. 36. — Les infractions aux dispositions de la présente loi sont constatées et poursuivies par les services d'inspection du travail conformément à la législation relative aux attributions de l'inspection du travail.

Art. 37. — Constituent des infractions aux dispositions de la présente loi :

1°) les actes d'intimidation ou les pressions sur les travailleurs allant à l'encontre de l'organisation syndicale et de ses activités,

2°) les décisions portant atteinte aux droits des travailleurs lors de l'embauchage, de la conduite et de la répartition du travail, de l'avancement et de la promotion dans la carrière, de la détermination de la rémunération, ainsi qu'en matière de formation professionnelle et d'avantages sociaux, et ce, en considération de leur activité syndicale ;

3°) l'entrave à la création de structures syndicales et à l'adhésion des travailleurs au syndicat ;

4°) le refus aux représentants du syndicat d'accès aux lieux du travail ;

5°) l'entrave au droit de réunion ;

6°) le refus de communication des dossiers disciplinaires et contentieux des travailleurs et de participation du syndicat aux procédures de leur règlement ;

7°) l'entrave au droit d'informer les travailleurs par voie de publication ou par voie d'affichage ;

8°) le refus d'octroyer le local et les moyens nécessaires à l'exercice des activités syndicales ;

9°) le refus d'octroyer des heures prévues par l'article 26 ci-dessus, pour l'exercice des activités syndicales ;

10°) les mesures de licenciement, de mutation ou de toute autre sanction disciplinaire à l'encontre d'un élu du syndicat, du fait de ses activités syndicales ;

11°) tout manquement aux dispositions relatives à la procédure disciplinaire engagée à l'encontre d'un élu du syndicat ;

12°) le refus d'octroyer les absences spéciales payées aux membres élus du syndicat ou aux travailleurs syndiqués, telles que prévues par l'article 28 ci-dessus ;

13°) le refus de tenir les réunions « Direction-Syndicat », prévues par l'article 35 ci-dessus.

Art. 38. — Les infractions prévues à l'article 37 ci-dessus sont passibles d'un emprisonnement d'un (1) mois à trois (3) ans et d'une amende de 5000 DA à 50.000 DA ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 39. — Sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi.

Art. 40. — La présente loi sera publiée au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger le 19 juillet 1988.

Chadli BENDJEDID.

Loi n° 88-29 du 19 juillet 1988 relative à l'exercice du monopole de l'Etat sur le commerce extérieur.

Le Président de la République,

Vu la Charte nationale ;

Vu la Constitution et notamment ses articles 14 et 151 ;

Vu l'ordonnance n° 66-156 du 8 juin 1966, modifiée et complétée, portant code pénal ;

Vu la loi n° 78-02 du 11 février 1978 relative au monopole de l'Etat sur le commerce extérieur ;

Vu la loi n° 88-01 du janvier 1988 portant loi d'orientation sur les entreprises publiques économiques ;

Vu la loi n° 88-02 du 12 janvier 1988 relative à la planification ;

Vu la loi n° 88-04 du 12 janvier 1988 modifiant et complétant l'ordonnance n° 75-59 du 26 septembre 1975 portant code de commerce ;

Vu la loi n° 88-25 du 12 juillet 1988 relative à l'orientation des investissements économiques privés nationaux ;

Après adoption par l'Assemblée populaire nationale ;

Promulgue la loi dont la teneur suit :

Article 1^{er}. — Le monopole de l'Etat sur le commerce extérieur est, conformément à l'article 14 de la Constitution, assuré et mis en œuvre dans les conditions et selon les modalités déterminées par la présente loi.

Art. 2. — Dans le cadre du système national de planification, le monopole de l'Etat sur le commerce extérieur a pour objet :

— d'organiser les choix et priorités dans les échanges extérieurs conformément aux orientations, décisions et directives en la matière déterminées par le Gouvernement ;

— de stimuler le développement et l'intégration de la production nationale ;

— de favoriser la diversification des sources d'approvisionnement du pays, la réduction des importations et leurs coûts ;

— de contribuer à la promotion des exportations ;

— d'organiser l'accès aux marchés extérieurs des entreprises publiques et privées et de développer la coordination et la discipline des intervenants en matière de commerce extérieur ;

— de stimuler la coopération économique internationale.

Art. 3. — Les programmes d'importation et d'exportation des biens et services se réalisent dans le cadre du programme général du commerce extérieur.

Art. 4. — Le Gouvernement informe l'Assemblée populaire nationale de l'exercice du monopole de l'Etat sur le commerce extérieur, dans le cadre d'une communication annuelle portant sur l'exécution du plan national.

Art. 5. — L'Etat exerce le monopole sur le commerce extérieur.

Il l'exerce essentiellement par le biais de concessions accordées à des entreprises publiques économiques, à des organismes publics ainsi qu'à des groupements d'intérêt commun au sens de l'article 33 de la loi n° 88-01 du 12 janvier 1988 et des articles 38 à 40 de la loi n° 88-04 du 12 janvier 1988 susvisées.

Art. 6. — Dans le cadre de la concession prévue à l'article 5 ci-dessus, les conditions générales et particulières de mise en œuvre du monopole de l'Etat sur le commerce extérieur sont préalablement fixées dans un cahier des charges qui détermine les droits et obligations du concessionnaire. Les modalités de définition du cahier des charges seront précisées par voie réglementaire.

Art. 7. — Sans préjudice des dispositions légales en vigueur, l'entreprise publique économique concessionnaire est régie, dans ses rapports avec les tiers, par les règles de droit commun.

Art. 8. — Les programmes d'importation et d'exportation des biens et services sont déterminés suivant les contraintes du marché et en fonction des objectifs de développement planifié par produit ou filière de production.

Les modalités d'application du présent article seront déterminées par voie réglementaire.

Art. 9. — Pour les biens et services non pris en charge à l'importation par les concessionnaires du monopole, il peut être délivré des autorisations d'importation aux entreprises publiques économiques ainsi qu'aux entreprises privées nationales dont les activités figurent dans les priorités du plan.

Art. 10. — L'importation dans le cadre du programme général du commerce extérieur de marchandises destinées à la revente en l'état est du ressort exclusif des concessionnaires du monopole de l'Etat sur le commerce extérieur.

Art. 11. — Le Gouvernement peut accorder des autorisations d'importation aux entreprises étrangères titulaires d'un marché ou contrat conclus avec un opérateur public dans le cas où l'importation et l'acheminement des marchandises destinées à la réalisation de l'objet dudit marché ou contrat relèvent en vertu du contrat de la responsabilité de l'entreprise étrangère.

Art. 12. — Les conditions d'importation et d'exportation portant sur les marchandises cédées à titre gratuit ou d'échantillon, sur les marchandises sans paiement, sur les biens échangés par les populations frontalières, sont définies par voie réglementaire.

Il en est de même pour les marchandises dont l'importation s'effectue conformément à la législation en vigueur, sans formalités de commerce extérieur.

Art. 13. — A l'occasion de la préparation, de la négociation, de la conclusion ou de l'exécution de tout marché ou contrat d'importation, le recours à/et l'intervention de tout intermédiaire, quelle que soit sa dénomination (courtier, commissionnaire ou assimilé) n'agissant pas dans le cadre d'une profession organisée par la loi ou le règlement, sont formellement proscrits et sont passibles des peines prévues aux articles 128, 242, 243 et 423 du code pénal.

Art. 14. — S'entend par intermédiaire toute personne qui vise à prélever d'une façon occulte ou parasitaire, une commission sur l'opération d'importation sans qu'il y ait prestation de service conformément aux usages observés en matière de commerce extérieur.

Art. 15. — Les prestations de conseil, d'étude et d'assistance, nécessaires lors de la préparation, la conclusion ou l'exécution d'un marché ou d'un contrat d'importation ne peuvent être assurées que par des personnes physiques ou morales, agissant, soit à titre individuel, soit dans le cadre de groupements de professionnels et exerçant directement et d'une manière effective, leurs activités dans le cadre d'une profession organisée par la loi et moyennant une rémunération conforme aux dispositions législatives ou réglementaires organisant la profession considérée.

Art. 16. — Les contrats d'agence commerciale ou de représentation, ayant pour objet la réalisation d'importation de marchandises, ne peuvent être conclus avec les entreprises étrangères en quelque lieu que ce soit, en Algérie ou à l'étranger, que par une entreprise publique économique.

Les contrats de prestations de services avec des entreprises étrangères et portant notamment sur la maintenance, les conseils en méthode et organisation industrielle ainsi qu'en matière d'audit, d'expertise comptable, d'expertise financière et d'expertise technique sont autorisés et se réalisent dans les conditions précisées par voie réglementaire.

Art. 17. — Les contrats d'intéressement ou d'exclusivité, sous quelque forme et nature que ce soit, lorsqu'ils portent sur des opérations d'importation, sont conclus par et pour les entreprises publiques économiques.

Art. 18. — Les entreprises étrangères intervenant ou souhaitant intervenir pour le compte d'entreprises

publiques économiques peuvent être autorisées à ouvrir des bureaux de liaison non commerciaux.

Art. 19. — Les entreprises publiques économiques ainsi que les entreprises privées exportent des biens et services dans le cadre du programme général d'exportation.

Les modalités d'application du présent article sont définies par voie réglementaire.

Art. 20. — L'exportation des produits faisant l'objet d'un statut réglementaire particulier de préservation et de conservation, est du ressort exclusif d'entreprises publiques économiques désignées à cet effet.

Art. 21. — Les contrats d'agence commerciale d'exclusivité de représentation à l'étranger, ayant pour objet la réalisation d'exportation de marchandises ou de services, peuvent être conclus entre les entreprises exportatrices et les personnes physiques ou morales qualifiées à cet effet.

Ces contrats ne doivent pas avoir pour effet une limitation d'accès aux marchés extérieurs pour les entreprises exportatrices.

Art. 22. — Dans le cadre d'opérations d'échanges extérieurs, les entreprises publiques économiques peuvent être autorisées à créer des entreprises à l'étranger ou prendre des participations dans le capital d'entreprises étrangères.

Art. 23. — Les entreprises publiques économiques peuvent, dans le cadre de la mise en œuvre du programme général du commerce extérieur, s'organiser en groupement d'intérêt commun, en vue de réaliser des opérations conjointes d'échanges extérieurs.

Art. 24. — Toute personne physique qui, en violation des dispositions de la présente loi, intervient en dehors du cadre légal et réglementaire dans des opérations mettant en jeu le commerce extérieur de l'Algérie ou divulgue une information à l'extérieur de nature à nuire aux intérêts de la partie algérienne lors de la préparation de la négociation et de l'exécution d'opérations de commerce extérieur, est passible des peines prévues au code pénal.

Art. 25. — Indépendamment des peines prévues à l'article 24 ci-dessus, il est obligatoirement procédé à la confiscation de tout paiement illicite effectué en infraction des dispositions de la présente loi.

Lorsque, pour une cause quelconque, le paiement illicite n'a pu être saisi ou n'est pas représenté, le bénéficiaire du paiement illicite est obligatoirement condamné à une amende d'un montant égal à la valeur du paiement illicite.

Les montants prévus aux premier et deuxième alinéas du présent article sont majorés du montant des intérêts légaux courus entre le moment de la perception du paiement illicite par le bénéficiaire et le moment où ce dernier s'acquitte de la restitution de ce paiement ou du versement de l'amende correspondante.

Art. 26. — Les modalités de mise en œuvre des dispositions de la présente loi seront précisées par voie réglementaire.

Art. 27. — Les dispositions prévues par la loi n° 78-02 du 11 février 1978 relative au monopole de l'Etat sur le commerce extérieur sont abrogées.

Art. 28. — La présente loi sera publiée au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger le 19 juillet 1988.

Chadli BENDJEDID.



Loi n° 88-30 du 19 juillet 1988 portant loi de finances complémentaire pour 1988.

Le Président de la République,

Vu la Constitution et notamment ses articles 151 et 154 ;

Vu la loi n° 84-16 du 30 juin 1984 relative au domaine national ;

Vu la loi n° 84-17 du 7 juillet 1984 relative aux lois de finances, modifiée et complétée ;

Vu la loi n° 84-22 du 24 décembre 1984 portant plan quinquennal « 1985-1989 » ;

Vu la loi n° 87-19 du 8 décembre 1987 déterminant le mode d'exploitation des terres agricoles du domaine national et fixant les droits et obligations des producteurs ;

Vu la loi n° 87-20 du 23 décembre 1987 portant loi de finances pour 1988 ;

Vu la loi n° 88-01 du 12 janvier 1988 portant loi d'orientation sur les entreprises publiques économiques ;

Vu la loi n° 88-02 du 12 janvier 1988 relative à la planification ;

Vu la loi n° 88-03 du 12 janvier 1988 relative aux Fonds de participation ;

Vu la loi n° 88-04 du 12 janvier 1988 modifiant et complétant l'ordonnance n° 75-59 du 26 septembre 1975 portant code de commerce et fixant les règles particulières applicables aux entreprises publiques économiques ;

Vu la loi n° 88-05 du 12 janvier 1988 modifiant et complétant la loi n° 84-17 du 7 juillet 1984 relative aux lois de finances ;

Vu la loi n° 88-06 du 12 janvier 1988 modifiant et complétant la loi n° 86-12 du 19 août 1986 relative au régime des banques et du crédit ;

Après adoption par l'Assemblée populaire nationale,

Promulgue la loi dont la teneur suit :

Article 1er. — La loi n° 87-20 du 23 décembre 1987 portant loi de finances pour 1988 est modifiée et complétée par les dispositions ci-dessous, qui constituent la loi de finances complémentaire pour 1988.

PREMIERE PARTIE

VOIES ET MOYENS DE L'EQUILIBRE FINANCIER

Chapitre I

**Dispositions relatives
à l'exécution du budget
et aux opérations financières
du trésor (pour ordre)**

Chapitre II

Dispositions fiscales

Section I

Impôts directs et taxes assimilées

Art. 2. — L'article 34 du code des impôts directs et taxes assimilées est complété par un huitième paragraphe rédigé comme suit :

« Art. 34. —
..... »

8°. — Les entreprises publiques qui sont appelées à exercer leurs activités dans le cadre de la loi n° 88-01 du 12 janvier 1988 portant loi d'orientation sur les entreprises publiques économiques, sont dispensées des obligations prévues par les paragraphes 1 et 3 ci-dessus du présent article ».

Section II

Enregistrement

Art. 3. — L'article 250 du code de l'enregistrement est complété par un 3ème alinéa ainsi rédigé :

« Art. 250. —
..... »

Toutefois, est exemptée du droit prévu à l'article 248 ci-dessus, l'incorporation de la réserve de réévaluation au capital des entreprises et organismes publics régis par le droit commercial, lorsqu'elle est effectuée dans le cadre de la mise en œuvre de la loi n° 88-01 du 12 janvier 1988 portant loi d'orientation sur les entre-

prises publiques économiques et des dispositions de l'article 13 de la loi de finances complémentaire pour 1988 ».

Art. 4. — Il est créé, sous la section XVI, intitulée « Sociétés », du titre VII du code de l'enregistrement, un article 251 bis ainsi rédigé :

« Art. 251 bis. — Sont exemptés de tous droits d'enregistrement, tous les actes portant constitution, transformation, fusion, apports de toute nature en capital, augmentation de capital, actes de scission ou de cession d'actions ou de parts sociales de sociétés, actes de souscription de capital de société, établis dans le cadre de la mise en oeuvre des lois n° 88-01 à 88-06 du 12 janvier 1988.

