

Université Abderrahmane Mira de Bejaia
Faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion
Département : Sciences Économiques



MÉMOIRE

En vue de l'obtention du diplôme de
MESTER EN SCIENCES ÉCONOMIQUES

Option : Economie Du Transport

Thème :

**Le phénomène des accidents de circulation en Algérie et les
mécanismes de prévention et de contrôle : Cas de la wilaya de Bejaia.**

Préparé par :

SADMI Katia

OUKRID Akila

Dirigé par :

M^r: TOUAHRI Abdelaziz

Date de soutenance :

Jury :

Président : MOURI Md Ouali

Examineur : IDIRI Yanis

Rapporteur : TOUAHRI Abdelaziz

Année universitaire : 2016-2017

Remerciement

Avant tout, nous remercions Dieu de nous avoir donné la force et la patience pour réaliser ce modeste travail.

Nous adressons nos sincères remerciements à notre enseignant et encadreur Mr. TOUAHRI ABDELAZIZ de nous avoir accueilli et mis à notre disposition ses précieux conseils, ses orientations et sa confiance qui nous ont guidées tout le long de ce travail.

A tous les membres de jury qui ont bien voulu se donner la peine pour juger ce modeste travail.

Nous tenons par ailleurs à exprimer notre très haute considération pour les Directeurs et les personnels « au niveau de la wilaya de Bejaia » :

De la Direction des transports

De la Direction de la Règlementation des Affaires Générales

De la Direction de la Protection Civile

De la Direction de la Sûreté Nationale

Du Groupement de la Gendarmerie Nationale

Et enfin, Par crainte d'oublier de nommer certaines personnes, nous adressons nos sincères gratitudees à toutes les personnes ayant contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

Dédicaces

J'ai l'honneur de dédier ce modeste travail à :

Mes très chers parents qui ont sacrifié pour le bonheur de leurs enfants,

*Mes adorables frères et sœurs, beaux-frères et belles-sœurs, mes chers neveux et
nièces,*

Mes chers amis et copines sans exception,

Toute la promotion de science économique (ET) 2016-2017.

AKILA.

Je dédie ce mémoire :

À mes très chers parents qui ont été toujours à mes côtés

À ma chère sœur et mes nièces

À mon frère

À tous mes amis (es) sans exception

À toute la promotion de science économique (ET) 2016-2017.

KATIA

Liste des abréviations

LISTE DES ABRÉVIATION

A : Autoroutes

ABS : Système Antiblocage des Roues

APR : Association prévention routière

CC : Chemins Communaux

CENAPEC : Le Centre National des Permis de Conduire

CNPSR : Centre National de Prévention et Sécurité Routière

CW : Chemins de Wilayas

DA : Dinar Algérien

DGGN : Direction Générale de la Gendarmerie Nationale

DRAG : Direction de la Réglementation des Affaires Générale

FIA : Fédération Internationale d'Automobile

ENACTA : Etablissement National de Contrôle Technique Automobile

FNAC : Fédération Nationale des Auto-écoles

GPS: Global Positioning System

OA : Ouvrages d'Art

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

ONS : Office National des Statistiques

PIB : Produit Intérieur Brut

PTAC : Poids Total Autorisé en Charge

RN : Route Nationale

TIC : Technologies de l'Information et de la Communication

TR : Transport Routier

TRM : Transport Routier de Marchandise

UE : Union Européen

UTI : Unité de Transport Intermodale

Sommaire

Sommaire

Introduction Générale

Chapitre I : Le trafic routier et l'insécurité routière

Introduction

- I.1. Le trafic routier
- I.2. L'insécurité routière et ses facteurs déterminants
- I.3. conséquences socio-économiques des accidents de la route

Conclusion

Chapitre II : La sécurité routière en Algérie

Introduction

- II.1. Analyse de la situation de la sécurité routière en Algérie
- II.2. Les mesures de la prévention routière
- II.3. Les acteurs de la sécurité routière

Conclusion

Chapitre III : Constat sur la sécurité routière dans la wilaya de Bejaia

Introduction

- III.1. Analyse de la situation de la sécurité routière dans la wilaya de Bejaïa
- III.2. Les moyens de la sécurité routière

Conclusion

Conclusion Générale

Bibliographie

Introduction Générale

INTRODUCTION GENERALE

Le besoin de se déplacer chez l'Homme est une nécessité fondamentale sans cesse avec insistance durant les âges et suite au progrès social, au développement économique et l'évolution scientifique. Après que l'individu se déplaçait une fois par mois ou par an, il se déplace maintenant chaque jour, lui et tous les membres de sa famille ; il se déplace de sa maison à son lieu de travail ou de la maison vers l'école et d'autres lieux, comme il voyage souvent pour des raisons professionnelles, touristiques ou culturelles.

Les moyens de transport ont connu un progrès fantastique et une grande diversité surtout après la révolution industrielle et l'invention des moteurs à vapeur. Mais ce progrès dans la circulation des véhicules, s'il offre d'importants et nobles services à l'homme en facilitant son déplacement avec confort et rapidité, peut être la cause de malheurs sociaux et de pertes matérielles considérables si on ne prend pas garde à son utilisation et en se conformant à des règles et des codes de conduite bien déterminés, surtout lorsque ces véhicules ne remplissent pas les conditions de sécurité et de sûreté, de même que lorsque les conducteurs ne possèdent pas les qualités d'habileté et de compétence dans la maîtrise de ces véhicules ainsi que le sens de la retenue et de la discipline dans les règles de conduite et son code.

La sécurité routière est un sujet de préoccupation majeur pour tous les pays du monde, développés ou en voie de développement, car les accidents de la route constituent un important problème économique, social et de santé publique.

Selon l'OMS, chaque année, 1.3 million de personnes perdent la vie dans les accidents de circulation, et de 20 à 50 million de blessés à différents degrés de gravité, dont 90% dans les pays en développement.

Les jeunes sont les premières victimes des accidents de circulation, cette dernière est le résultat d'une combinaison de facteurs divers que l'on ramène généralement à un triptyque véhicules, environnement et usagers.

Introduction Générale

L'insécurité routière demeure un grand problème auquel l'Algérie est confronté, entre d'une part, une motorisation croissante, signe de bien être et de progrès économiques et social et d'autre part, une insécurité routière fortement élevée, voire alarmante.

D'une année à l'autre le nombre d'accidents ne cesse d'accroître. Il en est de même du nombre de tués de plus de 4 000 personnes, 60 000 blessés et des dommages matériels en 2015. En plus de la douleur et de la souffrance, les accidents de la route causent au pays des pertes économiques énormes, des dizaines de milliards de dinars versés par les sociétés d'assurances aux victimes et ayants droits, des millions de dinars déboursés au titre des soins spécialisés des blessés gravement atteints et des pertes indirectes, des centaines de milliers de jours de travail pour les sociétés. Quant au volet social, il n'a pas de prix du fait qu'il s'agit de milliers de veuves et d'orphelins qui perdent à jamais leurs chers, et des milliers d'handicapés à vie.

Les autorités publiques doivent intervenir pour faire face à ce phénomène et réaliser une réduction du taux des accidents mortels en appliquant des politiques et des lois qui doivent être respectées par tous car la sécurité routière est la responsabilité de tous, ainsi que les moyens qui permettent d'améliorer la circulation et la sécurité routière comme les caméras de surveillance de la vitesse. Par ailleurs les mécanismes de prévention, sensibilisation et l'éducation à la sécurité routière demeurent des armes efficaces pour diminuer les accidents de la route.

La wilaya de Bejaïa, comme toutes les wilayas du nord du pays, est aussi affectée par le fléau des accidents de la circulation. D'après les statistiques de la direction de la protection civile de la région, Bejaïa a occupé la 7^{ème} place en termes d'accidents et la 9^{ème} place en termes de tués en 2016.

La question centrale à poser est la suivante :

Les mesures appliquées dans le domaine de la sécurité routière et les efforts déployés par les différents organismes au niveau national, en particulier au niveau de la wilaya de Bejaïa, ont-ils atteint l'objectif escompté ? Ou bien faut-il réfléchir à adopter d'autres approches qui seront plus efficace ?

De ce qui précède, les questions suivantes font l'objet d'un intérêt particulier. Elles constituent la structure de notre mémoire :

- Quels sont les facteurs déterminants de l'insécurité routière dans le monde et au niveau national ?
- Quels sont les mesures appliquées par les acteurs de la sécurité routière pour lutter contre les accidents de la route ?
- Comment appliquer une approche globale pour améliorer la sécurité routière et faire réduire le nombre de victimes sur les routes ?

Démarche méthodologique adoptée dans la collecte de données réalisées dans la wilaya de Bejaia :

La collecte de données sur les accidents de la route constitue la première étape pour la compréhension du phénomène. Les sources principales de données sur les accidents, les blessés et les tués sont les rapports des forces de l'ordre ainsi que les données des hôpitaux et des compagnies d'assurances.

Dans ce travail nous n'avons utilisés que les données des forces de l'ordre et celles de la protection civile, ainsi que des données des autres organismes tels que la DRAG et la direction des transports.

Cette étude vise à fournir des données pour avoir une vision globale sur l'évolution des accidents de circulation, leurs dommages matériels et corporels, ainsi que les mesures qu'il faut appliqué pour mettre fin à ce phénomène. Cette recherche vise à connaître est ce que les mesures appliquées par les pouvoirs publics pour lutter contre des accidents de la route ont aidées à baisser le nombre des accidents et des traumatismes. Pour cela nous avons poursuivi une démarche qui commence par l'analyse de la situation de la sécurité routière dans la wilaya de Bejaia en se basant sur les données disponibles au niveau local.