Sont également enregistrés *gratis*, tous contrats, procès-verbaux des assemblées ou des conseils d'administration de sociétés, établis dans le cadre de la mise en oeuvre de la loi n° 88-01 du 12 janvier 1988.

Art. 5. — Il est créé sous le titre XI intitulé « Exemptions » du code de l'enregistrement un article 347 ter ainsi conçu :

« Art. 347 ter. — Les actes administratifs, établis en exécution des dispositions des articles 12 et 46 de la loi n° 87-19 du 8 décembre 1987, sont exonérés des droits et taxes d'enregistrement ».

Art. 6. — L'article 353-4 du code de l'enregistrement est complété par un 7ème paragraphe rédigé comme suit :

« Art. 353-4. — Sont dispensés de la taxe de publicité foncière :

- 1°— Sans changement.
- 2°— Sans changement.
- 3°— Sans changement.
- 4°— Sans changement.
- 5°— Sans changement.
- 6°— Sans changement.

7°— Les actes établis au titre des articles 12 et 46 de la loi n° 87-19 du 8 décembre 1987 déterminant le mode d'exploitation des terres agricoles du domaine national et fixant les droits et obligations des producteurs ».

Art. 7. — Il est créé sous le titre XV intitulé « Taxes notariales » du code de l'enregistrement, un article 373 rédigé comme suit :

« Art. 373. — Sont exemptés de la taxe notariale visée aux articles 368 à 372 ci-dessus, tous les actes portant constitution, transformation, fusion, apports de toute nature en capital, augmentation de capital, actes de scission ou de cession d'actions ou de parts sociales de sociétés, actes de souscription de capital de sociétés établis dans le cadre de la mise en oeuvre des lois n° 88-01 à 88-06 du 12 janvier 1988 ».

Section III

Timbres

Art. 8. — Il est créé sous le titre XII, intitulé « Exemptions », du code du timbre un article 295 ter ainsi rédigé :

« Art. 295 ter. — Sont exemptés du droit de timbre, tous les actes portant constitution, transformation, fusion, apports de toute nature en capital, augmentation de capital, actes de scission ou de cession d'actions ou de parts sociales de sociétés, actes de souscription de capital de sociétés, établis dans le cadre de la mise en oeuvre des lois n° 88-01 à 88-06 du 12 janvier 1988.

Sont également exemptés du droit de timbre, tous contrats, procès-verbaux des assemblées ou des conseils d'administration de sociétés établis dans le cadre de la mise en oeuvre de la loi n° 88-01 du 12 janvier 1988 ».

Section IV

Taxe sur le chiffre d'affaires

Art. 9. — L'article 25-II du code des taxes sur le chiffre d'affaires est complété par un dernier alinéa ainsi rédigé :

« Art. 25-II. —

Toutefois, dans le cadre de la mise en oeuvre de la loi n° 88-01 du 12 janvier 1988 et des textes pris pour son application, les entreprises et les établissements publics ne sont pas soumis à ces obligations lorsqu'ils exercent une activité soumise à la taxe ».

Chapitre III

Autres dispositions relatives aux ressources

Section I

Dispositions douanières (pour ordre)

Section II

Dispositions domaniales

Art. 10. — Les dispositions des articles 150 à 161 de la loi n° 82-14 du 30 décembre 1982 portant loi de finances pour 1983 ne sont pas applicables aux entreprises publiques économiques et établissements publics à caractère industriel et commercial visés par la loi n° 88-01 du 12 janvier 1988 portant loi d'orientation sur les entreprises publiques économiques.

DEUXIEME PARTIE

BUDGET ET OPERATIONS FINANCIERES DE L'ETAT

Chapitre I

Budget général de l'Etat

Section I

Ressources (pour ordre)

Section II

Dépenses

Art. 11. — L'intitulé de la rubrique « Dotation de fonds de base aux entreprises nouvelles » figurant à l'état « C » « Répartition par secteur des dépenses à caractère définitif du plan annuel 1988 » annexé à la loi n° 87-20 du 23 décembre 1987 portant loi de finances pour 1988 est remplacé par celui de « Dépenses en capital ».

Chapitre II

Divers budgets (pour ordre)

Chapitre III

Comptes spéciaux du Trésor

Art. 12. — Dans le cadre de la mise en oeuvre des dispositions prévues par les lois n° 88-01 à 88-06 du 12 janvier 1988, il est ouvert dans les écritures du Trésor, un compte d'affectation spéciale n° 302-054, intitulé « Fonds de mise en oeuvre de l'autonomie » destiné à contribuer à toute mobilisation additionnelle de moyens financiers non prévus ou organisés par les plans annuel et pluriannuel.

Ce compte retrace :

— en recettes, les contributions sur leurs fonds propres excédentaires d'entreprises socialistes à caractère économique,

— en dépenses, des apports en capital social d'entreprises publiques économiques.

Les modalités d'application des dispositions du présent article sont fixées par voie réglementaire.

DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 13. — Les entreprises et organismes régis par le droit commercial sont autorisés, dans les conditions précisées par voie réglementaire, à réévaluer leurs immobilisations corporelles amortissables figurant à leur bilan clos à dater du 31 décembre 1987.

La réévaluation est obligatoire pour les entreprises publiques économiques et les organismes publics régis par le droit commercial.

La plus-value de réévaluation est inscrite, en franchise d'impôt, à une réserve de réévaluation au passif du bilan, et n'est pas distribuable. Elle est incorporable au capital de l'entreprise.

Art. 14. — Les sommes à déposer entre les mains des notaires se font en espèces, par chèque ou par tout autre moyen de paiement admis par la législation en vigueur.

Art. 15. — Dans le cadre de la mise en oeuvre de la loi n° 88-01 du 12 janvier 1988, tous les actes dressés par notaire, enregistrés, déposés au registre du commerce, sont publiés *gratis* et exempts de timbre.

Art. 16. — Sont exonérés de tous droits de dépôt et d'immatriculation au registre de commerce, tous les actes portant constitution, transformation, fusion, apports de toute nature en capital, augmentation de capital, actes de scission ou de cession d'actions ou de parts sociales de sociétés, actes de souscription de capital de sociétés établis dans le cadre de la mise en oeuvre des lois n° 88-01 à 88-06 du 12 janvier 1988.

Art. 17. — Les consolidations et transformations de dettes, créances et obligations des entreprises et établissements publics existant à la date de la publication de la présente loi au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire peuvent être, conformément à l'article 5 de la loi n° 88-04 du 12 janvier 1988 susvisée, autorisées par voie réglementaire.

DISPOSITIONS FINALES

Art. 18. — Sont abrogées les dispositions des articles 5 bis de l'ordonnance n° 65-320 du 31 décembre 1965 portant loi de finances pour 1966, 9 bis de l'ordonnance n° 67-290 du 30 décembre 1967 portant loi de finances pour 1968, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32 et 37 de l'ordonnance n° 69-107 du 31 décembre 1969 portant loi de finances pour 1970, 21, 22, 23 et 26 de l'ordonnance n° 70-93 du 31 décembre 1970 portant loi de finances pour 1971 et 196 de la loi n° 84-21 du 24 décembre 1984 portant loi de finances pour 1985.

Art. 19. — La présente loi sera publiée au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 19 juillet 1988.

Chadli BENDJEDID.

Loi n° 88-31 du 19 juillet 1988 modifiant et complétant 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.

Le Président de la République,

Vu la Constitution et notamment ses articles 148, 151 et 154 ;

Vu l'ordonnance n° 66-127 du 27 mai 1966 portant institution du monopole de l'Etat sur les opérations d'assurances ;

Vu l'ordonnance n° 66-154 du 8 juin 1966 portant code de procédure civile ;

Vu l'ordonnance n° 66-155 du 8 juin 1966 portant code de procédure pénale ;

Vu 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 ;

Vu l'ordonnance n° 75-58 du 26 septembre 1975 portant code civil ;

Vu la loi n° 78-12 du 5 août 1978 relative au statut général du travailleur ;

Vu la loi n° 80-07 du 9 août 1980 relative aux assurances ;

Vu la loi n° 83-11 du 2 juillet 1983 relative aux assurances sociales ;

Vu la loi n° 83-13 du 2 juillet 1983 relative aux accidents de travail et aux maladies professionnelles ;

Vu la loi n° 83-15 du 2 juillet 1983 relative au contentieux en matière de sécurité sociale ;

Après adoption par l'Assemblée populaire nationale,

Promulgue la loi dont la teneur suit :

Article 1^{er}. — Les articles 6, 12, 16, 17 et 32 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 sont modifiés et complétés comme suit :

« Art. 6. — En cas de décès de l'assuré ou d'aliénation du véhicule, l'assurance continue de produire ses effets, de plein droit, jusqu'à l'expiration du contrat au profit de l'héritier et/ou de l'acquéreur conformément aux articles 23 et 24 de la loi n° 80-07 du 9 août 1980 relative aux assurances.

« Art. 12. — L'Etat, les wilayas, les communes et, d'une manière générale, tout organisme public ayant réglé des indemnités ou autres avantages à leurs agents victimes d'un accident corporel de la circulation automobile sont subrogés dans les droits de ceux-ci à concurrence des sommes qu'ils ont versées ou mises en réserve à ce titre et ce, dans la limite du barème prévu en annexe.

« Art. 16. — Les indemnités allouées, à l'amiable ou par voie judiciaire, au titre des accidents corporels de la circulation doivent être fixées sur la base du barème prévu à l'annexe de la présente loi.

L'indemnisation due à la victime ou à ses ayants droit est effectuée, au choix des bénéficiaires majeurs, sous forme de rente ou de capital dans les conditions fixées à cette annexe.

L'indemnité due aux mineurs, à quelque titre que ce soit, est versée obligatoirement sous forme de rente temporaire lorsque son montant est supérieur à quatre (4) fois le montant annuel du salaire national minimum garanti.

L'indemnité due aux victimes ou ayants droit majeurs reconnus incapables est versée obligatoirement

sous forme de rente viagère lorsque son montant dépasse le seuil prévu à l'alinéa précédent.

« Art. 17. — Outre les indemnités prévues à l'article 16 ci-dessus, l'assureur ou le Fonds spécial d'indemnisation, selon le cas, est tenu au paiement ou au remboursement au profit de la victime ou de ses ayants droit :

1° des frais médicaux et pharmaceutiques ainsi que du coût des appareils de prothèse ;

2° des frais d'assistance médicale et hospitalière selon le tarif appliqué par tous les centres médicaux ou hospitaliers ;

3° d'une indemnisation compensant les pertes de salaires ou de revenus professionnels pendant la durée de l'incapacité temporaire ;

4° des frais de transport ;

5° des frais funéraires.

Le paiement ou le remboursement de ces frais est effectué sur production des pièces justificatives.

« Art. 32. — Les opérations financières du Fonds sont retracées dans les écritures du compte spécial n° 302.029 ouvert dans les écritures du Trésor ;

elles comprennent :

1) En recettes

a) les contributions des responsables non assurés d'accidents ;

b) les recouvrements effectués sur les débiteurs d'indemnités ;

c) les produits des placements du Fonds et les intérêts servis sur les fonds en compte courant du Trésor ;

d) les majorations d'amendes dans le cadre des sanctions en matière d'obligation d'assurance automobile ;

e) la contribution des assurés fixée à 3 % du montant des primes nettes d'annulation et de taxe, y compris leurs accessoires, encaissées au titre de l'assurance obligatoire ;

f) le concours des entreprises d'assurance au prorata de leurs encaissements dans la branche « automobile » qu'elles exploitent à due concurrence des dépenses restant à la charge du Fonds spécial d'indemnisation ;

g) toutes autres ressources pouvant être attribuées au Fonds spécial d'indemnisation.

Les contributions prévues aux alinéas a, d et e ci-dessus feront l'objet d'un décret pris sur le rapport du ministre des finances.

2) En dépenses

a) les indemnités et frais versés au titre des sinistres à la charge du Fonds spécial d'indemnisation et les indemnités pouvant être allouées aux entreprises d'assurances au titre des dossiers qui leur seraient éventuellement confiés en gestion par ses soins ;

b) les frais de fonctionnement et d'administration du Fonds spécial d'indemnisation ;

c) les frais engagés au titre des recours ».

Art. 2. — Il est créé à l'ordonnance sus-citée quatre articles 10 bis, 16 bis, 17 bis et 17 ter ainsi rédigés :

« Art. 10 bis. — L'assureur automobile n'est tenu à l'égard des victimes, de leurs ayants droits et/ou des organismes de sécurité sociale, de l'Etat, des wilayas et des communes qui leur sont subrogés, qu'au paiement des seules indemnités mises à sa charge par le barème.

Les recours exercés par les organismes de sécurité sociale, l'Etat, les wilayas ou les communes au titre de leur subrogation dans les droits des victimes, s'étendent à l'ensemble des prestations servies, à l'exclusion du capital-décès ».

« Art. 16 bis. — Lorsque l'accident est causé par un véhicule assuré, l'assureur est cité en même temps que les parties devant la juridiction pénale conformément au code de procédure pénale.

Le Fonds spécial d'indemnisation, pour ce qui le concerne, est cité dans les mêmes formes ».

« Art. 17 bis. — A titre transitoire, les modalités de remboursement forfaitaire par les assureurs ou le Fonds spécial d'Indemnisation de tous les frais médicaux ou pharmaceutiques engagés par les caisses de sécurité sociale, seront déterminées par voie réglementaire ».

« Art. 17 ter. — Les victimes ne justifiant pas de salaire ou de revenu au moment de l'accident, peuvent prétendre, si la durée d'immobilisation dépasse un mois et jusqu'à consolidation, au versement par l'assureur ou par le Fonds spécial d'Indemnisation, selon le cas, d'une indemnité mensuelle égale au salaire national minimum garanti ».

Art. 3. — Le barème des indemnisations des victimes des accidents corporels ou de leurs ayants droit annexé à l'ordonnance sus-citée est remplacé par le barème annexé à la présente loi.

Art. 4. — La présente loi sera publiée au *Journal Officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger le 19 juillet 1988

Chadli BENDJEDID.

ANNEXE

FIXANT LE BAREME DES INDEMNISATIONS DES VICTIMES DES ACCIDENTS CORPORELS OU DE LEURS AYANTS DROIT

I - SALAIRE OU REVENU DE BASE

Dans la limite et conformément au tableau figurant au IV du présent barème, le salaire ou le revenu professionnel de la victime sert de base au calcul de l'indemnisation due dans les cas suivants :

— Incapacité temporaire de travail,

— Incapacité permanente partielle ou totale de travail,

— Décès.

Le montant des salaires ou revenus professionnels servant de base au calcul des différentes catégories d'indemnisation qui suivent, ne doit pas excéder un montant mensuel égal à huit fois le salaire national minimum garanti à la date de l'accident.

Les salaires à prendre en considération pour le calcul des indemnisations sont nets d'impôts et d'indemnités non imposables de toutes natures.

Les revenus professionnels doivent être nets de charges et d'impôts et doivent résulter d'une activité professionnelle réellement exercée par la victime.

Lorsque ce salaire ou ce revenu ne peut être justifié, l'indemnisation est déterminée sur la base du salaire national minimum garanti.