Structuration du mémoire :

En vue de répondre à l'ensemble des questions précédemment formulées, nous avons structuré le mémoire en trois chapitres. Dans le premier, nous traiterons Le trafic routier et l'insécurité routière. Et on consacre le deuxième chapitre pour la sécurité routière en Algérie et le troisième pour un constat sur la sécurité routière dans la wilaya de Bejaïa.

CHAPITRE I : LE TRAFIC ROUTIER ET L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

Introduction :

Le transport routier joue un rôle important dans le développement d'un pays. Sa contribution aux volets économique et social n'est plus à démontrer aujourd'hui. Les modes de transport permettant le déplacement de la population et des marchandises sont appelés régulièrement à se développer afin de faire face à l'accroissement de la population et aux exigences de la vie quotidienne. Ce développement s'appuie sur la construction des infrastructures de base. Cependant l'intensification de la circulation routière est à l'origine des conséquences économiques, sociales et environnementales fâcheuses telle que la pollution atmosphérique, les émissions de gaz à effet de serre, le bruit, et les accidents de la route.

Les accidents de circulation constituent un problème de santé publique majeur, et font partie des événements de la vie courante. Ils ont des conséquences sanitaires, sociales et économiques très importantes. Les accidents et la gravité de leurs conséquences s'expliquent par une combinaison de facteurs liés aux conducteurs, aux véhicules, à l'état des infrastructures et aux conditions de circulation.

I.1. Le trafic routier :

Le transport est un élément fondamentale de toute activité humaine, qu'il s'agisse d'activité économique, de loisir, de sport, de secours ou d'action militaire. Il se réalise par le déplacement d'engins mobiles (voitures, trains, bateaux, avions,...). Les hommes, la marchandise, l'information et la communication constituent les éléments essentiels du transport¹.

Le transport est défini selon le dictionnaire le Robert comme «le fait de porter pour faire parvenir à un autre lieu ; manière de déplacer ou de faire parvenir par un procédé particulier, véhicule, récipient, etc. ».

¹ Herrar Sabéha. : Transport de marchandises et impact sur l'activité économique régionale cas de la région nord-ouest. Mémoire de Magister en Economie Régionale et Urbaine Appliquée. Université d'Oran. 2011/2012. P 15.

Le transport est le moyen d'acheminement des hommes et des marchandises échangés par voie terrestre, maritime et aérienne. Les transports incluent la nature des produits transportés (marchandises, hommes, information)².

I.1.1. Le transport routier :

Le transport routier est une activité réglementée de transports terrestres, qui s'exerce sur la route. Elle englobe à la fois le transport routier de personnes et de marchandises. Ces activités commerciales sont exercées par les transporteurs routiers. Le transport routier est le plus fréquemment utilisé lorsqu'il s'agit d'effectuer des opérations sur le territoire national.

I.1.2. Types de transport routier :

- **Transport routier de personnes :**

Le transport routier de personnes consiste à transporter par des véhicules routiers des individus ou des groupes de personnes (voyageurs) pour aller d'un point A du réseau routier vers un autre point B.

- **Transport routier de marchandises :**

Une activité commerciale qui consiste à acheminer des marchandises ou des frets d'un endroit à un autre.

I.1.3. Les différents modes de transport routier :

Le transport routier rassemble les modes de transport suivants : les véhicules particuliers, les véhicules utilitaires (légers et lourds) et les deux-roues. Dans le domaine des secteurs d'activité, le transport routier est une activité réglementée de transports terrestres, qui s'exerce sur la route.

La classification des véhicules routiers s'avère plus complexe que celle des véhicules ferroviaires, maritimes et aériens. Cela est simplement le fait de la diversité large des véhicules utilisés pour le transport par route.

² Nonjon A. : Comprendre l'économie mondiale. Ed Ellipses 1995, P 264.

D'une manière générale, on distingue les véhicules de transport de personnes (ex : autobus et autocar), les véhicules de transport des marchandises (ex : camions) et les véhicules de services agricoles et forestiers.³

- **Le véhicule de Transport en commun :**

L'Autobus : Véhicule qui comporte plus de neuf places assises y compris celle du conducteur et qui, par sa construction et son aménagement, est affecté au transport en commun de personnes et de leurs bagages.

L'Autocar : Autobus, répondant à des caractéristiques définies par arrêté du ministre chargé des transports, affecté au transport de personnes sur de longues distances et permettant le transport des occupants du véhicule principalement en places assises.

- **Le camion :**

Véhicule routier automobile rigide conçu, exclusivement ou principalement, pour le transport de marchandises.

Le camion porteur : Camion transporteurs sur des propres essieux toutes la charge légalement admissible.

Le porteur remorqueur : Camion porteur conçu pour tirer une remorque routière.

- **La camionnette :**

Véhicule à moteur ayant au moins quatre roues, à l'exclusion des quadricycles à moteur, destiné au transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes.

- **La voiture :**

Désigne tout véhicule automobile dont l'habitacle est uniquement conçu et construit pour le transport de personnes et qui peut comprendre, en transport rémunéré de personnes, huit places au maximum, non compris le siège du conducteur.

³ Transport routier (types de véhicules) : <http://www.logistiqueconseil.org>

La Voiture particulière : Véhicule à moteur ayant au moins quatre roues, à l'exclusion des quadricycles à moteur, destiné au transport de personnes, qui comporte au plus neuf places assises, y compris celle du conducteur.

- **Véhicule spécial :**

Véhicule routier conçu pour d'autres usages que le transport de voyageurs ou de marchandises. Tout moyen de transport qui, par construction ou transformation définitive, a essentiellement une fonction d'outil, à charge utile quasi nulle par rapport à sa tare.

Cette catégorie inclut par exemple les véhicules de lutte contre l'incendie, les ambulances, les grues mobiles, les rouleaux compresseurs motorisés, les bulldozers à roues métalliques ou à chenilles, les véhicules d'enregistrement pour film, radio ou télévision, les véhicules bibliothèques, les véhicules de remorquage, les véhicules à usage agricole, les véhicules à usage industriel et les véhicules routiers n'entrant dans aucune autre catégorie.

- **Le véhicule articulé :**

Ensemble constitué par une automobile et une remorque autre qu'une semi-remorque, accouplée à cette automobile.

- **Le Semi-remorque :**

Remorque sans essieu avant, dont la partie avant sans roues est destinée à être attelée à un véhicule à moteur au moyen d'un accouplement porteur (pivot) de manière telle qu'une partie de cette remorque repose sur le véhicule à moteur et qu'une partie substantielle de son poids et du poids de son chargement soit supportée par le dit véhicule. La plupart doivent être spécialement adaptés pour convenir au transport combiné.

- **La Dépanneuse :**

Véhicule destiné en usage normal au dégagement de la voie publique, par traction ou par transport, de véhicules accidentés ou en panne.

- **Le cycle :**

Véhicule qui a deux roues au moins propulsées exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ces véhicules, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles et les cyclomoteurs.

- **Le cyclomoteur :**

Véhicule à deux ou trois roues équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ s'il est à combustion interne ou d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts pour les autres types de moteur, et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h.

- **Le motorcycle :**

Véhicule à deux roues, avec ou sans side-car, pourvu d'un moteur de propulsion de cylindrée supérieure à 50 cm³, y compris les véhicules à moteur à trois roues.

I.1.4. Infrastructures du transport routier :

Les infrastructures du transport routier sont l'ensemble des installations fixes qu'il est nécessaire d'aménager pour permettre la circulation des véhicules et plus généralement le fonctionnement des systèmes de transport.

L'infrastructure routière se compose : ⁴

- **La voie :**

C'est le chemin, la route, par laquelle on se rend d'un lieu à un autre. C'est un espace aménagé pour se déplacer en ville (voie urbaine) entre les localités ou en milieu rural (routes). Les voies de communication sont par conséquent les moyens de liaison à travers l'espace. La voie permet de circuler dans les deux sens, mais parfois, surtout en ville, pour accroître le débit du réseau de voirie, dans un sens unique.

⁴ Giuseppe Loy Puddu : Géographie touristique, communications et transports, Ed. DELTA et SPES, 1983. P 29.

- **La route :**

Itinéraire à suivre pour aller d'un endroit à un autre. C'est une voie carrossable destinée à la liaison entre les localités et à la desserte des zones rurales.

Elle permet à l'homme de se déplacer de chez lui pour pénétrer d'autres régions plus ou moins lointaines. Les routes comportent, outre la chaussée, les fossés, talus, bandes d'arrêts, pistes cyclables et plantations éventuelles.

- **La chaussée :**

Partie de la voie publique aménagée pour la circulation des véhicules.

- **Le carrefour giratoire (rond-point) :**

Lieu où se croisent plusieurs voies. Les carrefours réduisent la capacité des voies, sauf s'ils sont aménagés à niveaux séparés.

Le rôle de l'aménagement (rond-point) dans un carrefour simple :

Dans cette situation, le giratoire a contribué à réduire sensiblement l'emprise de l'échangeur, à clarifier la perception du carrefour et améliorer la lisibilité de l'espace parcouru, tant pour l'automobile que pour le piéton.

Pensés en termes de réseau, les carrefours semblent effectivement participer à l'organisation de l'espace urbain. Les giratoires font désormais partie de la ville.

- **Un passage piéton :**

Est une partie de la route aménagée pour permettre aux piétons de circuler en sécurité sur la chaussée, généralement pour la traverser. Il est conçu pour maintenir les usagers groupés dans un espace visible par les automobilistes et où ils peuvent circuler ou traverser en toute sécurité vis-à-vis du trafic routier.

- **La signalisation routière :**

Désigne l'ensemble des signaux conventionnels implantés sur le domaine routier et destinés à assurer la sécurité des usagers de la route, soit en les informant des dangers et des prescriptions relatifs à la circulation ainsi que des éléments utiles à la prise de décisions, soit en leur indiquant les repères et équipements utiles à leurs déplacements. Elle comprend deux grands ensembles : la signalisation routière verticale, qui comprend les panneaux, les balises, les feux de signalisations (type gyrophare), les bornes et les feux tricolores et la signalisation routière horizontale, constituée des marquages au sol et des plots.

- **Une autoroute :**

Est une voie de communication routière à chaussées séparées, réservée à la circulation rapide des véhicules motorisés (automobiles, motos, poids lourds). Elle ne comporte aucun croisement à niveau et est accessible grâce à des points aménagés à cet effet.

- **L'échangeur, les radars et glissières de sécurité :**

L'échangeur : est un ouvrage d'art permettant de franchir l'autoroute, d'en sortir ou d'y entrer.

Les radars : contrôlent de façon automatique la vitesse des automobilistes pour assurer la sécurité des usagers.

Les glissières de sécurité : elles permettent d'éviter qu'un conducteur ayant perdu le contrôle de son véhicule ne termine sa course à l'extérieur du ruban d'asphalte. Certaines représentent cependant un danger pour les motards en cas de chutes.⁵

- **Le ralentisseur :**

Désigne soit le ralentisseur de type dos d'âne, soit le ralentisseur trapézoïdal. Tous les deux sont des surélévations de chaussée d'environ 10 cm, qui occupent, la plupart du temps, la largeur totale de la chaussée et font de quelques centimètres à plusieurs mètres de long. D'autres aménagements sont utilisés pour modérer la vitesse : soit des surélévations de chaussée (plateaux et coussins), soit des bandes transversales (bandes rugueuses ou sonores,

⁵ Michel Loisy. : Les infrastructures routières. 2007-2008. P 4,5.

vibreurs), soit des déviations de trajectoire (chicanes) ou des rétrécissements de chaussée (écluses).

Les ralentisseurs et les autres aménagements similaires sont placés aux endroits où la circulation des véhicules à plus de 30 km/h présenterait un danger pour les autres usagers, surtout pour les piétons, par exemple aux bords des écoles ou dans les centres des villes où la vie locale est prépondérante. Leur largeur dépend de celle de la chaussée (certains sont situés avant les passages piétons), leur longueur varie de quelques centimètres (pour les bandes sonores) jusqu'à quelques mètres pour les dos d'âne, voire des dizaines pour les « plateaux surélevés ». Ils sont toutefois des obstacles sur la chaussée et peuvent eux-mêmes être source d'accidents graves pour des véhicules avec des amortisseurs en mauvais état ou s'ils sont abordés à vitesse trop élevée.

I.1.5. Les avantages et les inconvénients du transport routier :

Il est important de préciser que le transport routier occupe une place importante dans le système de transport. En effet, c'est le moyen le plus commode de transporter de marchandises surtout que les ruptures de charges peuvent être évitées.⁶

- **Les avantages :**

- Service de porte à porte, sans rupture de charge ;
- Délais relativement rapides ;
- Transporte tout type de marchandises, délais et coûts de parcours raisonnable, capacité de port et unités de chargement variés et adaptés à divers besoins, les ruptures de charges peuvent être évitées grâce au ferroutage (transport combiné rail/route), au merroulage (transport combiné mer/route), et à l'usage des UTI (unité de transport intermodale).

- **Les inconvénients :**

- Le coût du transport est relativement cher pour les longues distances ;
- Le transport routier est fait pour transporter des denrées périssables qui nécessitent une livraison rapide ;
- Les risques de la route (accidents, insécurité sur le trajet,...) ;
- Restriction sur les temps de conduite ;

⁶ Comparaison modes transport : <http://www.faq-logistique.com>

- Saturation des infrastructures (congestion) ;
- Moyen de transport polluant ;
- Pas recommandé pour les longues distances.

I.2. L'insécurité routière et ses déterminants

Bien avant l'invention de l'automobile, il y avait déjà des accidents de circulation dans lesquels étaient impliqués des diligences, des charrettes, des animaux et des piétons. Le nombre de ces accidents a augmenté de manière exponentielle avec l'apparition des automobiles, autobus, camions et autres véhicules à moteur et leur généralisation. Les premières victimes dus aux accidents de circulation étaient enregistrés en Grande-Bretagne en 1896 et l'autre aux États-Unis en 1899, avec le développement de la circulation automobile d'autres pays ont été également éprouvés.

Les accidents de la route figurent parmi les principales causes de décès et prennent le caractère d'une nouvelle épidémie (huitième cause), d'un nouveau danger à combattre et à prévenir dans l'intérêt de la santé publique dans de nombreux pays, en particulier dans les pays à revenu faible ou intermédiaire.⁷

- **Sécurité et insécurité routière :**

La sécurité (du latin securitas) désigne ce qui est hors de péril, dommage ou risque. Le concept de sécurité routière concerne donc la prévention d'accidents sur la route dans le but de protéger la vie des personnes. La sécurité routière représente l'ensemble des normes, des mécanismes et des mesures prises par les différents acteurs en charge de la construction des infrastructures routières et de la gestion du trafic routier afin d'assurer la protection des usagers de la route, et aussi de leurs biens (OMS, 2009)⁸.

L'insécurité routière est perçue comme résultat des dysfonctionnements du système de transport routier, plus précisément de combinaisons de défaillance ou d'erreurs provenant des trois composantes : véhicule, conducteur et infrastructure routière⁹.

⁷ L.G.NORMAN. : Les accidents de la route épidémiologie et prévention. Genève. 1962. P 9.

⁸ OMS : OMS : Rapport de la situation sur la sécurité routière dans le monde. Département Prise en charge des maladies non transmissibles, handicap et prévention de la violence et des traumatismes. Genève. 2009.

⁹ M. Abdeladim BENALLEGUE. : Prévention routière et assurance : Les accidents de circulation routière. 2004. P 95.

- **L'accident de la route :**

« L'accident est un événement au cours duquel un dommage est causé à une personne ou à un bien matériel, impliqué ou causé par un véhicule routier en mouvement, est survenu sur tt chemin ou terrain, l'accident peut impliquer plus d'un véhicule routier ». Cette définition sert à distinguer entre les accidents qui entraînent des dégâts matériels aux véhicules ainsi que des dégâts humains, et qui ont pour origine d'autres facteurs à part les accidents de la route (incendie, séisme etc.).¹⁰

1) Types d'accident de la route :

Il existe deux types d'accidents de la route : les accidents matériels et les accidents corporels.¹¹

- **Les accidents corporels :**

Ce sont des accidents qui se manifestent par des dommages corporels (blessés, tués). Il peut s'agir d'un accident de piéton ou d'un accident entre deux véhicules. Un accident corporels est un accident qui :

- S'est produit sur une route ou sur une rue ouverte à la circulation publique ou y fut son origine.
- A provoqué au moins une victime.

- **Les accidents matériels :**

Les accidents matériels sont ceux se rapportant à la même définition des accidents et qui n'ont pas eu pour conséquence des victimes tuées ou blessées mais qui se manifestent seulement par des dommages matériels (dégâts matériels) enregistrés sur les véhicules, les équipements, l'infrastructure ou toute autre construction.

¹⁰ Journal officiel N°46 de la république algérienne démocratique et populaire. 31 juil. 2014.

¹¹ DERMEL Ali. : Essai d'évaluation des coûts des accidents de circulation en Algérie : Cas de la Wilaya de Bejaia. Mémoire de Magister en Sciences Economiques. Université de Bejaia. 2008. P 8, 9.

2) La victime :

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

Les victimes peuvent être classées en deux catégories :

- **Les personnes tuées :**

Selon la convention de Vienne, la définition d'une personne tuée est : « Toute personne qui a été tuée au moment de l'accident ou qui est morte dans les 30 jours qui ont suivi cet accident.

- **Les personnes blessées :**

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

- **La personne gravement blessée :**

Cette catégorie de blessés exige un traitement et l'individu est admis comme patient dans un hôpital. Les types de commotions, lésions internes, coupures profondes, lésions graves, choc général grave qui exige un traitement médical et toutes autres lésions graves qui entraînent l'admission dans un hôpital.

- **Les personnes légèrement blessées :**

Ce sont les victimes de blessures secondaires, ou bien les personnes qui représentent un niveau inférieur de blessures telles que foulures ou contusion. « Les personnes qui se plaignent d'avoir reçu un choc, mais n'ont pas reçu d'autres blessures, ne sont pas considérées comme blessées aux fins des statistiques à moins qu'elles montrent des symptômes très clairs de choc ou de coupures et qui ont reçu un traitement médical ou exigent une attention médicale ».

I.2.2. La sécurité routière dans le monde :

Les accidents de la route constituent un important problème économique, social et de santé publique selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS 2015). Selon la même référence, les statistiques montrent que chaque année, près de 1,25 million de personnes meurent dans les accidents de circulation, et de 20 à 50 autres millions de blessés dans le monde qui se résulte par la croissance mondiale de la population (4% entre 2010 et 2013) et du nombre de véhicules à moteur (16 %). Les données de l'OMS et de la Banque mondiale montrent que, si l'on ne prend pas les mesures voulues, le nombre de ces traumatismes augmentera considérablement d'ici 2020, tout particulièrement dans les pays qui connaissent une motorisation rapide.