Toutefois, les victimes ne pouvant justifier d'un salaire ou d'un revenu professionnel et titulaires de certificats ou diplômes ou possédant l'expérience ou la qualification professionnelle leur permettant d'être recrutées à un poste de travail correspondant, sont indemnisées par référence au seuil minimum du salaire de base de ce dernier, net de charges et d'impôts, dans la limite et conformément au tableau figurant au IV du présent barème.

II - BASE DE CALCUL DE L'INDEMNISATION DE L'INCAPACITE TEMPORAIRE DE TRAVAIL

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

III — FRAIS MEDICAUX ET PHARMACEUTIQUES

Les frais médicaux et pharmaceutiques sont payés et remboursés intégralement.

Ceux-ci comprennent :

— les frais de médecins, de chirurgiens, de dentistes et d'auxiliaires médicaux,

— les frais de séjour à l'hôpital ou à la clinique,

— les frais médicaux et pharmaceutiques,

— les frais d'appareillage et de prothèse,

— les frais d'ambulance,

— les frais de garde, de jour et de nuit,

— les frais de transport pour se rendre chez le médecin lorsqu'ils sont justifiés par l'état de la victime.

Dans les cas où la victime ne peut pas faire face aux débours de ces frais et, à titre exceptionnel, une prise en charge peut lui être délivrée par l'assureur.

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

IV — BASE DE CALCUL DE L'INDEMNISATION DE L'INCAPACITE PERMANENTE PARTIELLE OU TOTALE

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

La valeur du point, pour les salaires compris entre les différents paliers prévus au tableau ci-dessous, s'obtient par application de la règle proportionnelle.

TABEAU

Salaire ou revenu annuel en dinars	Valeur du point en dinars
9.600	1.010
9.700	1.020
9.900	1.030
10.100	1.040
10.300	1.050
10.500	1.060
10.700	1.070
10.900	1.080
11.100	1.090
11.300	1.100
11.500	1.110
11.700	1.120
11.900	1.130
12.100	1.140
12.300	1.150
12.500	1.160
12.700	1.170
12.900	1.180
13.100	1.190
13.300	1.200
13.500	1.210
13.700	1.220
13.900	1.230
14.100	1.240
14.300	1.250
14.500	1.260
14.700	1.270
14.900	1.280
15.100	1.290
15.300	1.300
15.500	1.310
15.700	1.320
15.900	1.330
16.100	1.340

TABEAU (suite)

Salaire ou revenu annuel en dinars	Valeur du point en dinars
16.300	1.350
16.500	1.360
16.700	1.370
16.900	1.380
17.100	1.390
17.300	1.400
17.500	1.410
17.700	1.420
17.900	1.430
18.100	1.440
18.300	1.450
18.500	1.460
18.700	1.470
18.900	1.480
19.100	1.490
19.300	1.500
19.500	1.510
19.700	1.520
19.900	1.530
20.100	1.540
20.300	1.550
20.500	1.560
20.700	1.570
20.900	1.580
21.100	1.590
21.300	1.600
21.500	1.610
21.700	1.620
21.900	1.630
22.100	1.640
22.300	1.650
22.500	1.660
22.700	1.670
22.900	1.680
23.100	1.690
23.300	1.700
23.500	1.710
23.700	1.720
23.900	1.730
24.100	1.740
24.300	1.750
24.600	1.760
24.900	1.770
25.200	1.780
25.500	1.790
25.800	1.800
26.100	1.810
26.400	1.820
26.700	1.830
27.000	1.840
27.300	1.850
27.600	1.860
27.900	1.870
28.200	1.880

TABLEAU (suite)

Salaire ou revenu annuel en dinars	Valeur du point en dinars	Salaire ou revenu annuel en dinars	Valeur du point en dinars
28.500	1.890	44.700	2.430
28.800	1.900	45.000	2.440
29.100	1.910	45.300	2.450
29.400	1.920	45.600	2.460
29.700	1.930	45.900	2.470
30.000	1.940	46.200	2.480
30.300	1.950	46.500	2.490
30.600	1.960	46.800	2.500
30.900	1.970	47.100	2.510
31.200	1.980	47.400	2.520
31.500	1.990	47.700	2.530
31.800	2.000	48.000	2.540
32.100	2.010	48.300	2.550
32.400	2.020	48.600	2.560
32.700	2.030	48.900	2.570
33.000	2.040	49.200	2.580
33.300	2.050	49.500	2.590
33.600	2.060	49.800	2.600
33.900	2.070	50.100	2.610
34.200	2.080	50.400	2.620
34.500	2.090	50.700	2.630
34.800	2.100	51.000	2.640
35.100	2.110	51.300	2.650
35.400	2.120	51.600	2.660
35.700	2.130	51.900	2.670
36.000	2.140	52.200	2.680
36.300	2.150	52.500	2.690
36.600	2.160	52.800	2.700
36.900	2.170	53.100	2.710
37.200	2.180	53.400	2.720
37.500	2.190	53.700	2.730
37.800	2.200	54.000	2.740
38.100	2.210	54.300	2.750
38.400	2.220	54.600	2.760
38.700	2.230	54.900	2.770
39.000	2.240	55.200	2.780
39.300	2.250	55.500	2.790
39.600	2.260	55.800	2.800
39.900	2.270	56.100	2.810
40.200	2.280	56.400	2.820
40.500	2.290	56.700	2.830
40.800	2.300	57.000	2.840
41.100	2.310	57.300	2.850
41.400	2.320	57.600	2.860
41.700	2.330	57.900	2.870
42.000	2.340	58.200	2.880
42.300	2.350	58.500	2.890
42.600	2.360	58.800	2.900
42.900	2.370	59.100	2.910
43.200	2.380	59.400	2.920
43.500	2.390	59.700	2.930
43.800	2.400	60.000	2.940
44.100	2.410	60.500	2.950
44.400	2.420	61.000	2.960

TABLEAU (suite)

Salaire ou revenu annuel en dinars	Valeur du point en dinars
61.500	2.970
62.000	2.980
62.500	2.990
63.000	3.000
63.500	3.010
64.000	3.020
64.500	3.030
65.000	3.040
65.500	3.050
66.000	3.060
66.500	3.070
67.000	3.080
67.500	3.090
68.000	3.100
68.500	3.110
69.000	3.120
69.500	3.130
70.000	3.140
70.500	3.150
71.000	3.160
71.500	3.170
72.000	3.180
72.500	3.190
73.000	3.200
73.500	3.210
74.000	3.220
74.500	3.230
75.000	3.240
75.500	3.250
76.000	3.260
76.500	3.270
77.000	3.280

En rapport avec l'évolution du salaire national minimal garanti, la valeur du point est augmentée de 10 pour chaque tranche de salaire ou de revenu professionnel de 500 DA sans, toutefois, dépasser le seuil maximal prévu au 2ème alinéa du I.

Le montant annuel de la rente s'obtient en divisant le capital constitutif par le coefficient de rente apprécié selon l'âge de la victime d'après le barème prévu ci-après dans la présente annexe.

L'indemnisation due aux mineurs non salariés est calculée sur la base du salaire national minimum garanti ou selon le seuil minimal du salaire de base net d'impôts et de charges correspondant à leur niveau de qualification.

Cette indemnisation est effectuée dans la limite et conformément au tableau ci-dessus.

Lorsque le taux d'incapacité permanente partielle est égal ou supérieur à 50 %, il sera alloué à la victime, en plus de la rente, une indemnité compensant la perte éventuelle des allocations familiales versées par la sécurité sociale antérieurement à l'accident.

Au cas où la victime est atteinte d'une incapacité permanente égale ou supérieure à 80 % nécessitant l'assistance d'une tierce personne, le montant du capital ou de la rente viagère est majoré de 40 %.

L'assistance d'une tierce personne est déterminée par expertise médicale.

V - DU PREJUDICE ESTHETIQUE, DU PRETIUM DOLORIS ET DU PREJUDICE MORAL :

a) Du préjudice esthétique :

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

b) Du pretium doloris :

L'indemnisation du pretium doloris déterminé par expertise médicale s'effectue comme suit :

1. **Pretium doloris moyen** : deux fois le montant mensuel du salaire national minimum garanti à la date de l'accident.

2. **Pretium doloris important** : quatre fois le montant mensuel du salaire national minimum garanti à la date de l'accident.

c) Du préjudice moral :

Le préjudice moral résultant d'un décès peut être réparé au profit de chacun des père et mère, conjoint (s) et enfants de la victime dans la limite de trois fois le montant mensuel du salaire national minimum garanti à la date de l'accident.

VI - INDEMNISATION EN CAS DE DECES D'UNE VICTIME MAJEURE :

En cas de décès de la victime, le capital constitutif pour chaque bénéficiaire est obtenu en multipliant la valeur du point correspondant au salaire ou au revenu professionnel de la victime à la date de l'accident conformément au tableau ci-dessus, par les coefficients ci-après :

— conjoint (s) : 30,

— chaque enfant mineur à charge : 15,

— père et mère : 10 pour chacun d'eux et 20 au cas où la victime majeure n'a laissé ni conjoint ni enfant,

— les autres personnes à charge (au sens de la sécurité sociale) 10 à chacun d'eux.

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

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

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

L'indemnité allouée au titre des frais funéraires est fixée à cinq (5) fois le montant mensuel du salaire national minimum garanti à la date de l'accident.

VII - DE LA RENTE :

La rente à allouer à la victime ou à ses ayants droit ne peut, en aucun cas, excéder le salaire ou revenu professionnel de la victime au moment de l'accident.

Les rentes allouées en application de la présente loi sont revalorisées en fonction de l'évolution du salaire national minimum garanti.

VIII - INDEMNISATION EN CAS DE DECES D'UNE VICTIME MINEURE :

En cas de décès d'un enfant mineur, n'exerçant pas d'activité professionnelle, l'indemnisation s'effectue, au profit des père et mère à parts égales ou du tuteur tel que défini par la législation en vigueur, comme suit :

— jusqu'à 6 ans révolus : deux fois le montant annuel du salaire national minimum garanti à la date de l'accident ;

— au-delà de 6 ans et jusqu'à 19 ans révolus : trois fois le montant annuel du salaire national minimum garanti à la date de l'accident.

En cas de disparition du père ou de la mère, le survivant perçoit la totalité de l'indemnisation.

Cette indemnisation s'entend frais funéraires non compris.

IX - CAS EXCEPTIONNELS :

Les cas non prévus par le présent barème seront indemnisés selon les règles applicables en matière de sécurité sociale.

X - BAREME SERVANT AU CALCUL DE LA RENTE ANNUELLE VIAGERE :

Age à la constitution	Coefficient de la pension
0 an	18,379
1 an	18,491
2 ans	18,560
3 ans	18,549
4 ans	18,519
5 ans	18,479
6 ans	18,431
7 ans	18,379
8 ans	18,322
9 ans	18,260
10 ans	18,195
11 ans	18,125
12 ans	18,051
13 ans	17,974
14 ans	17,960
15 ans	17,935
16 ans	17,903
17 ans	17,815
18 ans	17,733
19 ans	17,656
20 ans	17,582
21 ans	17,511
22 ans	17,439
23 ans	17,364
24 ans	17,284
25 ans	17,196
26 ans	17,100
27 ans	16,996
28 ans	16,884
29 ans	16,764
30 ans	16,639
31 ans	16,508
32 ans	16,370
33 ans	16,227
34 ans	16,076
35 ans	15,919
36 ans	15,754
37 ans	15,582
38 ans	15,404
39 ans	15,219
40 ans	15,029
41 ans	14,833
42 ans	14,630
43 ans	14,419
44 ans	14,204
45 ans	13,975
46 ans	13,741
47 ans	13,500
48 ans	13,255
49 ans	13,006
50 ans	12,754

TABLEAU (suite)

Age à la constitution	Coefficient de la pension
51 ans	12,501
52 ans	12,245
53 ans	11,987
54 ans	11,725
55 ans	11,459
56 ans	11,187
57 ans	10,910
58 ans	10,628
59 ans	10,340
60 ans	10,047
61 ans	9,749
62 ans	9,446
63 ans	9,139
64 ans	8,829
65 ans	8,517
66 ans	8,204
67 ans	7,892
68 ans	7,581
69 ans	7,272
70 ans	6,967
71 ans	6,509
72 ans	6,220
73 ans	5,936
74 ans	5,659
75 ans	5,391
76 ans	5,130
77 ans	4,878
78 ans	4,635
79 ans	4,401
80 ans	4,176
81 ans	3,960
82 ans	3,755
83 ans	3,642
84 ans	3,377
85 ans	3,209
86 ans	3,055
87 ans	2,915
88 ans	2,789
89 ans	2,673
90 ans	2,566
91 ans	2,460
92 ans	2,352
93 ans	2,237
94 ans	2,114
95 ans	1,977
96 ans	1,828
97 ans	1,656
98 ans	1,473
99 ans	1,233
100 ans	0,985

XI - BAREME SERVANT AU CALCUL DES RENTES TEMPORAIRES :

Age à la constitution	Coefficient de rente
0 - 1 an	12,2838
1 - 2 ans	12,5135
2 - 3 ans	12,1128
3 - 4 ans	11,6418
4 - 5 ans	11,1386
5 - 6 ans	10,6103
6 - 7 ans	10,0572
7 - 8 ans	9,4784
8 - 9 ans	8,8730
9 - 10 ans	8,2399
10 - 11 ans	7,5780
11 - 12 ans	6,8861
12 - 13 ans	6,1629
13 - 14 ans	5,4070
14 - 15 ans	4,6172
15 - 16 ans	3,7917
16 - 17 ans	2,9291
17 - 18 ans	2,0275
18 - 19 ans	1,0851

Loi n° 88-32 du 19 juillet 1988 portant approbation de la convention relative à la création d'une banque mixte entre la République algérienne démocratique et populaire et la Jamahiria arabe libyenne populaire et socialiste, signée à Tripoli le 19 juin 1988.

Le Président de la République,

Vu la Constitution, notamment ses articles 154 et 158 ;

Vu la loi n° 77-01 du 15 août 1977, modifiée, portant règlement intérieur de l'Assemblée populaire nationale, notamment ses articles 156 et 157 ;

Vu la convention relative à la création d'une banque mixte entre la République algérienne démocratique et populaire et la Jamahiria arabe libyenne populaire et socialiste, signée à Tripoli le 19 juin 1988.

Après adoption par l'Assemblée populaire nationale,

Promulgue la loi dont la teneur suit :

Article 1er. — Est approuvée la convention relative à la création d'une banque mixte entre la République algérienne démocratique et populaire et la Jamahiria arabe libyenne populaire et socialiste, signée à Tripoli le 19 juin 1988.

Art. 2. — La présente loi sera publiée au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger le 19 juin 1988.

Chadli BENDJEDID.

D E C R E T S

Décret n° 88-142 du 19 juillet 1988 portant statut-type du personnel navigant de l'aéronautique civile.

Le Président de la République,

Vu la Constitution, notamment ses articles 111-10° et 152 ;

Vu la loi n° 64-166 du 8 juin 1964 relative aux services aériens ;

Vu la loi n° 78-12 du 5 août 1978 relative au statut général du travailleur, ensemble les textes pris pour son application ;

Vu le décret n° 63-84 du 5 mars 1963 portant adhésion de la République algérienne démocratique et populaire à la convention relative à l'aviation civile internationale (convention de Chicago du 7 décembre 1944 et ses amendements) ;

Décète :

TITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Chapitre I

Champ d'application

Article 1^{er}. — Le présent statut type, pris en application de l'article 2 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 relative au statut général du travailleur, a pour objet de fixer les règles applicables aux travailleurs constituant le personnel navigant au sein du secteur d'activité de l'aéronautique civile.