Les accidents de la route entraînent 518 milliards de dollars de pertes et coûtent aux pays entre 1% et 3% de leurs PIB soit plus ce qu'ils reçoivent (certains pays en développement) au titre de l'aide au développement.¹²

Presque la moitié des décès sur les routes à l'échelle mondiale touchent les usagers qui sont les moins protégés : les motocyclistes (23 %), les piétons (22 %) et les cyclistes (4 %). En revanche, la probabilité pour un motocycliste, un cycliste ou un piéton de perdre la vie sur la route varie d'une Région à l'autre : la Région africaine présente le pourcentage le plus élevé de décès de piétons et de cyclistes (43 % des victimes de la route), alors que ces taux sont relativement faibles dans la Région de l'Asie du Sud-est.¹³

I.2.3. La sécurité routière dans les pays à revenu faible ou intermédiaire :

Le rapport de l'OMS 2015 montre que 68 pays ont connus une hausse du nombre de décès dus à des accidents de circulation, 84 % d'entre eux étant des pays à revenu faible ou intermédiaire.¹⁴

Il n'en reste pas moins que les pays à revenu faible ont des taux de mortalité qui sont plus de deux fois supérieurs à ceux des pays à revenu élevé, et que le nombre de décès y est disproportionné par rapport au nombre de véhicules à moteur : 90 % des décès dus à des

¹² OMS : Op cit. 2004.

¹³ Idem. 2015. P 3

¹⁴ Idem.2013.P 2.

accidents de circulation se produisent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, alors que seulement 54 % des véhicules circulent dans ces pays.

Les taux les plus faibles sont constatés dans la Région européenne, en particulier dans les pays à revenu élevé, qui ont réussi à faire baisser durablement le taux de mortalité en dépit de l'augmentation du nombre de véhicules à moteur. La Région africaine présente toujours l'un des taux de mortalité dus aux accidents de circulation les plus élevés.¹⁵

En Algérie, au cours des dernières décennies, on a assisté à une croissance rapide de la demande pour le transport routier, qui reflète l'augmentation de l'activité économique, de la population et du parc automobile. Cette augmentation dans le transport routier apporte des avantages à la société en termes de mobilité et d'accessibilité. La situation de la sécurité routière en Algérie s'est détériorée avec le nombre de tués dus aux accidents de la route est de plus en plus, en grande partie des conséquences directes de la croissance rapide de la population, parc automobile, l'urbanisation et le manque d'investissement permanent dans la sécurité routière. Les données de l'OMS classent notre pays à la 23ème place (sur 180 pays étudiés dans le rapport) pour le nombre de décès estimés.

Le nombre d'accidents de circulation à l'échelle nationale se situe à 35 000 accidents, ayant engendré un bilan humain très lourd : 4 610 morts et 55 994 blessés durant l'année 2015, ce phénomène coûte à l'Etat Algérienne à plus de cent milliards de dinars (plus d'un milliard de dollars).¹⁶

I.2.4. Les facteurs des accidents de circulation :

Les accidents de la route résultent de la combinaison de multiples facteurs :

La puissance et la conception des véhicules, leur état de fonctionnement , la qualité des voies de circulation, les conditions climatiques, la réglementation et la façon dont elle est imposée sont autant de déterminants qui sont à mettre en parallèle avec l'état de santé mais aussi les valeurs, les attitudes et les comportements des conducteurs, tout ce qui constitue ce « facteur humain » dont on sait qu'il est impliqué dans près de 90% des cas.¹⁷

¹⁵ OMS. Op cit. 20015. P 2, 3.

¹⁶ Boubakour Fares. : Coûts de l'insécurité routière en Algérie. 2016. Consulté le 04/04/2017.

¹⁷ Association prévention routière. : Les accidents de la route, support pédagogique pour les études de médecine. Paris. 2006. P 2.

1) Facteurs liés à l'utilisateur de la route (Facteurs humain) :

Les statistiques mondiales accablent l'homme de la responsabilité de 90% des accidents de la route.

Les facteurs liés à l'utilisateur peuvent se décomposer en deux sous-familles : les facteurs liés à l'état et à l'aptitude de l'utilisateur (alcool, fatigue, inattention, somnolence, problèmes psychologiques, ..) et les facteurs liés au comportement dans la circulation (vitesse, infraction, prise de risque,..).

✓ Les facteurs liés au comportement du conducteur :

• La vitesse :

Le conducteur est sans doute l'élément primordial du complexe. C'est lui qui, à tout moment, doit s'adapter si certains paramètres changent au niveau des deux autres facteurs (véhicule-milieu), par exemple le conducteur règle sa vitesse par rapport :

- Au profil de la route ;
- Au revêtement de la chaussée ;
- Aux conditions climatiques ;
- A l'état des pneumatiques ou des freins de son véhicule ;
- A la zone traversée (agglomération ou campagne).

La vitesse aggrave le risque de décès ou de traumatisme grave pour tous les usagers de la route, qu'il s'agisse des conducteurs, des piétons, des passagers, des jeunes ou des vieux. Le dépassement ou l'excès de vitesse constituent un risque majeur d'accident de la route. Plus la vitesse est élevée, moins le conducteur a de temps pour éviter l'accident. En outre, en cas d'accident, la vitesse accentue la probabilité de suites graves. Les usagers de la route vulnérables sont particulièrement exposés au risque de traumatismes infligés par un véhicule roulant à grande vitesse. C'est ainsi que les piétons ont 90% de chances de survie lors d'un choc avec une voiture roulant à 30 km/h ou moins, mais moins de 50% de chances de survivre si la vitesse est de 45 km/h.¹⁸

¹⁸ OMS: Op Cit. 2013.

La vitesse est une question essentielle dans la sécurité routière bien que la relation entre la vitesse et les accidents soit très complexe. De nos jours, le problème est que dans de nombreux pays, sur de nombreuses routes et dans de nombreuses circonstances, de nombreux conducteurs dans presque tous les types de véhicules conduisent à une vitesse excessive sans aucune considération pour les conditions environnantes (toutefois, il existe aussi des conducteurs qui conduisent trop lentement et provoquent la conduite dangereuse d'autres usagers de la route !)¹⁹.

- **Le non respect de code de la route :**

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

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

- **La ceinture de sécurité :**

La ceinture de sécurité joue un rôle important dans la réduction de la gravité des blessures lors d'un accident, que ce soit pour les conducteurs de voiture, de bus ou de camion. Dans plusieurs pays en voie de développement l'utilisation des motos est très répandue et le port du casque contribue à la sécurité des utilisateurs.

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

¹⁹ Fred Wigman. : Les accidents de la route : Un problème mondial qui peut être abordé avec succès. Pays-Bas. 1996. P 50.

✓ Les facteurs liés à l'état et à l'aptitude de l'utilisateur :

• Alcool au volant :

Tout comme la vitesse, la consommation d'alcool accroît à la fois la probabilité d'accident et le risque que celui-ci soit mortel ou fasse des blessés graves.

La consommation d'alcool avant de s'engager sur la route, que ce soit au volant ou en tant que piéton, accroît la probabilité d'accident, ainsi que le risque afférent de décès ou de blessures graves. Le risque d'accident de circulation commence à croître sensiblement à une concentration d'alcool dans le sang de 0,4 g/l, et augmente rapidement ensuite avec chaque petite hausse du taux d'alcoolémie.

Les effets augmentent avec l'alcoolémie :

- 0,3 g/l : premières modifications du champ visuel et modifications comportementales ;
- 0,5 g/l (limite légale) : allongement du temps de réaction, modifications comportementales plus marquées ;
- 1 à 2 g/l : phase d'excitation (libération des pulsions agressives, désinhibition) ;
- 2 à 3 g/l : ivresse confirmée (troubles de l'équilibre, réduction de l'activité relationnelle) ;
- Au-delà : phase de dépression (perte de la notion de temps et de l'espace, altération de la vigilance, coma).²⁰

La conduite est interdite à partir d'une alcoolémie de 0,5 g/l dans le sang ou de 0,25 mg/l dans l'air expiré. De 0,5 g/l à moins de 0,8 g/l d'alcool dans le sang (ou de 0,25 mg/l à moins de 0,40 mg/l dans l'air expiré).

Pour les conducteurs de transport en commun, la limite est fixée à 0,2 g/l d'alcool dans le sang ou 0,1 mg/l d'alcool dans l'air expiré.

²⁰Association De prévention routière. Op cit. P 23.

Les moyens de contrôle de l'alcoolémie :

Le dépistage est effectué dans l'air expiré au moyen d'un éthylotest chimique ou électronique.

Si le dépistage est positif, la confirmation de l'état alcoolique se fait à l'aide d'un éthylomètre (mesure du taux d'alcool dans l'air expiré, le taux est positif à partir de 0,25 mg par litre d'air expiré) ou à défaut à l'aide d'une prise de sang.²¹

- **Les produits psychotropes :**

Le rôle des drogues telles le cannabis dans les accidents de la route ne fait pas encore l'objet de statistiques fiables et l'intérêt récent pour le sujet ne permet pas de montrer des évolutions. Toutefois, l'ensemble des spécialistes s'accordent pour dire que les effets sur la conduite de la consommation de produits actuellement illicites et modifiant l'état de conscience sont importants.