Art. 2. — Le personnel navigant de l'aéronautique civile est constitué :

— du personnel de conduite ou personnel navigant technique,

— du personnel complémentaire de bord ou personnel navigant commercial.

Art. 3. — Les dispositions du présent statut type, relative à l'organisation du travail s'appliquent également au personnel navigant étranger recruté conformément à la législation et à la réglementation relatives aux conditions d'emploi des travailleurs étrangers.

Chapitre II

Définitions

Art. 4. — Pour l'application des dispositions du présent décret, les termes ci-après, spécifiques à

l'activité aérienne, s'entendent comme prévus aux articles 5 à 35 ci-dessous.

Art. 5. — Le temps de vol est le total du temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer en vue de gagner l'aire du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.

Art. 6. — La période de service de vol est le temps compris entre le moment où un membre d'équipage entreprend, après une période de repos et avant d'effectuer un vol ou une série de vols, une tâche associée à ses fonctions et le moment où il est dégagé de toute fonction après avoir accompli ce vol ou cette série de vols.

Art. 7. — le vol de nuit est toute période de vol dont tout ou partie se situe entre vingt et une heures et cinq heures locales, l'heure de référence étant celle du lieu du début du service de vol.

Art. 8. — Les heures de nuit sont les heures de vol réellement effectuées durant la période comprise entre l'heure du coucher et l'heure du lever du soleil, telles que fixées par les tables de navigation.

Art. 9. — Le service de vol comprend l'ensemble des opérations nécessaires à l'exécution d'un ou de plusieurs vols entre deux arrêts successifs comportant un temps de repos ou de récupération.

Art. 10. — Le temps de vol d'un service de vol est égal à la période de vol, laquelle est la somme des temps de vol entre deux temps d'arrêt consécutifs.

Art. 11. — L'amplitude de vol est le temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer en vue de gagner l'aire de décollage pour effectuer la première étape jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin de la dernière étape précédant l'octroi d'un temps d'arrêt.

Art. 12. — Est entendu par vol comme passager-service ou vol de mise en place, tout vol, aller ou retour, effectué sur ordre de l'organisme employeur par un membre du personnel navigant de l'aéronautique civile en qualité de passager.

Art. 13. — Le temps d'arrêt récupérateur est le temps compris entre les périodes de vol successives.

Art. 14. — Dans une même période de vol, les temps d'escales intermédiaires sont les temps décomptés depuis le moment où l'aéronef s'immobilise à la fin d'un temps de vol jusqu'au moment où l'aéronef commence à se déplacer pour effectuer un nouveau temps de vol.

Art. 15. — Le temps d'attente en escale est, la période de service de vol étant engagée, l'intervalle durant lequel le navigant est empêché de continuer à exercer ses tâches, mais reste à la disposition de l'organisme employeur pour effectuer le service de vol initialement programmé ou assurer un autre service de vol et ce, dans les limites de l'amplitude journalière. Le point de départ pour le décompte de la période de service de vol est celui de la période de service du vol initialement programmée.

Art. 16. — Est considérée comme arrêt nocturne normal, toute période d'au moins neuf heures consécutives comprenant la période de vingt et une heures à cinq heures locales.

Art. 17. — Le temps d'absence est le temps décompté depuis le début du temps de service de vol éloignant le navigant de sa base d'affectation jusqu'à la fin de la période de service de vol le ramenant à cette même base.

Art. 18. — Le courrier est l'activité aérienne qui consiste, après un repos à la base d'affectation, à effectuer un ou plusieurs services de vol avec retour à la base d'affectation pour y bénéficier d'un repos post-courrier.

Art. 19. — Le temps de repos post-courrier à la base d'affectation est le temps de repos accordé à l'issue d'un courrier. Il est décompté dès la fin de la période de service de vol ramenant le navigant à sa base d'affectation.

Art. 20. — Le membre d'équipage est la personne chargée, par un exploitant, de fonctions à bord d'un aéronef pendant la période de service de vol.

Art. 21. — L'équipage est composé :

— du personnel navigant technique embarqué, titulaire d'une licence en cours de validité et chargé des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant la période de service de vol ;

— du personnel navigant commercial embarqué, titulaire d'un certificat de sécurité et de sauvetage en cours de validité et chargé des fonctions complémentaires de bord pendant la période de service de vol.

La composition des équipages par type d'aéronef est fixée par le ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 22. — La rotation d'équipage est l'ensemble des opérations définissant l'exécution d'un courrier : itinéraire, horaire, activité, temps de repos et d'arrêt.

Art. 23. — La relève d'équipage est l'ensemble des opérations consistant, à remplacer l'équipage d'un aéronef par un autre équipage, soit au sol pour les courts et moyens courriers, soit en vol ou au sol pour les longs courriers.

Art. 24. — Le temps d'arrêt périodique est le temps d'arrêt programmé à la base d'affectation et relatif aux longs parcours et longs courriers.

Art. 25. — Le long parcours est le voyage aérien qui éloigne un membre de l'équipage d'un aéronef de plus de trois mille milles nautiques de son centre d'affectation ou dont l'itinéraire préétabli comporte, entre deux escales consécutives, un parcours supérieur à mille deux cents milles nautiques.

Art. 26. — Un réseau pour un type d'aéronef donné est considéré comme exploité en régime moyen courrier s'il répond simultanément aux trois conditions suivantes :

* temps moyen d'étape programmé inférieur ou égal à trois heures ;

* longueur moyenne des lignes, pondérée par les fréquences, inférieure ou égale à mille trois cents milles nautiques ;

* éloignement moyen de l'escale de bout de ligne, par rapport à la base d'affectation, mesuré en distance orthodromique, inférieur ou égal à trois mille milles nautiques.

Le réseau est considéré comme exploité en régime "long courrier" si l'une des conditions ci-dessus n'est pas remplie.

Art. 27. — Le temps moyen d'étape programmé est le quotient des temps de vol, effectués en qualité de membre d'équipage, par le nombre d'étapes correspondant.

Art. 28. — Les durées des temps de vol et des temps de service de vol sont exprimées en temps programmés. Elle sont conformes à la durée moyenne des étapes et des temps d'escale enregistrés statistiquement.

Art. 29. — Le temps d'astreinte au terrain est la période durant laquelle le navigant est à la disposition de l'organisme employeur pour effectuer, éventuellement, un service de vol.

Art. 30. — Le temps d'astreinte à domicile est la période durant laquelle le navigant est à la disposition de l'organisme employeur, à son domicile, afin d'effectuer, éventuellement, un service de vol.

Art. 31. — Le travail aérien est toute opération aérienne qui utilise un aéronef pour les activités telles que prévues, notamment, à l'article 3 de la loi n° 64-166 du 8 juin 1964 relative aux services aériens.

Art. 32. — Le service hors base est le temps passé par un membre d'équipage hors de son lieu d'affectation ou de résidence pour effectuer des vols à partir d'une base auxiliaire.

Art. 33. — Le terme « lâché en ligne » ou « lâché en opération » consacre l'aptitude sanctionnée par un contrôle en vue de l'exercice, à titre individuel, des fonctions inhérentes au poste de navigant et ce, en application des normes réglementaires fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 34. — Le vol de réception est un vol sans passagers qui a pour but de vérifier le bon fonctionnement de l'ensemble des systèmes d'un aéronef avant sa mise en exploitation et ce, dans des conditions fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 35. — Les termes « jour », « semaine », « mois », « année » signifient des périodes civiles telles que définies ci-dessus, par opposition à l'expression période de X jours ou de X heures, qui sont des périodes de X heures ou jours consécutifs, ne coïncidant pas obligatoirement avec des périodes civiles.

* Jour : période civile comprise entre 00 h et 24 h ;

* Semaine : période civile comprise entre le samedi 00 h et le vendredi suivant à 24 h ;

* Mois : période civile comprise entre le premier jour et le dernier jour inclus du mois considéré ;

* Année : période civile comprise entre le premier janvier à 00 h et le 31 décembre suivant à 24 h.

TITRE II

DES DROITS ET OBLIGATIONS

Art. 36. — Dans le cadre des dispositions du titre I et de l'article 51 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée, certains droits et obligations des travailleurs régis par le présent statut type sont précisés aux articles 37 à 47 ci-dessous.

Le personnel navigant de l'aéronautique civile est également soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant l'activité aérienne.

Art. 37. — Le personnel navigant accomplissant des tâches reconnues nuisantes est assujéti à une surveillance médicale particulière et bénéficie de vêtements ou d'accessoires de protection ou de sécurité homologués par les organismes compétents en la matière et fournis gratuitement par l'organisme employeur.

Art. 38. — Dans le cadre des dispositions législatives en vigueur, l'organisme employeur est tenu de protéger le personnel navigant contre les menaces, outrages, injures, diffamations, ou attaques de quelque nature que ce soit, dont il peut être l'objet, à l'occasion de l'exercice de ses fonctions, et de réparer, éventuellement, le préjudice qui en résulte.

Art. 39. — L'organisme employeur est tenu d'établir et d'appliquer un programme d'instruction au sol et en vol agréé par le ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 40. — Durant sa carrière, le personnel navigant veille au développement de ses qualités professionnelles ainsi qu'à la connaissance des matériels utilisés et ce, afin de pouvoir faire face à des situations nouvelles.

Art. 41. — Le personnel navigant en service est tenu de porter l'uniforme fourni par l'organisme employeur.

Art. 42. — Les membres du personnel navigant bénéficient des protections prises en faveur des personnes et biens transportés dans des conditions et selon des modalités fixées par la législation et la réglementation en vigueur.

Art. 43. — Le personnel navigant en service doit se soumettre aux mesures de contrôle sanitaire, douanier et de police, aux frontières nationales et étrangères.

Art. 44. — Outre les contrôles périodiques obligatoires, les membres du personnel navigant doivent se soumettre au contrôle médical ordonné, éventuellement, par l'organisme employeur lorsqu'il est fait application, pour ce personnel navigant, des dispositions de l'article 78 ci-dessous.

Art. 45. — En application des dispositions de l'article 41 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée, il est interdit, aux travailleurs régis par le présent statut type, d'exercer une activité privée lucrative.

Cette interdiction ne s'applique pas à la production d'oeuvres scientifiques, littéraires ou artistiques.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1er du présent article, le personnel navigant peut assurer des tâches d'enseignement ou de formation dans des conditions déterminées par décret.

Art. 46. — Durant la période de service de vol, les membres de l'équipage sont, chacun en ce qui le concerne, responsables devant le commandant de bord de l'exécution des tâches qui leur sont confiées.

Art. 47. — Les droits et obligations spécifiques aux commandants de bord, leurs responsabilité et autorité, sont ceux prévus, en ce qui concerne ce personnel, par la législation et la réglementation relatives à l'activité aéronautique civile.

Art. 48. — Les statuts particuliers précisent, en tant que de besoin, les modalités d'application du présent titre.

TITRE III

DE LA RELATION DE TRAVAIL

Art. 49. — Les modalités de mise en oeuvre des conditions générales d'accès aux postes de travail ainsi que du déroulement de la relation de travail du

personnel navigant de l'aéronautique civile sont précisées par les dispositions du présent statut type, en application de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée et de ses textes d'application et dans le cadre de la réglementation spécifique à l'organisation des activités du transport et du travail aériens.

Chapitre I

Du recrutement

Art. 50. — Tout candidat à un poste de travail de navigant de l'aéronautique civile doit satisfaire aux conditions suivantes :

- Etre de nationalité algérienne ;
- Etre de bonne moralité et jouir de ses droits civiques ;
- Justifier du niveau de qualification exigé par le poste de travail ;
- Remplir les conditions d'aptitude physique et mentale pour l'exercice de la fonction ;
- Etre âgé de 19 ans révolus ;
- Justifier de sa situation vis-a-vis du service national ;
- Etre libre de tout engagement vis-a-vis d'un autre organisme employeur ;
- Satisfaire à un concours, en tant que de besoin.

Art. 51. — Tout candidat à un emploi de navigant doit remplir l'ensemble des conditions d'accès au poste de travail pour lequel il a postulé.

A ce titre, et en même temps que la demande manuscrite, il doit fournir toutes les pièces justifiant de ses capacités et aptitudes à occuper ce poste.

A cet effet et préalablement à tout recrutement, tout candidat à un poste de navigant doit :

- être titulaire des brevets, licences, certificats et inscriptions réglementaires en état de validité ;
- satisfaire aux tests de recrutement dont la nature et les modalités sont fixées par la réglementation spécifique en la matière.

Les modalités d'application du présent article ainsi que les pièces constituant le dossier de recrutement seront précisées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Art. 52. — Le document d'engagement, prévu à l'article 56 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée, est pris sous la forme d'une lettre d'engagement.

Art. 53. — Conformément à l'article 45 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée, les postes vacants du personnel navigant sont pourvus, en priorité, par voie de promotion interne.

Les travailleurs de l'organisme employeur, confirmés à un poste de travail, sont admis de plein droit à participer aux épreuves en vue de pourvoir aux postes de travail vacants lorsque ceux-ci sont susceptibles de correspondre aux qualifications de ces travailleurs. Les modalités d'application du présent article sont fixées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Chapitre II

De la période d'essai et de la confirmation

Art. 54. — Compte tenu des spécificités de l'activité aérienne, la période d'essai à laquelle est soumis le personnel navigant est exprimée en heures de vol ainsi qu'il suit :

- entre 100 et 200 heures de vol, pour le personnel navigant complémentaire de bord ;
- entre 200 et 300 heures de vol, pour le personnel navigant de conduite.

Toutefois, l'accomplissement de ces heures de vol ne saurait se dérouler sur une période excédant :

- 6 mois pour le personnel navigant complémentaire de bord ,
- 9 mois pour le personnel navigant de conduite.

Les modalités d'application des dispositions du présent article sont fixées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Art. 55. — La période d'essai pour le personnel navigant prend effet à compter de la date du « lâché en ligne » ou « lâché en opération ».

Art. 56. — Conformément à l'article 6 du décret 82-302 du 11 septembre 1982, relatif aux modalités d'application des dispositions législatives concernant les relations individuelles de travail, l'organisme employeur ou le navigant peut, durant la période d'essai, mettre fin à la relation de travail, sans indemnité, sous réserve d'un préavis qui ne saurait excéder 15 jours.

La rupture de la relation de travail ne peut pas intervenir en dehors du lieu du siège social de l'organisme employeur.

Art. 57. — La confirmation, telle que prévue à l'article 58 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée, donne lieu à l'établissement d'une décision individuelle.

Chapitre III

Du déroulement de la relation de travail

Section I

Classement professionnel

Art. 58. — En vue de suivre le déroulement de la carrière du personnel navigant, des listes de classement professionnel sont établies par l'organisme employeur.

Les travailleurs concernés y sont inscrits, par filière, au poste de travail occupé.

Art. 59. — Le classement professionnel indique la position occupée par le navigant dans chaque filière et en fonction de la qualification aéronef. La liste est établie, annuellement, par l'organisme employeur et communiquée aux représentants des travailleurs.

Les critères et modalités servant de base à l'établissement de cette liste sont définis par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section II

Promotion

Art. 60. — En application de l'article 117 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée, la promotion du personnel navigant de l'aéronautique civile consiste en l'accès, après formation homologuée, à un poste de travail classé hiérarchiquement supérieur.

Art. 61. — La promotion du personnel navigant peut intervenir :

- par changement de classification dans la même filière ;
- par changement de qualification aéronef ;
- par changement de filière.

Les changements de filière et de qualification aéronef peuvent intervenir simultanément.

Art. 62. — Les modalités d'application des dispositions des articles 60 et 61 ci-dessus sont précisées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section III

Réaffectation

Art. 63. — Dans le cadre des dispositions de l'article 49 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée et des articles 22 à 25 du décret n° 82-302 du 11 septembre 1982 précité, la réaffectation du personnel navigant de l'aéronautique civile est précisée aux articles 64 à 66 ci-dessous.

Art. 64. — Le personnel navigant de l'aéronautique civile est réaffecté à une activité au sol lorsqu'intervient :

- une perte définitive de licence ou de certificat de sécurité et de sauvetage, entraînant une cessation prématurée de l'activité professionnelle ;
- une suspension temporaire de l'activité professionnelle pour raison de grossesse ;

— un écart important par rapport aux normes relatives aux aptitudes physiques exigées lors du recrutement du personnel navigant complémentaire de bord.

Art. 65. — En cas de suppression ou d'extinction d'un poste de travail, le personnel navigant touché par cette mesure bénéficie, par ordre de priorité :

- d'un changement de qualification aéronef,
- d'une conversion par changement de filières,
- d'un reclassement au sol.

Art. 66. — La réaffectation d'un membre du personnel navigant de l'aéronautique civile à un poste de travail au sol tient compte des capacités et aptitudes du navigant concerné.

Art. 67. — Les modalités d'application des articles 64, 65 et 66 ci-dessus sont précisées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section IV

Rétrogradation

Art. 68. — La rétrogradation, telle que prévue à l'article 20 du décret 82-302 du 11 septembre 1982 précité, peut être prononcée, notamment, à la suite d'une insuffisance ou d'une faute professionnelle dûment qualifiée, par les organes compétents en la matière. Les modalités d'application du présent article seront précisées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section V

Démission

Art. 69. — La démission, telle que prévue à l'article 93 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée, est présentée par écrit, par le travailleur qui en manifeste la volonté, à l'organisme employeur lequel est tenu d'en accuser réception.

Néanmoins, le personnel navigant de l'aéronautique civile ne peut prétendre à la cessation de la relation de travail qu'après s'être acquitté de tous les engagements auxquels il a souscrit au moment de son recrutement.

Art. 70. — Sans préjudice des dispositions contractuelles spécifiques liant certains travailleurs à l'organisme employeur, le travailleur démissionnaire ne peut quitter son poste de travail tant qu'il n'a pas entièrement observé le délai de préavis tel que fixé aux articles 48 et 49 du décret n° 82-302 du 11 septembre 1982 précité.

Art. 71. — Le délai de préavis court à compter du jour de réception, par l'organisme employeur, de la lettre de démission. L'organisme employeur est tenu de notifier, avant l'expiration de la période de préavis, sa décision portant acceptation de la démission du travailleur. A défaut de réponse, la démission est réputée acquise. Le délai de préavis peut être réduit par accord express des deux parties et ce, dans des conditions fixées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section VI

Détachement

Art. 72. — Le détachement s'effectue conformément aux dispositions des articles 63, 64 et 65 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée, des articles 37 à 50 de la loi n° 82-06 du 27 février 1982 relative aux relations individuelles de travail et des règlements pris pour leur application.

A l'exclusion des détachements de droit, les détachements sont accordés dans la limite de 1 % des effectifs par catégorie professionnelle concernée.

Art. 73. — A l'expiration de la période de détachement, lors de la réintégration du travailleur :

— la revalidation des brevets, licences et certificats de sécurité et de sauvetage des détachés de droit est assurée par l'organisme employeur ;

— les conditions et modalités de la revalidation des brevets, licences et certificats de sécurité et de sauvetage des autres détachés sont assurées dans des conditions précisées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section VII

Mise en disponibilité

Art. 74. — La mise en disponibilité est prononcée conformément aux dispositions de l'article 66 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée et des articles 51 à 59 de la loi n° 82-06 du 27 février 1982 relative aux relations individuelles de travail.

A l'exclusion des mises en disponibilité de droit, l'effectif des travailleurs mis en disponibilité ne peut excéder 1 % des effectifs par catégorie professionnelle concernée.

Art. 75. — Les dispositions de l'article 73 ci-dessus s'appliquent, lors de leur réintégration, aux travailleurs mis en disponibilité.

TITRE IV

DES ABSENCES

Chapitre I

Des absences autorisées

Art. 76. — Le personnel navigant de l'aéronautique civile peut bénéficier des absences et des absences

spéciales payées prévues par les dispositions des articles 72 à 78 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée et des articles 30 à 47 du décret n° 82-302 du 11 septembre 1982 relatif aux modalités d'application des dispositions législatives concernant les relations individuelles de travail.

Art. 77. — Des autorisations spéciales d'absences non rémunérées peuvent être accordées, par période de service de vol, sur la demande justifiée d'un membre du personnel navigant de l'aéronautique civile et lorsque les nécessités de la programmation le permettent.

La demande d'absence spéciale n'est recevable que si elle est déposée 48 heures au moins avant le début de la période d'absence.

Pendant ce délai, l'organisme employeur peut procéder à une nouvelle programmation permettant de prendre en compte une période de travail d'une durée au moins égale à celle prévue dans la demande d'absence du travailleur concerné.

Art. 78. — Tout membre du personnel navigant doit s'abstenir d'assurer un ou plusieurs vols dans une période de vingt quatre heures s'il estime que son état de santé momentané est susceptible de compromettre la sécurité ou la régularité du vol.

Art. 79. — L'organisme employeur ne doit pas permettre à un membre du personnel navigant d'assurer un vol ou plusieurs vols s'il a des raisons de croire que le navigant en question, pour cause de conditions physiques ou de santé, n'est pas à même d'assurer le ou les vols d'un courrier dans des conditions normales de sécurité et de régularité.

Art. 80. — Les modalités d'application des dispositions des articles 77 à 79 ci-dessus sont fixées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Chapitre II

Des absences irrégulières

Art. 81. — Est considérée comme absence irrégulière, toute absence non justifiée d'un membre du personnel navigant au poste de travail, à l'heure fixée par la programmation pour assurer une période de service de vol.

Art. 82. — Outre la suppression systématique de la rémunération du navigant en absence irrégulière au prorata de la durée de celle-ci, l'absence irrégulière est sanctionnée dans les conditions fixées par le statut particulier et le règlement intérieur de l'organisme employeur concerné.

TITRE V

DE L'ORGANISATION DU TRAVAIL

Chapitre I

De la durée légale du travail

Section I

Dispositions générales

Art. 83. — En matière de détermination de la durée et de l'amplitude du travail, le personnel navigant est soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant ce domaine ainsi qu'aux normes définies par les conventions internationales dûment ratifiées par l'Algérie.

Art. 84. — Eu égard à la spécificité des activités de l'aéronautique civile et à ses implications sur l'organisation du travail du personnel navigant, sont inclus, notamment, dans la détermination de la durée légale du travail :

- la période de service de vol,
- les périodes d'instruction ou de contrôle,
- le temps consacré aux tâches d'encadrement au sol,
- les temps d'attente en escale et sur le terrain de la base d'affectation,
- les vols comme passager - service,
- les astreintes au terrain.

Art. 85. — La période de service de vol, telle que définie à l'article 6 ci-dessus, commence à courir une heure trente minutes, au maximum, avant l'heure programmée pour le début du premier temps de vol jusqu'à trente minutes, au maximum, après l'heure réelle d'achèvement du dernier temps de vol.

Les statuts particuliers fixent ces limites en fonction de chaque type d'activité et d'aéronef.

Art. 86. — Les périodes de service du personnel navigant sont assurées tous les jours de la semaine, de nuit comme de jour, y compris le jour hebdomadaire de repos et les jours fériés chômés et payés.

Art. 87. — L'affectation hors-base d'un membre du personnel navigant, affecté au travail aérien, ne peut excéder vingt-et-un jours consécutifs.

Art. 88. — les heures de travail du personnel navigant se situent dans un intervalle quelconque compris :

- * entre zéro heure et vingt-quatre heures pour le personnel navigant du transport aérien public ;
- * entre le lever et le coucher du soleil pour le personnel navigant dont l'activité est réglementairement diurne.

Art. 89. — En raison de la nature des activités du transport et du travail aériens, chaque membre du personnel navigant est programmé en horaires fixes, décalés ou variables, portés à sa connaissance par l'organisme employeur, afin d'effectuer dans le cadre de la journée, de la semaine, du mois ou de l'année, un temps total de travail sans dépasser les maxima fixés aux articles 100 à 105 du présent décret.

Art. 90. — En raison de la nature du travail agricole ou de surveillance, chaque membre du personnel navigant, affecté hors-base, est programmé en horaires, en zone et surface à traiter, portés à sa connaissance par l'organisme employeur avant le début de chaque mission, afin d'effectuer, pendant la période fixée, un temps total de travail ne dépassant pas les maxima autorisés fixés aux articles 96, 100 à 105 du présent décret.

Section II

Durée journalière, hebdomadaire et mensuelle de travail

Art. 91. — La durée et l'amplitude journalières de travail du personnel navigant sont celles prévues par les dispositions des articles 67 et 68 de la loi n° 78 - 12 du 5 août 1978 et des articles 9 et 12 de la loi n° 81 - 03 du 21 février 1981 fixant la durée légale du travail.

Art. 92. — En application de l'article 5 de la loi n° 81 - 03 du 21 février 1981 précitée, la durée hebdomadaire du travail du personnel navigant est fixée à 38 heures ; la durée mensuelle de travail correspondante est fixée à 165 heures.

Art. 93. — La durée mensuelle de travail, pour le personnel navigant affecté au travail aérien, peut être répartie par périodes de service de vol de façon inégale entre vingt-et-un jours consécutifs ou non.

Art. 94. — Les modalités d'application des dispositions des articles 91 à 93 ci-dessus sont fixées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section III

Fixation des durées de travail en temps de vol

Art. 95. — Le temps de vol d'un service de vol, considéré isolément pour un équipage donné, ne doit pas excéder huit heures.

Cette durée peut être augmentée d'une heure dans des conditions fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 96. — Pour certaines activités de travail aérien

(agricole, surveillance et autres travaux), le temps de vol d'un service de vol ne doit pas excéder six heures.

Art. 97. — La durée hebdomadaire de travail du personnel navigant, telle que définie à l'article 92 ci-dessus et exprimée en temps de vol, est égale à :

— dix huit heures pour le personnel navigant affecté aux avions à réaction,

— vingt et une heures pour le personnel navigant affecté aux avions turbo-propulseurs ou au travail aérien.

Art. 98. — La durée mensuelle de travail du personnel navigant, telle que définie à l'article 92 ci-dessus et exprimée en temps de vol, est égale à :

— soixante quinze heures pour le personnel navigant affecté aux avions à réaction,

— quatre vingt cinq heures par mois pour le personnel navigant affecté aux avions turbo-propulseurs ou au travail aérien.

Ces limitations doivent être respectées aussi bien entre le premier et le dernier jour de chaque mois civil qu'entre le seizième jour d'un mois civil et le quinzième jour du mois suivant.

Art. 99. — Les modalités d'application des dispositions des articles 95 à 98 ci-dessus sont fixées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section IV

Limitation des heures supplémentaires en temps de vol

Art. 100. — Pour toute semaine considérée isolément, le nombre maximal d'heures supplémentaires en temps de vol est fixé à douze heures.

Art. 101. — Pour tout mois considéré isolément, le nombre maximal d'heures de vol effectuées, y compris les heures supplémentaires, ne peut dépasser cent heures sur avions à réaction et cent dix heures sur avions à hélices.

Art. 102. — Pour tout bimestre considéré isolément, le nombre maximal d'heures de vol effectuées, y compris les heures supplémentaires, ne doit pas dépasser cent quatre vingt heures sur avions à réaction et deux cent heures sur avions à hélices.

Art. 103. — Pour tout trimestre considéré isolément, le nombre maximal d'heures de vol effectuées, y compris les heures supplémentaires, ne doit pas dépasser deux cent soixante heures sur avions à réaction et deux cent quatre vingt dix heures sur avions à hélices.

Art. 104. — Pour tout semestre considéré isolément, le nombre maximal d'heures de vol effectuées, y

compris les heures supplémentaires, ne doit pas dépasser cinq cents heures sur avions à réaction et cinq cent soixante heures sur avions à hélices.

Art. 105. — Pour toute année considérée isolément, le nombre maximal d'heures de vol effectuées, y compris les heures supplémentaires, ne doit pas dépasser :

— neuf cents heures pour le personnel navigant affecté aux avions à réaction,

— mille heures pour le personnel navigant non concerné par la première limitation.

Art. 106. — Pour la répartition des courriers à effectuer par le personnel navigant, et compte tenu des éléments pris en considération dans le décompte du temps de travail et tels que précisés à l'article 84 ci-dessus, les organismes employeurs devront tenir compte, dans leur programmation, du rapport 18/38 ou 21/38 selon le personnel concerné.

Art. 107. — Lorsque le dénominateur du rapport défini à l'article précédent augmente plus que proportionnellement par rapport aux heures de vol réelles, la proportionnalité sera rétablie par l'attribution d'heures de vol appelées : « équivalent heures de vol ».

Art. 108. — Les modalités d'application des dispositions des articles 100 à 107 ci-dessus sont fixées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section V

Limitations spécifiques

Art. 109. — L'organisme employeur doit s'abstenir de programmer le personnel navigant pour plus de deux vols consécutifs de nuit.

Art. 110. — Pour prévenir et pallier les effets croissants de la fatigue avec le nombre de décollages et d'atterrissages, la durée de la période de service de vol doit diminuer en fonction du nombre d'étapes programmées après une énième étape.

Art. 111. — Pour atténuer les risques de fatigue dus au décalage du cycle nycthémeral, le temps de vol maximal et le nombre d'étapes se réduisent ou augmentent en fonction des tranches horaires de programmation de début et de fin de service de vol.

Art. 112. — Les modalités d'application des dispositions des articles 109 à 111 ci-dessus sont fixées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section VI

Limitations en amplitude de service

Art. 113. — Lorsqu'un navigant effectue un vol court ou moyen courrier en qualité de passager-service, avant

d'entreprendre un vol en qualité de membre d'équipage et sans qu'entre ces vols il n'ait pu disposer d'un temps de repos tel que fixé à l'article 125 ci-dessous, le vol effectué en qualité de passager-service et le temps d'attente éventuel sont compris dans le temps de la période de service de vol.

Art. 114. — Lorsqu'un navigant effectue un vol court ou moyen courrier en qualité de passager-service, après avoir entrepris un vol en qualité de membre d'équipage et sans qu'entre ces deux vols il n'ait pu disposer d'un temps de repos tel que prévu à l'article 127 ci-dessous, le vol effectué en qualité de passager-service est décompté dans le temps de la période de service de vol.