Les conséquences sur la conduite automobile de certains médicaments de la catégorie des anxiolytiques ou des antidépresseurs ont également été démontrées, comme en témoignent les notices mêmes de ces produits qui déconseillent de prendre la route. On rappellera à cette occasion que la France est le plus gros consommateur au monde de ce type de médicaments.²²

- **L'hypovigilance :**

L'hypovigilance caractérise le moment où le conducteur n'est plus dans un état d'attention suffisant pour analyser ce qui se passe dans son environnement et pour réagir.

L'hypovigilance physiologique et l'inattention qui l'accompagne généralement, dues le plus souvent à la fatigue, sont considérées comme étant des raisons majeures dans la survenue des accidents. Leur fréquence est particulièrement élevée dans certaines situations de conduite : trajet prolongé et monotone, conduite de nuit.

²¹ Association de prévention routière. Op Cit. P 25.

²² Catherine Deschamps. : L'insécurité routière : Les accidents de la route sont-ils une fatalité ?. France. P 36. Disponible sur le site « <http://www.asmp.fr> - Académie des Sciences morales et politiques ».

- **L'inattention :**

Dans de nombreux cas, l'inattention du conducteur est à l'origine d'accidents. Les facteurs à l'origine de cette inattention ont alors été étudiés : la manipulation du poste de radio, la conversation avec les passagers, les distractions causées par la présence d'enfants...

Les notions de vigilance et d'attention sont souvent considérées comme équivalentes. C'est souvent le cas également dans les campagnes d'information qui sont réalisées dans le domaine de la sécurité routière, où l'on peut lire des slogans du type « être vigilant c'est être attentif pour ne pas être surpris ».

- **Téléphone au volant :**

L'existence d'un lien entre le fait de téléphoner en conduisant et l'accroissement du risque d'accident. En effet, au volant de sa voiture, le conducteur doit porter une attention constante à la route et à la circulation et ne faire aucun geste réduisant sa maîtrise du véhicule ou entravant les manœuvres de conduite. Il doit être, à tout instant, en mesure d'exécuter facilement et sans délai les manœuvres commandées par les circonstances. Or, tenir un téléphone portable en main empêche d'exécuter ces gestes de manière correcte et sûre.

C'est pourquoi, de nombreuses législations nationales interdisent et sanctionnent l'usage du téléphone tenu à la main, tout en tolérant l'usage du kit mains libres. Cependant, même dans ce dernier cas, certaines législations nationales prévoient que la responsabilité du conducteur en cas d'accident peut être retenue. En effet, le risque d'accident est augmenté même avec un téléphone mains libres car une partie importante de l'attention du conducteur est captée par la conversation téléphonique. Ainsi, par exemple, il regarde moins dans son rétroviseur et sur les côtés, il fait moins attention aux différents signaux et aux piétons particulièrement en ville.²³

- **Le stress :**

Le stress est un facteur de prédisposition aux accidents. Pour Brenner (1969), les conducteurs ayant subi un événement stressant récent ont une probabilité d'accident mortel cinq fois supérieure à celle des autres conducteurs. Ceci s'explique par l'anxiété, les soucis, le

²³ Commission Économique Pour l'Europe Des Nations Unies : Comité Des Transports Intérieures. : Résolution d'ensemble sur la circulation routière. New York et Genève. 2010. P 24.

fait d'être accaparé par des pensées indépendantes de l'activité de conduite ou la négligence des signaux de dangers.

- **La fatigue :**

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

- les jeunes âgés de 16 à 29 ans, surtout les hommes ;
- les travailleurs de quarts dont le sommeil est perturbé par un travail de nuit ou par des heures de travail longues et irrégulières ;
- les personnes souffrant d'un syndrome de l'apnée du sommeil ou de narcolepsie non traités.²⁴

2) Facteurs liés aux matériels roulants :

Les facteurs liés aux véhicules peuvent se décomposer en deux sous-familles : les facteurs liés à la conception du véhicule et les facteurs liés à l'entretien du véhicule.

- **Les facteurs liés à la conception du véhicule :**

Le véhicule nouvellement acheté ou loué doit être conforme aux normes. Il doit impérativement pouvoir garantir la sécurité pour le conducteur et pour les usagers vulnérables. Le renforcement de la sécurité de l'ensemble des fonctions du véhicule vont minimiser la gravité des blessures subies par les occupants du véhicule ainsi que les usagers extérieurs au véhicule, tels que la ceinture de sécurité, le système de freinage ABS.

De plus, le développement des technologies de l'informatique et de la communication ont permis des progrès dans le domaine de la sécurité automobile. En effet, les aides actuelles permettent au conducteur de mieux se diriger (navigation GPS) et de mieux contrôler sa vitesse. De nouvelles fonctionnalités sont prometteuses aussi en termes de prévention des risques, il s'agit particulièrement de la :

²⁴ OMS : Rapport Mondial sur La Prévention des Traumatismes dus aux Accident de Circulation : Facteurs de risque. Suisse. 2004. P 89.

- Détection de l'hypovigilance au volant ;
- Contrôle intelligent de la vitesse (l'ordinateur de bord connaît les limitations de vitesse) ;
- Ethylo-tests anti-démarrage (contrôle et réhabilitation des conducteurs) ;
- Radars anticollisions.

Ce que les constructeurs de véhicules peuvent faire :

- Veiller à ce que tous les véhicules automobiles répondent aux normes de sécurité établies pour les pays à revenu élevé, indépendamment du lieu de fabrication, de vente ou d'utilisation des véhicules – y compris en les équipant de ceintures de sécurité et d'autres dispositifs de sécurité élémentaires (sacs de sécurité, appui-tête, etc.) ;
- Commencer à construire des véhicules dont l'avant est plus sûr, afin de réduire le nombre de traumatismes dont sont victimes les usagers de la route vulnérables ;
- Continuer d'améliorer la sécurité des véhicules moyennant une recherche-développement constante ;
- Commercialiser les véhicules et en faire la publicité de manière responsable en insistant sur la sécurité.

- **Les facteurs liés à l'entretien du véhicule :**

Le contrôle technique est obligatoire dans tous les pays, où il est réellement effectué et donne lieu à un suivi, et pour tous les véhicules qu'il s'agisse de véhicules particuliers ou de véhicules utilitaires, le contrôle technique doit avoir lieu tous les 2 ans. Il a pour objectif de limiter les accidents de la route causés par une défaillance technique des véhicules.

Ce contrôle doit être intransigeant sur les fonctions vitales du véhicule : le freinage, les amortisseurs et l'éclairage.

3) Facteurs liés à l'environnement :

- **Facteurs liés à l'état des infrastructures :**

Les causes des accidents de circulation sont en général nombreuses et ce n'est pas toujours l'usager de la route et le véhicule qui en sont responsables. Dans certains cas, la route peut être aussi la cause de très graves accidents.

L'infrastructure et son environnement jouent un rôle essentiel pour la sécurité des usagers. Ainsi pour le même nombre de kilomètres parcourus, le risque d'être tué est trois fois plus élevé sur une route nationale que sur une autoroute.

La visibilité est la possibilité donnée par l'infrastructure à l'utilisateur pour qu'il puisse effectuer sa manœuvre en toute sécurité. Les défauts de visibilité à un carrefour, à un passage piéton ou dans un virage peuvent relever de la conception (mauvaise implantation de panneaux) ou de l'entretien des bas cotés (absence de fauchage, marquage au sol peu visibles).

L'inadéquation de l'infrastructure aux contraintes dynamiques peut aussi être mise en cause dans certains accidents : utilisation d'un marquage aux sols glissant. L'aménagement des abords de la route peut aggraver les conséquences d'une sortie de route : poteaux, arbres non protégés au bord d'une voie rapide.

La lisibilité de la route : c'est l'identification immédiate des informations que l'environnement fournit à l'utilisateur pour anticiper les situations prévisibles. Par exemple, en créant un environnement urbain à l'entrée d'une agglomération il est possible d'obtenir du conducteur qu'il réduise sa vitesse "instinctivement", c'est-à-dire sans alourdir la signalisation routière. A l'inverse, lorsqu'un panneau d'entrée en agglomération est placé très en amont de toute zone bâtie, en pleine campagne, il perd sa signification pour les conducteurs. Du coup, personne ne réduit sa vitesse alors que, juridiquement, la présence de ce panneau signifie une limitation à 50 km/h.²⁵

Il faut signaler enfin, qu'une route bien tracée, bien dimensionnée, bien conçue et bien aménagée réduira sûrement le taux des accidents. De plus, une telle route facilitera la conduite pour l'utilisateur et maintiendra le véhicule en bon état ce qui, par conséquent, pourra réduire même les causes dues à l'utilisateur et au véhicule.

- **Facteurs liés à la météorologie :**

Peuvent accentuer les risques d'accident de la route. Toutefois, la météo n'est presque jamais l'unique cause d'un accident de la route. Le facteur humain est presque toujours présent. Les causes météorologiques peuvent être : la présence de brouillard, le manque de visibilité entraîné par un phénomène climatique, la neige, la pluie, le verglas et Les débuts

²⁵Association De Prévention Routière. Op cit. P 41.

d'averse, surtout après une longue période sèche, sont des moments particulièrement dangereux et accidentogènes en raison de la perte d'adhérence.

Pour que la météo n'aggrave pas les risques d'accidents, il est impératif de disposer d'un bon système d'éclairage et de pneus en bon état, adaptés et correctement gonflés (les chaînes sont obligatoires sur les sols très enneigés).