Art. 115. — Pour les vols « longs courriers », le temps passé à bord des aéronefs, en qualité de passager-service, par le personnel navigant qui double ou seconde d'autres membres d'équipage, n'est pas décompté dans la période de service de vol si ce personnel a pu disposer, à bord, d'un poste de repos homologué par le ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 116. — La détermination des temps de repos afférents aux longs courriers tient compte de la somme des périodes de service de vol des équipages concernés.

Art. 117. — Les déplacements effectués par les navigants, soit pour une mission de traitement ou de prospection, soit pour regagner le lieu d'affectation, sont décomptés comme délais de route.

Art. 118. — La durée de l'astreinte à domicile ne peut excéder une période continue de seize heures. Lorsque le navigant en astreinte à domicile est appelé à entamer une période de service de vol, le temps total écoulé depuis le début de l'astreinte à domicile jusqu'à la fin de la période de service de vol ne saurait excéder vingt-quatre heures.

Les heures d'astreinte à domicile ne sont pas comprises dans la période de service de vol.

Art. 119. — La durée maximale de l'astreinte au terrain de la base d'affectation est fixée à quatre heures. Lorsque le navigant en astreinte au terrain est appelé à entamer une période de service de vol, le temps total écoulé depuis le début de l'astreinte au terrain jusqu'à la fin de la période de service de vol ne saurait excéder douze heures.

Art. 120. — Les modalités d'application des dispositions des articles 113 à 119 ci-dessus sont fixées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section VII

Dérogations particulières

Art. 121. — Le ministre chargé de l'aviation civile peut déroger aux limitations prévues aux sections 4 à 6

ci-dessus, dans les circonstances et conditions suivantes :

1) — Vol urgent dont l'exécution est rendue impérieuse :

a) pour prévenir des accidents imminents, organiser des mesures de sauvetage ou réparer des dommages causés par des accidents survenus soit au matériel, soit aux installations ;

b) pour assurer :

- le dépannage des aéronefs ;
- une évacuation sanitaire.

2) — Achèvement d'un vol que des circonstances imprévues ne permettent pas d'effectuer dans les limites préétablies.

3) — Vols exécutés dans l'intérêt de la sûreté ou de la défense nationale.

Chapitre II

Des repos périodiques et des temps d'arrêt

Art. 122. — Le personnel navigant de l'aéronautique civile bénéficie, outre les repos légaux prévus aux articles 79 à 82 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée, de temps d'arrêt et de repos récupérateurs, compte tenu de l'organisation spécifique et des impératifs de sécurité de l'activité aérienne.

Ces temps d'arrêt et de repos récupérateurs sont les suivants :

- les temps minimaux de repos pré-courrier ;
- les temps d'arrêt récupérateur et de repos post-courrier ;
- les temps d'arrêt périodique ;
- les temps d'arrêt et de repos d'instruction.

Section I

Repos légaux

Art. 123. — Le personnel navigant bénéficie des repos légaux tels que fixés par le décret n° 82-184 du 15 mai 1982 relatif aux repos légaux.

Art. 124. — En application de l'article 6 du décret n° 82-184 du 15 mai 1982 précité, le jour de repos hebdomadaire est donné par roulement. Il doit être porté distinctement sur le planning mensuel du personnel navigant.

Les modalités d'application du présent article sont précisées, en tant que de besoin, par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section II

Repos minimal pré-courrier

Art. 125. — Tout service de vol, toute permanence et toute astreinte, programmés dans une période de

vingt-quatre heures, doivent être précédés d'une période de repos au sol d'au moins :

- neuf heures consécutives comprenant la période de vingt et une à cinq heures (heures locales),

- dix heures consécutives lorsque tout ou partie de la période de repos n'est pas comprise entre vingt et une heures et cinq heures (heures locales).

Il est entendu par période de vingt-quatre heures, pour chaque membre du personnel navigant, toute période débutant au moment où une période de repos se termine et pouvant être comprise entre deux parties de jours civils.

Art. 126. — Nonobstant les dispositions de l'article 125 ci-dessus, et dans le cas où, pour des circonstances imprévues, la fin de service du personnel navigant intervient entre vingt-et-une heures et zéro heure, heures locales, la période de neuf heures de repos prescrite peut être maintenue à condition que la durée du service de vol suivant n'excède pas huit heures.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par les statuts particuliers et le règlement intérieur de l'organisme employeur concerné.

Section III

Temps d'arrêt récupérateur et de repos post-courrier

Art. 127. — Chaque service de vol donne droit à un temps d'arrêt récupérateur.

Art. 128. — Le personnel navigant dont la période de service de vol excède onze heures ou dont le temps de vol excède huit heures, doit bénéficier, en escale, d'une période minimale de repos au sol telle que fixée à l'article 125 ci-dessus, augmentée d'une heure par quart d'heure ou fraction d'un quart d'heure au-delà des onze heures de période de service de vol ou au-delà des huit heures de temps de vol.

Art. 129. — Au retour à la base d'affectation, le personnel navigant dont la période de service de vol aura excédé onze heures ou dont le temps de vol aura excédé huit heures, doit bénéficier d'un repos au sol de :

- soit douze heures consécutives comprenant un arrêt nocturne normal,

- soit vingt-quatre heures consécutives lorsque les premières heures n'incluent pas d'arrêt nocturne normal.

Art. 130. — Le personnel navigant de retour d'un courrier avec décrocher bénéficie d'un temps de repos à sa base d'affectation. La durée de ce repos est fonction du temps d'absence et de la dernière période de service de vol accomplie.

Art. 131. — Outre les temps d'arrêt post-courrier, le personnel navigant affecté aux longs courriers et n'ayant pas disposé des repos hebdomadaires légaux à sa base d'affectation, doit bénéficier d'un temps d'arrêt dont la durée est fixée par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Art. 132. — Les modalités d'application des articles 127 à 131 ci-dessus sont précisées, en tant que de besoin, par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section IV

Temps d'arrêt périodique

Art. 133. — Indépendamment des temps d'arrêt post-courrier, le personnel navigant affecté aux petits et moyens courriers doit bénéficier, à sa base d'affectation, d'au moins un temps d'arrêt par semaine dont la durée ne peut être inférieure à trente-six heures. Ce temps d'arrêt comprend le jour de repos hebdomadaire.

Art. 134. — A la fin du dernier courrier de chaque période de travail de six jours, le personnel navigant ne peut être programmé qu'à la condition qu'il ait été dégagé de tout service pendant une période de repos ininterrompue comprenant deux arrêts nocturnes normaux consécutifs.

Lorsque le jour de repos hebdomadaire est compris dans la période de repos définie à l'alinéa ci-dessus, le navigant doit bénéficier d'une période globale de repos ininterrompue de trente-six heures.

Art. 135. — Les modalités d'application des articles 133 et 134 ci-dessus seront précisées, en tant que de besoin, par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Section V

Temps d'arrêt et de repos après des activités d'instruction au sol ou en vol

Art. 136. — Le personnel navigant affecté à des activités et tâches d'instruction au sol ou en vol, ou encadrant des phases d'entraînement en vol ou sur simulateur de vol, bénéficie de temps d'arrêt et de jour de repos à la base d'affectation.

Les modalités d'application du présent article sont précisées, en tant que de besoin, par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Chapitre III

Des congés annuels

Art. 137. — Le personnel navigant de l'aéronautique civile bénéficie des congés annuels tels que prévus aux

articles 83 à 87 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée et par les dispositions de la loi n° 81-08 du 27 juin 1981 relative aux congés annuels.

Art. 138. — En application de l'article 7 de la loi n° 81-08 du 27 juin 1981 précitée, le personnel navigant bénéficie d'une augmentation de la durée du congé principal égal à un jour et demi par mois effectivement travaillé, sans que cette augmentation de durée excède quinze jours calendaires par année de travail.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par les statuts particuliers et règlements intérieurs des organismes employeurs.

Art. 139. — En application de l'article 19 de la loi n° 81-08 du 27 juin 1981 précitée, la durée du congé annuel principal ne peut être fractionnée.

Art. 140. — Lorsque les nécessités de service le permettent ou l'exigent, l'augmentation de la durée du congé annuel principal, telle que prévue à l'article 138 ci-dessus, est accordée séparément et peut être fractionnée selon des modalités précisées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

TITRE VI

DES APTITUDES PROFESSIONNELLES ET DE LA DISCIPLINE

Chapitre I

Des aptitudes professionnelles

Art. 141. — Compte tenu des impératifs de sécurité inhérents aux activités de l'aéronautique civile, l'organisme employeur est tenu de procéder au contrôle systématique des vols ainsi que des aptitudes professionnelles des personnels navigants qui les assurent.

Ces contrôles sont organisés et assurés par des instructeurs ou des examinateurs habilités par le ministre chargé de l'aviation civile selon des modalités fixées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

Art. 142. — Outre les cas prévus par la réglementation spécifique régissant les activités de l'aéronautique civile, tout organisme employeur peut décider de l'arrêt provisoire de vol de tout membre du personnel navigant lorsque soit les rapports de contrôle et de vols, soit la survenance d'incidents, font présager d'une réduction de son aptitude professionnelle.

Cet arrêt provisoire de vol, ordonné par l'organisme employeur, ne doit, en aucun cas, excéder trente jours.

Art. 143. — Tout membre du personnel navigant suspendu temporairement de vol par l'organisme employeur est entendu, dans les trente jours qui suivent la

décision portant arrêt provisoire de vol, par un conseil d'enquête professionnelle.

Art. 144. — Le conseil d'enquête professionnelle, organe technique et consultatif, dont la mission essentielle est d'émettre des avis en vue de permettre la qualification des insuffisances et fautes professionnelles des personnels navigants de l'aéronautique civile embarqués, ne peut se substituer, en aucun cas, aux commissions désignées par le ministre chargé de l'aviation civile, ni à celles prévues par les lois et règlements en vigueur.

Art. 145. — L'organisme employeur doit créer, en son sein, un conseil d'enquête professionnelle dont les attributions, la composition, l'organisation et les modalités de fonctionnement sont précisées par le statut particulier de l'organisme employeur concerné.

Chapitre II

De la discipline

Art. 146. — En matière de discipline, le personnel navigant est soumis aux dispositions des articles 61 à 76 du décret n° 82-302 du 11 septembre 1982 précité, ainsi qu'à la réglementation relative aux infractions aux règlements de la circulation aérienne, du transport ou du travail aérien.

Art. 147. — Les différents cas de fautes professionnelles et le barème des sanctions correspondantes sont précisés par le statut particulier et le règlement intérieur de l'organisme employeur concerné.

TITRE VII

DE LA FORMATION EN ENTREPRISE

Art. 148. — Est considérée comme activité de formation en entreprise :

- toute séance d'instruction au sol ;
- toute séance d'entraînement sur simulateur de vol ;
- toute séance d'entraînement ou d'instruction en vol.

Art. 149. — Outre la mise en oeuvre des dispositions des décrets n° 82-298, 82-299 et 82-300 du 4 septembre 1982 relatifs à la formation en entreprise, et compte tenu de la réglementation spécifique à l'organisation des activités de l'aéronautique civile, le ministre chargé de l'aviation civile intervient :

- pour homologuer les contenus, les conditions de mise en oeuvre et les formes de sanction des activités de formation citées à l'article précédent ;
- pour agréer les personnels chargés, conformément aux procédures établies, de la mise en oeuvre de ces activités de formation.

TITRE VIII

DE LA REMUNERATION

Art. 150. — En application de l'article 114 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée, la cotation et la classification des postes de travail interviennent conformément aux procédures fixées par la réglementation en vigueur.

Art. 151. — Les heures supplémentaires, effectuées par le personnel navigant dans les limites fixées aux articles 100 à 105 ci-dessus, sont décomptées hebdomadairement. Elles donnent lieu au paiement d'une indemnité versée mensuellement.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par les statuts particuliers des organismes employeurs.

TITRE IX

DU REGLEMENT INTERIEUR

Art. 152. — Le règlement intérieur, prévu aux articles 88, 89 et 156 de la loi n° 78-12 du 5 août 1978 susvisée, est élaboré par l'organisme employeur après avis des représentants des travailleurs, puis soumis par l'organisme employeur, pour visa, à l'inspection du travail territorialement compétente.

Art. 153. — Le règlement intérieur doit être constamment tenu en état de lisibilité.

Il est remis à chaque membre du personnel navigant de l'aéronautique civile.

Il doit être affiché à une place convenable, aisément accessible, et rédigé en langue nationale ainsi qu'en toute autre langue étrangère largement pratiquée.

Art. 154. — Le règlement intérieur fixe les règles applicables, notamment dans les domaines suivants :

- * la discipline générale ;
- * les droits et obligations spécifiques ;
- * l'organisation technique du travail ;
- * les modalités de mise en oeuvre des heures supplémentaires ;
- * les horaires de travail ;
- * les normes d'hygiène et de sécurité ;
- * la liste des fautes professionnelles ;
- * le barème des sanctions en cas de manquement à la discipline générale et aux règles générales d'hygiène et de sécurité ;
- * la responsabilité en cas de perte ou de dégradation des matériels ;
- * les conditions d'utilisation des équipements et matériels.

TITRE X

DE LA PROTECTION SOCIALE

Art. 155. — Le personnel navigant de l'aéronautique civile bénéficie des assurances sociales telles que prévues par la réglementation en vigueur.

Art. 156. — Les arrêts de vol temporaires, prononcés par tout centre d'expertise médicale homologué par le ministre chargé de l'aviation civile, sont assimilés à des congés de maladie pour le membre du personnel navigant concerné, dans des conditions et durées définies par l'arrêté interministériel prévu à l'article 159 ci-dessous.

Art. 157. — Les arrêts de vol définitifs, prononcés par tout centre d'expertise médicale homologué par le ministre chargé de l'aviation civile pour raisons d'accident du travail ou de maladie professionnelle, dans des cas et conditions fixés par l'arrêté interministériel prévu à l'article 159 ci-dessous, constituent pour le membre du personnel navigant concerné, une incapacité partielle de travail et ouvrent droit à une indemnisation conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Art. 158. — En application des dispositions de l'article 83 de la loi n° 83-11 du 2 juillet 1983 relative aux assurances sociales, tout membre du personnel navigant, engagé dans un courrier et dont l'état de santé a nécessité une hospitalisation d'urgence dans un pays étranger, bénéficie, dans des conditions définies par l'arrêté interministériel prévu à l'article 159 ci-dessous, d'une prise en charge des frais liés à cette hospitalisation.

Art. 159. — Les modalités d'application des articles 156, 157 et 158 ci-dessus sont fixées par arrêté interministériel des ministres chargés, respectivement, des affaires sociales, de l'aviation civile et des finances.

Art. 160. — Les accidents de travail, survenus à un membre du personnel navigant résidant habituellement en Algérie et effectuant des déplacements en service commandé à l'étranger, sont pris en charge dans les conditions et modalités fixées par la réglementation en vigueur relative à la réparation des accidents du travail survenus à l'étranger.

Art. 161. — Sont abrogées toutes les dispositions contraires à celles du présent décret, notamment le décret n° 73-36 du 28 février 1973 limitant la durée du travail du personnel navigant professionnel dans les entreprises de transport et de travail aériens.

Art. 162. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger le 19 juillet 1988.