I.2.5. Les mesures visant à améliorer la sécurité routière :

Les lois relatives à la sécurité routière améliorent le comportement des usagers de la route et réduisent le nombre d'accidents de circulation, de traumatismes et de décès. C'est particulièrement le cas des lois visant les cinq facteurs de risque principaux en matière de sécurité routière : la vitesse, la conduite en état d'ivresse, ainsi que l'utilisation de casques pour les motocyclistes, de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants. Seulement 7% de la population mondiale sont couverts par une législation appréhendant ces cinq facteurs de risque globalement²⁶.

1) Limitation de vitesse :

L'objectif premier de la limitation de vitesse doit être la sécurité routière. Il est important de choisir la vitesse optimale, en tenant compte de tous les usagers de la voie publique. Une réduction de 5% de la vitesse moyenne ferait baisser le nombre d'accidents mortels de 30%.²⁷

Les vitesses maximales autorisées dans les agglomérations devraient être inférieures ou égales à 50 km/h, conformément aux meilleures pratiques. En outre, les autorités locales devraient avoir le pouvoir de légiférer pour réduire les limitations de vitesse, ce qui leur permettrait de tenir compte de chaque situation, par exemple à proximité des écoles ou en cas de concentration d'usagers de la route vulnérables.

En effet, une limite de vitesse devrait avoir pour objet l'adéquation entre le comportement du conducteur et le milieu qu'il traverse. Lorsqu'il circule en milieu habité, que ce soit une ville, un village ou un hameau, le conducteur doit respecter la population locale. Il ne peut circuler de la même façon que lorsqu'il se trouve en milieu inhabité. Or, en

²⁶ OMS : Op cit. 2004. P 6, 9.

²⁷ Fédération Internationale d'Automobile. : Sécurité routière :Accidents de la Route : Une des Principales Causes de Mortalité. Paris. 2015. P 2

milieu bâti, certains usagers vulnérables (cyclistes, piétons, ...) circulent en plus grand nombre et à des vitesses beaucoup moins élevées que ce que permet l'automobile.

2) Lutter contre la conduite en état d'ivresse :

La conduite en état d'ivresse accroît la probabilité d'un accident de circulation, ainsi que la gravité de ses conséquences. Par conséquent, la définition et la mise en application d'une législation sur la limitation du taux d'alcool dans le sang à 0,05 g/dl peut réduire de façon significative les accidents liés à l'alcool. Par rapport aux conducteurs plus âgés et plus expérimentés, les jeunes conducteurs et ceux qui viennent d'avoir leur permis sont beaucoup plus exposés aux accidents de circulation lorsqu'ils sont sous l'emprise de l'alcool. Il est possible de réduire le nombre d'accidents impliquant des jeunes grâce à des lois fixant un seuil d'alcoolémie inférieur ($\leq 0,02$ g/dl) pour les jeunes conducteurs et ceux qui viennent d'avoir leur permis.

Alors que huit pays ont améliorés leurs lois relatives à la conduite en état d'ivresse ces trois dernières années, seuls 34 pays dans le monde sont dotés d'une réglementation nationale en matière fixant un seuil d'alcoolémie inférieur ou égale à 0,05 g/dl, ainsi qu'une limite plus basse pour les conducteurs jeunes et inexpérimentés fixée à 0,02 g/dl. Parmi ces pays, 21 sont situés dans la région européenne, ce qui prouve la nécessité d'étendre cette bonne pratique dans le monde entier. Dans le même temps, les mesures strictes assurant le respect des lois portant sur la conduite en état d'ivresse améliorent leur efficacité, mais seuls 46 pays considèrent qu'ils sont dotés de bonnes mesures en la matière. L'application stricte de lois contre l'alcool au volant peut réduire le nombre de décès sur les routes de 20%, mais un pays sur cinq seulement applique ce type de législation.²⁸

3) Améliorer la qualité des casques et accroître leur utilisation par les motocyclistes :

La croissance rapide de l'utilisation des véhicules motorisés à deux roues dans de nombreux pays s'est accompagné d'une augmentation des traumatismes et des décès chez les motocyclistes ; en revanche, le port correct d'un casque peut réduire le risque de décès de presque 40 % et le risque de traumatisme grave d'environ 70 %.

²⁸ OMS: Op cit. P 2.

4) Élargir le port de la ceinture de sécurité :

Le port de ceintures de sécurité adaptées a été reconnu comme mesure de sécurité routière importante et fait partie de la politique de sécurité routière dans presque tous les pays du monde. Le port de la ceinture de sécurité réduit le risque de décès parmi les conducteurs et les occupants assis à l'avant de 45 % et 50 %, ainsi que le risque de traumatismes mineurs et graves de 20 % et 45 %, respectivement. Parmi les occupants assis à l'arrière, les ceintures de sécurité réduisent les traumatismes graves et mortels de 25 % et les traumatismes mineurs jusqu'à 75 %.

L'adoption d'une législation sur le port de ceintures de sécurité doit s'accompagner de contrôles stricts pour être efficace. En Corée, le taux d'utilisation de la ceinture de sécurité par les conducteurs est passé de 23% à 98% en l'espace de moins d'un an après une campagne nationale de contrôles de police bien orchestrée et un doublement des amendes imposées pour non utilisation de la ceinture. Dans les pays à faible revenu la législation sur le port obligatoire de la ceinture de sécurité n'est pas encore universelle, mais devrait progresser au fur et à mesure que la densité du trafic routier augmentera dans ces pays.²⁹

5) Accroître l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants :

Les dispositifs de retenue pour enfants réduisent la probabilité de décès en cas d'accident d'environ 90 % chez les nourrissons et de 54 % à 80 % chez les jeunes enfants. En outre, les enfants sont plus en sécurité s'ils sont installés à l'arrière du véhicule.

Les dispositifs de retenue pour enfants fonctionnent de la même manière que les ceintures de sécurité pour adultes. Les dispositifs varient en fonction de l'âge et du poids de l'enfant : les sièges installés dos à la route sont particulièrement efficaces pour les bébés, les dispositifs installés face à la route sont plus adaptés aux jeunes enfants, et les rehausseurs utilisés avec la ceinture de sécurité normale conviennent aux enfants plus âgés³⁰.

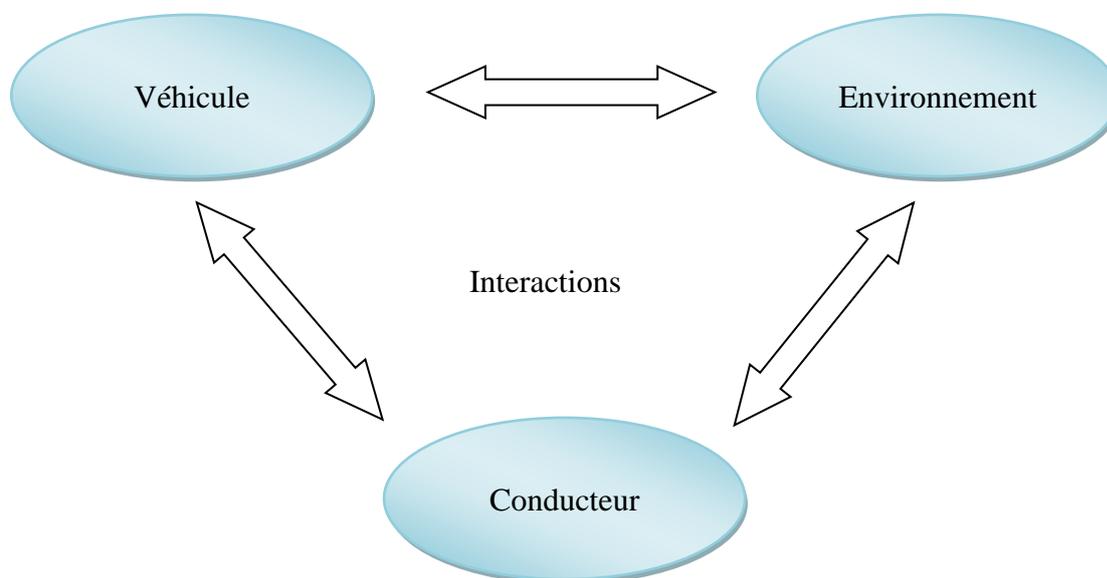
Un accident de circulation est le résultat d'une chaîne d'événements souvent longue, dont une partie des maillons constitue les conditions nécessaires pour provoquer un accident et l'autre partie des facteurs aggravants. Chaque accident est le produit de plusieurs causes et la vérité est souvent complexe et difficile à déceler. Nombre de facteurs ayant trait à la

²⁹ OMS : Op cit. 2004. P 7.

³⁰ Idem. P 38.

personnalité et au comportement du conducteur, à l'état du véhicule, à la qualité de l'infrastructure routière.

Figure 1 : Triangle des facteurs des accidents de circulation



Source : Association prévention routière. : Les accidents de la route, support pédagogique pour les études de médecine. Paris. 2006. P 16.

I.3. Conséquences socio-économique des accidents de circulation :

Les traumatismes occasionnés par le trafic routier constituent un problème majeur de société, d'économie, de développement, et de santé publique. Un fossé profond sépare toujours les pays à revenu élevé des pays à revenu faible ou intermédiaire dans lesquels 90% des décès dus aux accidents de circulation surviennent alors qu'ils ne comptent que 54% des véhicules en circulation dans le monde. L'Europe, en particulier dans les pays les plus riches de cette Région, enregistre le plus petit nombre de tués sur les routes par habitant. L'Afrique enregistre les taux les plus élevés. Typiquement, les accidents routiers coûtent aux gouvernements entre 1 et 3 % de leur PIB.