Chadli BENDJEDID.

DECISIONS INDIVIDUELLES

Décret du 19 juillet 1988 portant acquisition de la nationalité algérienne.

Par décret du 19 juillet 1988, sont naturalisés Algériens dans les conditions de l'article 10 de l'ordonnance n° 70-86 du 15 décembre 1970 portant code de la nationalité algérienne :

Abdallah ould Ali, né le 3 mars 1949 à Ain Défla, qui s'appellera désormais : Lazouni Abdallah ;

Abdallah ben Amara, né le 25 janvier 1961 à Annaba, qui s'appellera désormais : Alloui Abdallah ;

Abdelkader ben Ali, né le 11 mars 1962 à Oran, qui s'appellera désormais : Benali Abdelkader ;

Abdelkader ben Hamadi, né le 24 août 1945 à Chlef, qui s'appellera désormais : Hamadi Abdelkader ;

Al Abayati May, épouse El Hassani El Djazairi l'Emir Haidar, née le 1er juillet 1952 à Baghdad (Irak) ;

Al Afandi Ahmed, né en 1943 à Alep (Syrie) et ses enfants mineurs : Al Afandi Guevara, née en 1970 à Alep (Syrie), Al Afandi Tania, née le 17 février 1974 à Aïn Benian (Tipaza), Al Afandi Ania, née le 9 juillet 1979 à El Biar (Alger), Al Afandi Fidaa, née le 4 juin 1980 à El Biar, Al Afandi Rania, née le 19 novembre 1981 à El Biar, Al Afandi Mohamed Mounkidh, né le 6 juillet 1983 à El Biar (Alger) ;

Ali ben Larbi, né le 23 janvier 1960 à Ferkane (Tébessa), qui s'appellera désormais : Belaid Ali ;

Batoul bent Rehal, née le 2 août 1963 à Blida, qui s'appellera désormais : Rahal Batoul ;

Baudry Raymond Marie, né le 27 août 1936 à Parçay-les-pins "Maine-et-Loire" (France), qui s'appellera désormais : Baudry Abdelkarim ;

Belayachia Saliha, née le 27 juin 1960 à Chlef ;

Benazouz Djemâa, née le 12 août 1966 à Koléa, Tipaza ;

Bousseta Mohamed, né le 22 octobre 1966 à Sidi M'Hamed (Alger) ;

Cerdan Antoinette, veuve Lopez François, né le 18 août 1928 à Sidi Bel Abbès, qui s'appellera désormais : Cerdan Antoinette Malika ;

Cheikh Moussa Fatma, épouse Hakki Abdelouahab, née en 1933 à Dir Ezour (Syrie) ;

El Sharkawi Helmy Hussein, né le 23 janvier 1932 à Alexandrie (Egypte), et ses enfants mineurs : Helmy Hanane, née le 13 juin 1976 à Alger-5ème, Helmy Hussam, né le 9 juin 1977 à Alger-5ème, Helmy Sharkawi Ahmed, né le 15 juin 1982 à Bordj El Kiffan (Alger), et ses enfants mineurs qui s'appelleront désormais : El Sharkawi Hanane, El Sharkawi Hussam, El Sharkawi Ahmed ;

Djamila bent Ali, née le 8 janvier 1961 à Oran, qui s'appellera désormais : Benali Djamila ;

El Fati Jamal, né le 28 janvier 1961 à Kénitra (Maroc) ;

El Khatib Fouad, né en 1946 à Jiboul (Syrie) et ses enfants mineurs : El Khatib Hylda, née le 10 mars 1978 à Saïda, El Khatib Koumait, né le 30 janvier 1979 à Saïda, El Khatib Hacem, né le 7 juillet 1982 à Saïda ;

Fatiha bent Mohamed, épouse Sadeddine M'Hamed, née le 5 décembre 1956 à Fouka (Tipaza), qui s'appellera désormais : Belarous Fatiha ;

Fegdi bent Sidi Omar, épouse Ibba Mokhtar, née en 1957 à Afara, Agadez (Niger), qui s'appellera désormais : Hamouda El Alia ;

Fouquez Robert Fernand Edouard, né le 24 mai 1932 à Arras, Pas-de-Calais (France) ;

Gigault Raymonde Andress Elisa, épouse Amara Amokrane, née le 10 juillet 1929 à Nalliers, Vienne (France), qui s'appellera désormais : Gigault Farida ;

Guelai Mohammed, né le 23 février 1949 à Béni Saf (Aïn Témouchent), qui s'appellera désormais : Asri Mohammed ;

Hakki Abdelouahab, né en 1928 à Dir Ezour (Syrie) et ses enfants mineurs : Hakki Rim, née le 3 août 1974 à Dir Ezour (Syrie), Hakki Racha, née le 3 août 1974 à Dir Ezour (Syrie) ;

Hocine ben seddik, né le 17 septembre 1954 à Sidi Bel Abbès, qui s'appellera désormais : Seddik Hocine ;

Henkel Danielle, épouse Mahieddine Ahmed, née le 16 janvier 1956 à Oujda (Maroc), qui s'appellera désormais : Henkel Aïcha ;

Isma bent Rehel, née le 14 décembre 1965 à Blida, qui s'appellera désormais : Rahal Isma ;

Jamy Mohammed, né le 6 janvier 1960 à Tlemcen, qui s'appellera désormais : Djamai Mohamed ;

Jehl Jean Paul Alphonse, né le 30 décembre 1943 à Obernai, Bas-Rhin (France) ;

Kadhem Sadek Majid, né le 1er juillet 1954 à Babel (Irak) et ses enfants mineurs : Awras Sadek Majid, née le 29 avril 1982 à Mécheria, Thanaa Sadek Majid, née le 19 août 1986 à El Bayadh ;

Kheira bent Mimoun, veuve Iza Behré, née en 1930 à Terga (Aïn Témouchent), qui s'appellera désormais : Benhamou Kheira ;

Lahouaria bent Abdelkader, née le 28 novembre 1955 à Oran, qui s'appellera désormais : Benziane Lahouaria ;

Lahouaria bent Hassen, née le 17 avril 1963 à Oran, qui s'appellera désormais : Houbaoui Lahouaria ;

Louardani Chafiya, épouse Messai Smail, née le 24 mai 1958 à Aïn Bessem (Bouira) ;

Louiza bent Abdelsadok, épouse Benhamadi Moussa, née le 17 mai 1948 à Sidi Bel Abbès, qui s'appellera désormais : El Kherfi Louiza ;

Malika bent Ali, épouse Hadj ben Mohamed, née le 18 février 1950 à Oran, qui s'appellera désormais : Bouzidi Malika ;

Mimoun ben Allel, né le 22 avril 1951 à Terga (Aïn Témouchent), qui s'appellera désormais : Belhaouche Mimoun ;

Mohamed ould Ali, né en 1932 à Kef El Ghar, Taza (Maroc) et ses enfants mineurs : Rachida bent Mohamed, née le 19 juillet 1971 à Sidi Ben Adda (Aïn Témouchent), Naima bent Mohammed, née le 19 septembre 1975 à Sidi Ben Adda (Aïn Témouchent), qui s'appelleront désormais : Senhadji Mohamed, Senhadji Rachida, Senhadji Naima ;

Mohamed ben Louardani, né le 18 avril 1956 à Aïn Bessem (Bouira), qui s'appellera désormais : Louardani Mohamed ;

Mohamedi Abdelkader, né le 21 janvier 1954 à Youb (Saïda) ;

Mohammadi Mohammed, né le 16 septembre 1940 à Saïda ;

Mohammed ben Aomar, né le 9 septembre 1957 à Blida, qui s'appellera désormais : Taleb Mohammed ;

Molhem Hassan, né le 9 mars 1945 à Sermine, Alep (Syrie) et ses enfants mineurs : Molhem Rayane, née le 27 juin 1978 à Koléa (Tipaza), Molhem Wael, né le 3 juin 1986 à Blida ;

Moulay Habib, né le 7 juin 1963 à Sidi Bel Abbès ;

Moulay Youssef, né le 3 août 1960 à Sidi Bel Abbès ;

Prud'homme Marie Claude, épouse Benamara Yacine, née le 27 avril 1958 à Alger-3ème, qui s'appellera désormais : Ouniche Farida ;

Rezoug Zohra, née le 26 janvier 1958 à Sidi Bel Abbès ;

Roukbi Fatma Zohra, née le 6 mai 1962 à Béchar ;

Roukbi Omar, né le 2 novembre 1956 à Béchar ;

El Khelifi Mohammadi, né en 1920 à Bouchène, Taza (Maroc), qui s'appellera désormais : Abdelhadi Mohammadi ;

Salim ben Mohamed, né le 15 avril 1960 à Constantine, qui s'appellera désormais : Abdelouahab Salim ;

Seddik Meriem, née le 21 octobre 1951 à Sidi Bel Abbès ;

Touati Habib, né le 28 juin 1932 à Bizerte (Tunisie) et son enfant mineur : Touati Mahrez, né le 4 janvier 1971 à Annaba ;

Youcef ben Rehal, né le 10 octobre 1964 à Blida, qui s'appellera désormais : Rahal Youcef ;

Zenasni Boubkeur, né le 12 février 1941 à Sidi Ben Adda (Aïn Témouchent) et ses enfants mineurs : Zenasni Habib, né le 26 mai 1971 à Aïn Témouchent, Zenasni Bouhadjar, né le 24 février 1974 à Aïn Témouchent, Zenasni Djamila, née le 9 mai 1976 à Aïn Témouchent, Zenasni Ahmed, né le 4 janvier 1978 à Aïn Témouchent, qui s'appelleront désormais : Sbai Boubkeur, Sbai Habib, Sbai Bouhadjar, Sbai Djamila, Sbai Ahmed ;

Zenatni Ahmed, né le 24 janvier 1958 à Oujda (Maroc) et ses enfants mineurs : Zenatni Zine El Abidine, né le 19 mai 1979 à Tlemcen, Zenatni Nezha, née le 22 mars 1981 à Tlemcen, Zenatni Mohammed, né le 26 mai 1983 à Tlemcen, qui s'appelleront désormais : Zenasni Ahmed, Zenasni Zine El Abidine, Zenasni Nezha, Zenasni Mohammed ;

Zohra bent Ahmed, née le 25 janvier 1958 à Alger, qui s'appellera désormais : Boudjemaa Zohra ;

Zohra bent Mohamed, épouse Bouaricha Ghalem, née le 25 novembre 1938 à Sidi Ali Benyoub (Sidi Bel Abbès), qui s'appellera désormais : Sadki Zohra ;

Zoubida bent Mohamed, née le 28 janvier 1962 à Constantine, qui s'appellera désormais : Abdelouahab Zoubida ;

Zoubida bent Mohamed, née le 22 septembre 1954 à Aïn El Turck, Mers El Kébir (Oran), qui s'appellera désormais : Mahboubi Zoubida ;

Ben Ahmed Ali, né le 26 avril 1964 à Hussein Dey (Alger), qui s'appellera désormais : Tamsamani Ali ;

Nebia bent Mimoun, épouse Hamou Méziane, née le 4 juin 1934 à Tamzougha (Aïn Témouchent), qui s'appellera désormais : Larbi Nebia ;

Mohammed ben Boucheta, né le 12 octobre 1949 à Béni Abed, Remchi (Tlemcen), qui s'appellera désormais : Djebli Mohammed ;

Zahra bent Mohamed, veuve Messabih Benaïssa, née en 1927 à Hammam Bou Hadjar (Aïn Témouchent), qui s'appellera désormais : Abid Zahra ;

Tayeb ben Abdesselam, né le 1er mars 1955 à Aïn Torki, Miliana (Aïn Defla), qui s'appellera désormais : Abdesselam Tayeb.

Table des matières

Dédicaces

Remerciements

Sommaire

Liste des abréviations

Introduction générale.....	1
Chapitre I : Les fondements théoriques des assurances	
Introduction du chapitre I.....	5
Section 1 : Evolution et historique d'assurance	6
Introduction de la section 1.....	6
1-1-Evolution de l'assurance	6
1-1-1-Pré-assurance	6
1-1-2-L'apparition de l'assurance maritime.....	7
1-1-3- L'apparition de l'assurance terrestre	8
1-1-3-1-L'assurance contre l'incendie.....	8
1-1-3-2-L'assurance vie.....	8
1-1-3-3-Les assurances de responsabilité	9
Conclusion de la section 1.....	9
Section2 : Généralités sur le concept d'assurance.....	10
Introduction de la section 2.....	10
2-1-Définitions de l'assurance.....	10
2-1-1-Définitions juridique.....	10
2-1-2-Définition technique.....	10
2-2-Les différents acteurs de l'assurance.....	10
2-2-1- L'assuré.....	11
2-2-2-Le souscripteur.....	11
2-2-3-Le tiers.....	11
2-2-4-L'assureur.....	11
2-2-5-Le bénéficiaires.....	11
2-3- Les éléments d'un contrat d'assurance.....	11
2-3-1-Le risque.....	11
2-3-2- La prime ou la cotisation.....	12
2-3-2-1- La prime pure.....	12
2-3-2-2-La prime nette.....	12
2-3-2-3-La prime totale.....	12
2-3-3-L'indemnité ou prestation	12
2-3-4-La compensation au sein de la mutualité.....	13
Conclusion de la section 2.....	13
Section 3 : Développement de l'assurance automobile en Algérie	14
Introduction de la section 3.....	14
3-1-Définition et types d'un contrat d'assurance automobile.....	14
3-1-1-Définition d'un contrat d'assurance automobile.....	14
3-1-2-Types de contrat d'assurance automobile.....	14

3-1-2-1- Les contrats mono véhicule.....	15
3-1-2-2- Les contrats flottes.....	15
3-1-3- Les conditions d'un contrat d'assurance.....	15
3-1-3-1- Conditions générales	15
3-1-3-2- Conditions particulières.....	16
3-1-4- Les obligations des parties contractants.....	16
3-1-4-1- Obligations de l'assureur.....	16
3-1-4-2- Obligations de l'assuré.....	17
3-1-5- Le contenu d'un contrat d'assurance automobile.....	18
3-1-6- Caractéristique d'un contrat d'assurance automobile.....	18
3-1-6-1- Caractère consensuel.....	18
3-1-6-2- Caractère synallagmatique.....	18
3-1-6-3- Caractère aléatoire.....	18
3-1-6-4- Caractère bonne foi.....	19
3-1-6-5- Caractère onéreux.....	19
3-1-6-6- Caractère d'adhésion.....	19
3-2- Evolution du secteur d'assurance en Algérie	19
3-2-1- La période coloniale.....	19
3-2-2- La période de l'indépendance	20
3-2-2-1- Le contrôle de l'Etat.....	20
3-2-2-2- La phase du monopole de l'Etat.....	21
3-2-2-3- La libéralisation et l'ouverture de marche des assurances	21
3-3- Outil de développement du marche de l'assurance automobile en Algérie	22
3-3-1- Convention d'indemnisation directe des assurés.....	22
3-3-2- Fichier de conducteur.....	23
3-4- Production du secteur des assurances durant le 4 ^{ème} trimestre 2018.....	23
3-4-1- Production globale.....	23
3-4-2- Analyse par branche	24
3-4-2-1- La branche automobile.....	24
3-4-2-2- La branche IRD.....	25
3-4-2-3- La branche transport.....	25
3-4-2-4- La branche agricole.....	25
3-4-2-5- La branche crédit.....	25
Conclusion de la section 3.....	25
Conclusion du chapitre I.....	26

Chapitre II : Les différentes garanties de l'assurance automobile et le règlement du sinistre

Introduction du chapitre II.....	27
Section 1 : Procédure de souscription d'un contrat d'assurance automobile.....	28
Introduction de la section 1.....	28
1-1- Activité de l'agent producteur d'une agence d'assurance.....	28
1-1-1- La souscription d'un contrat d'assurance automobile.....	28
1-1-1-1- La phase précontractuelle.....	29
1-1-1-2- La phase contractuelle.....	30
1-1-1-2-1- La proposition	30
1-1-1-2-2- L'acceptation	30
1-1-1-2-3- La note de couverture.....	30

1-1-1-2-3-La police d'assurance	30
1-2-Appréciation du risque en assurance automobile.....	31
1-2-1-Documents à fournir par le souscripteur	31
1-2-2-Renseignement à fournir obligatoirement par le souscripteur.....	31
1-2-3-Etablissement du certificat de visite du risque.....	32
1-3- Modifications pouvant intervenir au cours de validité du contrat d'assurance automobile.....	32
1-3-1- Les avenants.....	32
1-3-1-1-Le changement de véhicule.....	32
1-3-1-2-Transfert du nom.....	33
1-3-1-3-Changement d'usage.....	33
1-3-1-4-Suspension	33
1-3-1-5-Remise en vigueur.....	33
1-3-1-6-Adjonction d'un véhicule.....	33
1-3-1-7-Retrait d'un véhicule d'une flotte.....	33
1-3-1-8-Carte interarabe (carte orange).....	34
1-4-Analyse de l'opération du contrat d'assurance automobile.....	34
1-4-1-Date d'effet et durée du contrat.....	34
1-4-2-Résiliation du contrat d'assurance automobile.....	34
1-4-3-Transfert de propriété du véhicule assuré.....	35
1-4-4-Etablissement du contrat.....	35
1-4-5-La tarification automobile.....	35
1-4-5-1-Les critères de la tarification automobile.....	36
1-4-5-1-1-La cotisation de référence.....	36
1-4-5-1-2-Le système bonus-malus comme paramètre de tarification.....	36
1-4-6-Paiement de la prime d'assurance automobile.....	38
Conclusion de la section 1	38
Section 2: Garanties, exclusions, et déchéances applicables en assurance automobile.....	39
Introduction de la section 2.....	39
2-1-Les différentes garanties en assurance automobile.....	39
2-1-1- Garantie obligatoire : Responsabilité Civile(RC).....	39
2-1-1-1-Responsabilité Civile en Circulation.....	39
2-1-1-2-Responsabilité Civile Hors Circulation.....	40
2-1-1-3-Garanties complémentaires « responsabilité civile ».....	40
2-1-2-Garanties facultatives (non obligatoires).....	40
2-1-2-1-Dommage Avec ou Sans Collision « DASC » ou « tous risque ».....	41
2-1-2-2-Dommage Collision (DC).....	41
2-1-2-3-Bris De Glace(BDG).....	42
2-1-2-4-Vol du Véhicule et des accessoires.....	43
2-1-2-5-Incendie et Explosion du Véhicule.....	43
2-1-2-6-Défense et Recours (DR).....	43
2-1-2-7-Personnes Transportées Assurées (P.T.A).....	43
2-1-2-8-Assistance Automobile.....	44
2-2- Exclusion et déchéance applicable en assurance automobile.....	45
2-2-1-Les exclusions s'appliquant à chaque garantie.....	45
2-2-1-1-Dommage avec ou sans collision et la Dommage et collision (DASC) et (DC).....	45
2-2-1-2-Bris De Glaces (BDG).....	45
2-2-1-3-Vol.....	45

2-2-1-4-Incendie ou Explosions.....	46
2-2-1-5-Défense et Recours.....	46
2-2-1-6-Assistance du Véhicule.....	46
2-2-7-1-Assistance aux Personnes.....	47
2-2-2-Les exclusions s'appliquant a toutes les garanties.....	48
2-2-3-Déchéances en Assurance Automobile.....	49
2-2-3-1- Garantie Responsabilité Civile	49
2-2-3-2- Garantie «Tous Risques» et «Dommages Collision»	49
2-2-3-3- Garantie «Défense et Recours».....	49
2-4-Limitation de garantie a l'égard des personnes transportées.....	50
Conclusion de la section 2.....	50
Section 3 : La gestion sinistre automobile.....	51
Introduction de la section 3.....	51
3-1-Gestion sinistre matériel.....	51
3-1-1-Déclaration de sinistre matériel.....	51
3-1-1-1-L'acte de déclaration du sinistre matériel.....	51
3-1-1-2-La forme de déclaration sinistre.....	52
3-1-1-3-L'ouverture du dossier sinistre.....	52
3-1-1-3-1-La déclaration d'accident et le délai accordé par la loi.....	52
3-1-1-3-2-La réception de la déclaration.....	53
3-1-1-3-3-Vérification des renseignements.....	53
3-1-1-3-4-Enregistrement de la déclaration.....	53
3-1-2-Nomination de l'expert.....	53
3-1-2-1-L'expertise.....	54
3-1-2-2-Les différents types d'expertise.....	54
3-1-2-2-1-Expertise classique.....	54
3-1-2-2-1-1-Expertise sur centre ou hors centre.....	54
3-1-2-2-1-2-Expertise à l'acte.....	54
3-1-2-2-2-Expertise contradictoire.....	54
3-1-2-2-3-La contre-expertise.....	55
3-1-2-2-4-Tierce expertise (arbitrage).....	55
3-1-3-Etude de responsabilité.....	55
3-1-3-1-L'assuré est responsable.....	55
3-1-3-2-L'assuré n'est pas responsable.....	55
3-1-4-Exercice de recours.....	55
3-1-5-Règlement des sinistres touchant les garanties.....	55
3-1-5-1-Le règlement en garantie vol de véhicule.....	55
3-1-5-2-Règlement en dommage-collision.....	56
3-1-5-2-1-Mode de règlement.....	56
3-1-5-2-1-1-L'assuré est responsable.....	56
3-1-5-2-1-2-Responsabilité totale du tiers.....	56
3-1-5-3-Le règlement en BDG.....	57
3-1-5-4-La garantie défense et recours.....	57
3-1-5-4-1-Défense pénale de l'assuré.....	57
3-1-5-4-2-Défense contre le tiers responsable.....	58
3-1-6-Technique d'indemnisation.....	58
3-1-6-1-Indemnisation des dommages matériels.....	58

3-1-6-1-1-Evaluation de l'indemnité.....	58
3-1-7-Gestion des évènements « SORTS » (Classements des dossiers sinistre matériels).....	60
3-1-7-1-Dossier ouvert.....	60
3-1-7-2-Dossier clôturé.....	60
3-1-7-3-Classé sans suite.....	60
3-1-7-4-Remis en cours.....	61
3-1-7-5-Gestion pour recours.....	61
3-2-Gestion sinistre corporel.....	61
3-2-1-Constatacion des dommages.....	61
3-2-2-Les personnes concernent par l'indemnisation.....	61
3-2-3-Caractère du dommage corporel.....	62
3-2-4-Principes de l'indemnisation par un fond de garantie.....	62
3-2-5-Conditions de l'indemnisation par un fonds de garantie.....	62
3-2-6-La procédure d'indemnisation.....	63
3-2-7-L'information des victimes.....	63
3-2-8-Les préjudices d'indemnissables.....	63
3-2-9-Les délais d'indemnisation.....	64
3-2-10-Indemnisation des sinistres corporels automobiles.....	65
3-2-10-1-Procédure administrative.....	65
3-2-10-1-1-L'étude des dommages.....	65
3-2-11-Gestion technique.....	65
3-2-11-1-Transaction amiable.....	66
3-2-11-1-1-Les règles d'un sinistre corporel.....	66
3-2-11-1-1-1-L'indemnisation en cas de décès.....	66
3-2-11-1-1-2-L'indemnisation en cas de blessures.....	67
3-2-11-1-1-2-1-Indemnisation au titre de l'incapacité permanente IPP.....	67
3-2-11-1-1-2-2-Indemnisation au titre de l'incapacité temporaire de travail ITT.....	67
2-11-1-1-3-Le fonds spécial d'indemnisation.....	67
3-2-12-Les différents préjudices.....	68
3-2-12-1-Le pretium doloris.....	68
3-2-12-2-Le préjudice moral.....	68
Conclusion de la section 3.....	69
Conclusion du chapitre II.....	70

Chapitre III : L'analyse du chiffre d'affaires de la branche automobile en termes de couverture du sinistre au sein d'une agence d'assurance (cas de la SAA 2001, Tizi-Ouzou)

Introduction du chapitre III.....72

Section 1: Présentation de l'organisme d'accueil (la SAA de Tizi-Ouzou)73

Introduction de la section 1.....73

3-1-1-Historique de la SAA.....73

3-1-2-Présentation de la Société Nationale des Assurances (SAA).....74

3-1-2-1-Les objectifs de la SAA.....74

3-2-2.2-La vocation de la SAA.....74

3-2-2-3-Les filiales de la SAA.....75

3-3-Organisation de la SAA.....75

3-3-1-Au niveau central.....75

3-3-1-1-Les directions (divisions) rattachées au directeur adjoint administratif.....	75
3-3-1-2-Les directions (divisions) rattachées au directeur adjoint technique.....	75
3-3-2-Au niveau régional.....	76
3-4-Présentation de l'agence SAA 2001.....	79
3-4-1-Les activités de l'agence SAA 2001.....	79
3-4-1-1-Les assurances de dommages.....	79
3-4-2-L'organisation de l'agence SAA 2001.....	79
3-4-2-1-Le directeur de l'agence.....	80
3-4-2-2-Les différents services.....	81
3-4-2-2-A- Le service production.....	81
3-4-2-2-B- Le service indemnisation.....	82
3-4-2-2-C- Le service comptabilité.....	82
Conclusion de la section 1.....	83
Section 2 : Etude du chiffre d'affaire de la branche automobile au sein de l'agence 2001 (SAA de Tizi-Ouzou).....	84
Introduction de la section 2.....	84
2-1-Ventilation de la production par garantie en 2018.....	84
2-2-Analyse descriptive du chiffre d'affaire de la branche automobile.....	86
2-2-1-La comparaison entre les Risques Obligatoire (RO) et les Risques non Obligatoire (RNO) en matière du chiffre d'affaires	86
2-2-2-Evolution du chiffre d'affaire de l'assurance automobile par produits (Particulier; Flottes; Frontière)	87
2-3-L'importance de l'assurance automobile par rapport aux autres branches d'assurances.....	89
2-4-La place de l'agence 2001 par rapport aux réseaux directs (les agences directes).....	92
Conclusion de la section 2.....	94
Section 3:L'analyse de la couverture des sinistres automobiles au sein d'une agence 2001 (SAA de Tizi-Ouzou).....	95
Introduction de la section 3.....	95
3-1-Etat des sinistres de l'assurance automobile.....	95
3-1-1-Analyse des sinistres matériels automobiles de 2014 jusqu'a 2018.....	95
3-1-2-Analyse des sinistres corporels automobile de 2014 jusqu'à 2018.....	96
3-2-Analyse du rapport sinistre à primes (S/P)	97
3-3-Le bénéfice de la branche automobile au sein de l'agence 2001	98
Conclusion de la section 3.....	98
Conclusion du chapitre III.....	99
Conclusion générale.....	100
Bibliographie	102
Liste des figures et tableaux.....	104
Annexes	105
Table des matières.....	130

Résumé :

L'assurance permet aux assurés d'être sécurisés financièrement, en cas de survenance de certains évènements pouvant affecter leur patrimoine. Rares aujourd'hui ceux qui ne s'assurent pas contre les risques d'incendie, de vol, de dégâts des eaux ou de responsabilité civile obligatoire.

L'assurance protège les individus et leur évite de se trouver complètement démunis à la suite d'évènements non souhaités que se soit pour le patrimoine ou pour les personnes, l'assureur répond à un besoin impérieux des individus de se prémunir contre les effets des évènements.

Les indemnités versées par les sociétés d'assurance permettent aux assurés de réparer ou de remplacer les objets ou les équipements endommagés et permettent aux victimes d'accidents couverts par les polices d'assurances d'être également dédommagées des préjudices civils.

Selon l'article 01 de l'ordonnance N°74-15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation de l'assurance des véhicules automobile et au régime d'indemnisation des dommages, assurance automobile est définie comme suit: « *Tout propriétaire d'un véhicule doit, avant de le mettre en circulation, souscrire une assurance couvrant les dommages causés aux tiers par ce véhicule* ».

L'assurance automobile est composée des différentes garanties qui sont: Garantie Obligatoire (RC) et des garanties facultatives (DC, DASC, BDG, VIV, DR, et autres).

La gestion des sinistres automobiles se caractérise par deux aspects importants:

Le premier aspect est lié à des conséquences Matérielles, c'est-à-dire que le véhicule assuré a subi des dommages uniquement matériels, et la procédure, dans ce cas, est complexe selon que l'assuré soit assuré en responsabilité civile ou en garanties dommage (exemple : DC, BDG Et autres).

Le deuxième aspect est liée à des conséquences corporelles, c'est-à-dire que l'accident a occasionné au conducteur, ou aux tiers des conséquences corporelles (décès ou blessures); la procédure, dans ce cas, est également complexe car la victime aura le choix d'être indemnisée, soit par voie transactionnelle (loi 88-31), soit par voie judiciaire (tribunaux).

Mots clés :

Assurances, assurance automobiles, assuré, assureur, risque, prime, sinistre, garanties, indemnisation, accident, victimes, compagnies d'assurance SAA.

Abstract :

The insurance allows the insured to be financially secure, in case of occurrence of certain events that may affect their assets. Few today those who do not insure against the risk of fire, theft, water damage or mandatory liability.

The insurance protects individuals and prevents them from being completely deprived as a result of unwanted events that are for the patrimony or for the people, the insurer responds to a compelling need of the individuals to protect themselves against the effects of the events.

Compensation paid by insurance companies allows policyholders to repair or replace damaged objects or equipment and allow accident victims covered by insurance policies to be compensated for civil damages as well.

According to Article 01 of Ordinance No. 74-15 of January 30, 1974 on the obligation of motor vehicle insurance and the compensation scheme for damages, automobile insurance is defined as follows: 'a vehicle must, before putting it into circulation, take out insurance against damage caused to third parties by that vehicle'.

The automobile insurance is composed of the various guarantees which are: Compulsory Guarantee (CG) and optional guarantees (DC, DASC, BDG, VIV, DR, and others).

The management of automobile claims is characterized by two important aspects:

The first aspect is related to material consequences, that is to say that the insured vehicle suffered damage only material, and the procedure, in this case, is complex depending on whether the insured is insured in civil liability or Damage guarantees (example: DC, BDG and others).

The second aspect is related to bodily consequences, that is to say that the accident caused the driver, or third parties, bodily consequences (death or injury); the procedure, in this case, is also complex because the victim will have the choice to be compensated, either by transaction (law 88-31) or by judicial means (courts).

Keywords:

Insurance, automobile insurance, insured, insurer, risk, premium, accident, guarantees, compensation, accident, victims, insurance companies SAA.