I.3.1. Les conséquences sociales et humaines :

Les accidents de la route anéantissent des milliers de vies humaines, Selon l'OMS la route provoque chaque année près de 1,25 million de décès et de 20 à 30 million de blessés. Autrement dit, les accidents de la route tuent une personne toutes les 30 secondes – soit plus

de 3000 victimes par jour. Presque la moitié des décès sur les routes à l'échelle mondiale touchent les usagers qui sont les moins protégés : les motocyclistes (23 %), les piétons (22 %) et les cyclistes (4 %). En revanche, la probabilité pour un motocycliste, un cycliste ou un piéton de perdre la vie sur la route varie d'une Région à l'autre : la Région africaine présente le pourcentage le plus élevé de décès de piétons et de cyclistes (43 % des victimes de la route), alors que ces taux sont relativement faibles dans la Région de l'Asie du Sud-est³¹.

Les traumatismes dus aux accidents de circulation représentent la huitième cause de décès dans le monde et la première cause de décès chez les jeunes âgés de 15 à 29 ans. Les tendances actuelles semblent indiquer que, si aucune mesure n'est prise très rapidement, les accidents de la route passeront au cinquième rang des causes de décès à l'horizon 2030. A ce jour, les accidents de la route se placent juste derrière le SIDA en termes de nombre de décès.³²

Les répercussions des accidents de circulation sont multiples, elles débutent par les drames sociaux, en causant la souffrance morale, pour les familles des victimes.

Sur le plan humain, les accidents de circulation routière ont trois types de conséquences :

Le décès de la victime (les conséquences dans le temps étant alors essentiellement représentées par le retentissement sur sa famille et sur la société : années de vie perdues par décès prématuré), la survie de la victime sans séquelle ou avec des séquelles peu importantes ayant peu de retentissement à long terme, et enfin la survie de la victime avec des séquelles d'une importance suffisamment grande pour avoir un retentissement sur la victime et sur sa famille. C'est ce dernier groupe qui constitue ce que l'on appelle les blessés graves.

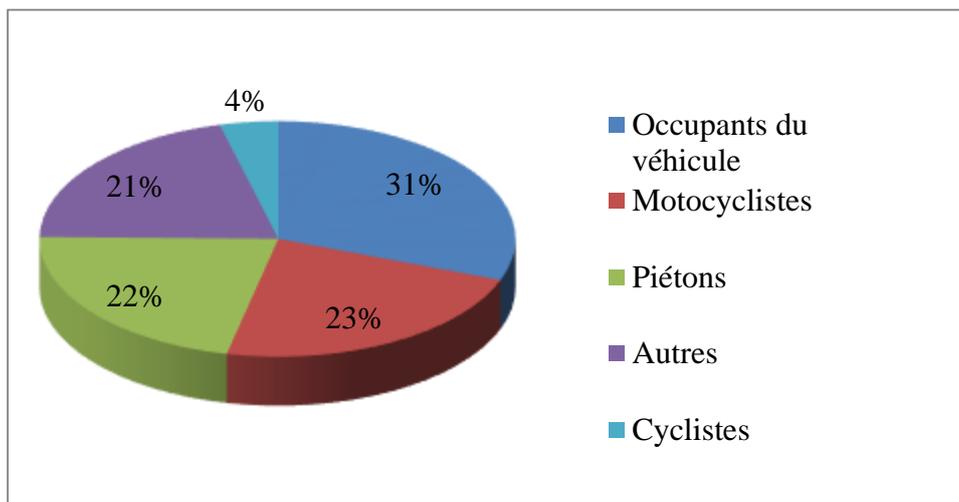
Pour les familles touchées, l'accident de la route occasionne non seulement d'énormes souffrances mais provoque aussi, parfois, un appauvrissement. En effet, elles se trouvent confrontées aux conséquences de l'accident à long terme et doivent notamment assumer le coût des soins médicaux et de réadaptation et, bien trop souvent, régler les frais funéraires alors qu'elles voient disparaître la personne qui assurait leur subsistance³³.

³¹ OMS : Op cit. 2015. P 4

³² Bato Bagnan. : Les coûts socio-économiques des accidents de la route au TOGO. Mémoire de fin de cycle en Business Administration en Economie de la Santé. Centre Africain d'Etude Supérieur en Gestion. 2013-2014. P1.

³³ OMS : Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde : il est temps d'agir. 2009. P 4.

Figure 2 : Répartition des décès dus aux accidents de circulation dans le monde par type d'utilisateur



Source : OMS 2013

I.3.2. Les conséquences économiques :

Le coût des accidents de la route, en termes de traumatismes humains, à la fois physiques et émotionnels, est incalculable, mais l'impact économique que ces accidents ont sur la société, dans son ensemble, est également considérable. L'OMS estime que le coût direct des accidents liés à la circulation sur les routes, à l'échelle mondiale, est d'environ 518 milliards de dollars chaque année, entre 1% et 3% de leurs PIB soit plus ce qu'ils reçoivent (certains pays en développement) au titre de l'aide au développement, et dans les pays en développement coûte au total plus de 100 milliards de dollars aux gouvernements nationaux, soit l'équivalent de l'aide internationale qu'ils perçoivent³⁴.

Selon l'administration nationale de la sécurité routière des États-Unis (National Highway Traffic Safety), lors d'un accident, les assureurs privés ne couvrent que 50 % des dégâts de la voiture. L'autre moitié est prise en charge par les victimes, les tiers impliqués, les organismes de bienfaisance, les assurances santé, l'État et les municipalités. Mais même ceux qui ne sont pas impliqués dans les accidents, contribuent aux coûts globaux des primes d'assurance et des taxes.

³⁴ Fédération Internationale d'Automobile : Op cit. P 1.

Les conséquences négatives identifiées par les accidents de la route ont été réparties en deux groupes. Le premier concerne les éléments de coût qui peuvent être directement associés aux victimes³⁵ :

- **Coûts par victime :**

- ✓ **Coûts médicaux** : ceux-ci varient si, suite à l'accident, le conducteur a une blessure grave ou non, s'il y a besoin de soins médicaux ou non. En plus de cela, il faut ajouter le coût des médicaments et le temps consacrés aux victimes des accidents ;

- ✓ **Coût de la production** : les véhicules accidentés peuvent entraîner des commandes supplémentaires de pièces et fait retarder la production de nouvelle voiture ;

- ✓ **Autres coûts économiques** : (visite des malades, aide ménagère) ;

- ✓ **Coûts humains** (perte d'espérance de vie, souffrances physiques et morales de la victime, souffrances morales des parents et amis de la victime).

Un second groupe de coûts porte sur l'accident dans son ensemble :

- **Coûts par accident :**

- ✓ **Dommages matériels** : y compris les dommages causés à l'environnement ;

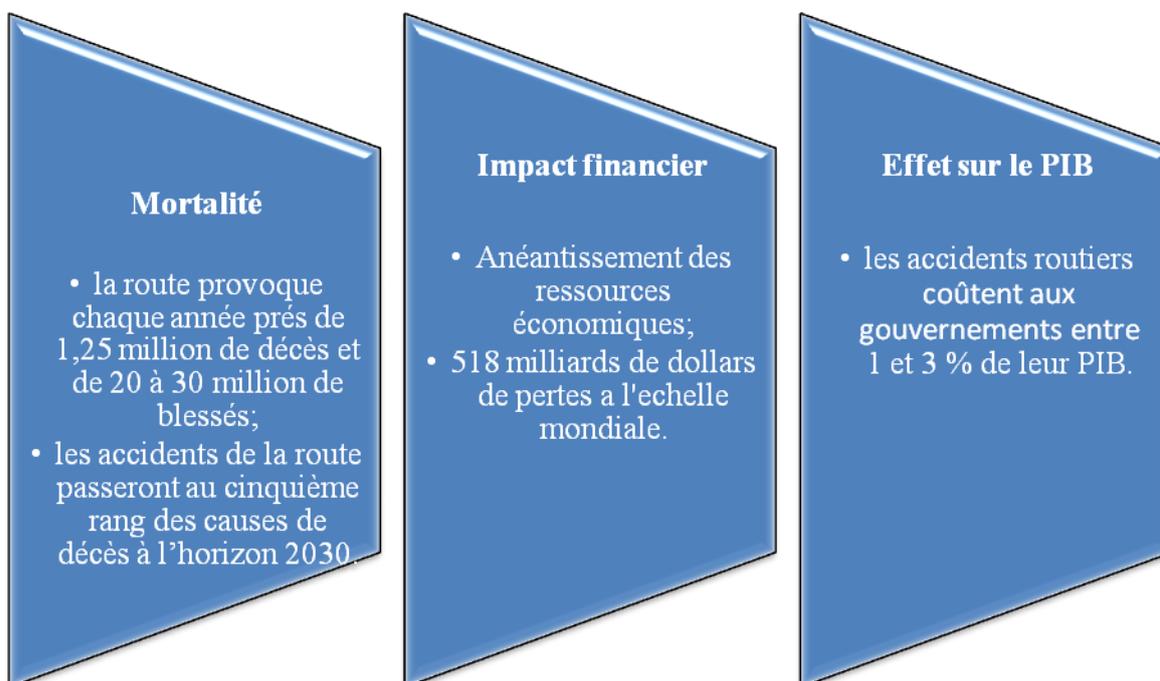
- ✓ **Coûts administratifs** : les prestations de la sécurité sociale découlent des enquêtes (et des coûts des enquêtes elles-mêmes). Elles sont un coût supplémentaire et très important pour les entreprises et le gouvernement ;

- ✓ **Coûts des assurances** : la rémunération des accidentés peut entraîner des coûts de primes plus élevés ;

- ✓ **Autres coûts** : coûts des embouteillages, coûts de location d'un véhicule.

³⁵ J.L. Alfaro, M. Chapuis, F. Fabre. : Coût socio-économique des accidents de la route . Luxembourg. 1994. P 64.

Figure 3: Conséquences socio-économiques des accidents de la route



Source : Achille P.C. : Accidents de la Route Causes d'Handicap et Frein au Développement. 2012. P 8.

Conclusion

Le transport routier présente des avantages tant pour les nations que pour les particuliers dans la mesure où il facilite la circulation des marchandises et des personnes. Il permet un meilleur accès à l'emploi, aux marchés, à l'éducation, aux loisirs et aux soins, ce qui a directement et indirectement un effet positif sur la santé des populations. Cependant, l'intensification de la circulation routière représente aussi un fardeau considérable car elle est à l'origine d'accidents de la route.

CHAPITRE II : LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ALGÉRIE

Introduction :

A l'instar de plusieurs pays de monde, l'ampleur de l'insécurité routière en Algérie est considérable, les accidents de circulation constituent un problème de santé publique majeur, et font partie des événements de la vie courante. Chaque année 4 000 personnes perdent la vie, des dizaines de milliers de blessés et des pertes économiques avoisinant les cent milliards de dinars.

En effet, les accidents de circulation ont pris ces dernières années les dimensions d'un véritable fléau. Avec une moyenne de 12 victimes par jour, ce phénomène ne cesse d'inquiéter les autorités qui n'hésitent pas à le qualifier de «terrorisme routier».

Ce chapitre est consacré à la description de l'insécurité routière en Algérie. Nous commençons par la présentation de l'évolution du parc automobile, du réseau routier et celle de la circulation en Algérie. Ensuite, nous allons présenter les mesures de la prévention et les acteurs de la sécurité routière.

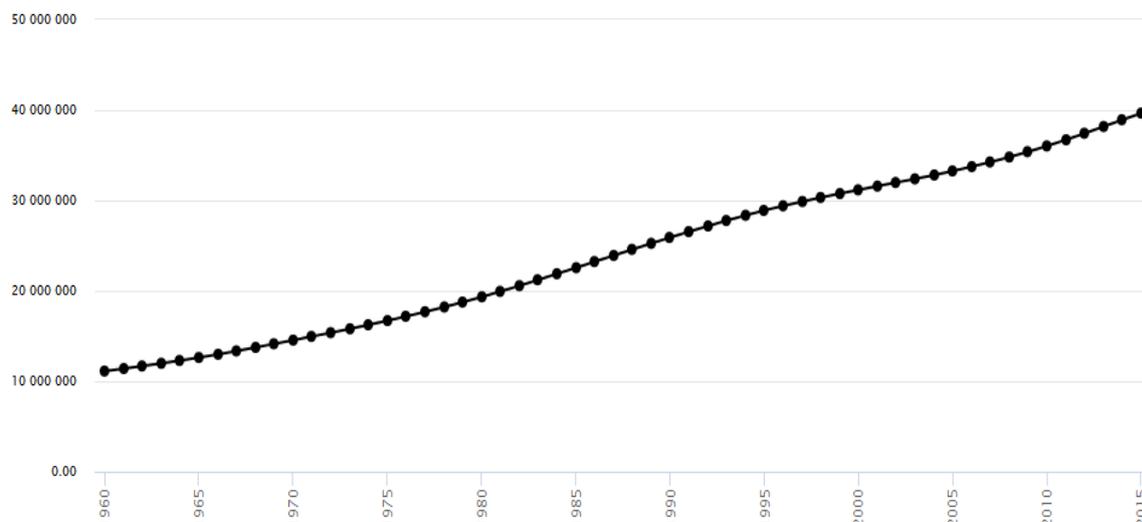
II.1. Analyse de la situation de la sécurité routière en Algérie

II.1.1. Données démographiques :

Estimée à 10,2 millions en 1962, la population algérienne est passée à 16,2 millions en 1967, à 23 millions en 1987 et à 28 millions en 2000. L'évolution de la population algérienne dans le temps est présentée par le graphe suivant :³⁶

³⁶ Office Nationale des Statistiques : 2016.

Figure 4: Évolution de la population en Algérie



Source : Rapport de l'Office Nationale des Statistiques 2016

Aujourd'hui, elle est estimée à 40,4 Millions d'habitants au 1er Janvier 2016 contre 39,9 millions d'habitants en 2015 (ONS 2016) et atteindrait 53 millions en l'an 2025 Avec une superficie 2 381 741 km². C'est une population relativement jeune avec 28,8% ayant moins de 15 ans, 62,5% ont un âge entre 15 et 59 ans et 8,7 % ont plus de 60 ans.³⁷

II.1.2. Évolution du parc automobile, du réseau routier et des accidents de circulation :

1) Parc automobile :

Les statistiques de l'Office National des Statistiques (ONS) montrent que le parc automobile ne cesse de s'accroître confirmée par des pourcentages qui ont sensiblement augmenté entre 2010 et 2015.

Selon la même source le parc automobile en circulation sur le réseau routier est de 5 683 156 véhicules en 2015, Près de la moitié aurait 20 ans d'âge et plus. L'évolution du parc national par année de mise en circulation est présentée par le tableau ci-dessous :

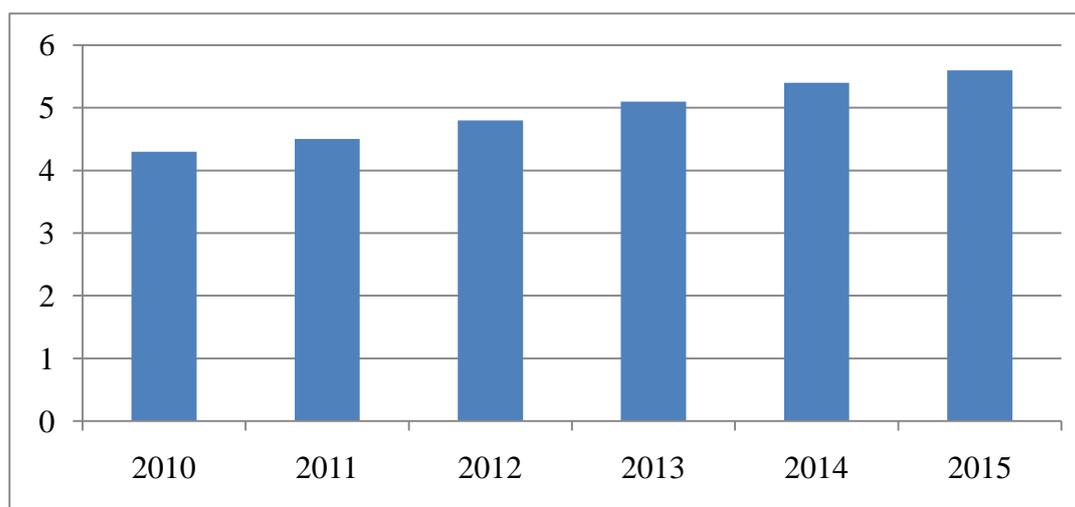
³⁷ Mounir Khaled BERRAH. : Direction Technique chargée des statistiques de Population et de l'Emploi. 2016. P1. Disponible sur le site <http://www.ons.dz>.

Tableau 01 : Évolution du parc automobile

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Parc automobile	4 314 607	4 549 490	4 812 555	5 123 705	5 425 558	5 638 156
Évolution (%)	3.30	5.46	6.07	5.56	4.53	4.75

Source : ONS 2015

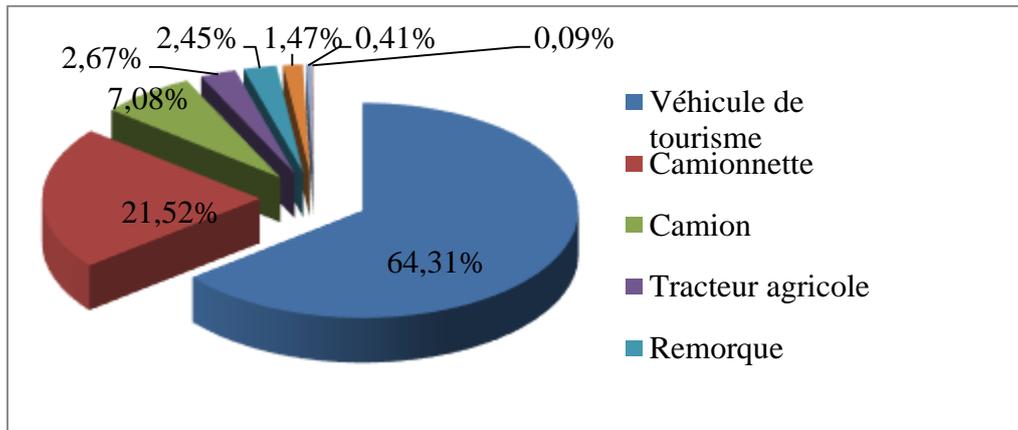
Figure 5 : Évolution du parc automobile



Source : Graphe réalisé par nos soins à partir des données du tableau 01

Durant ces cinq dernières années, de 2010 à 2015 le parc national automobile a connu un accroissement substantiel. En effet le parc automobile est passé de 4 314 607 d'unités en 2010 à 5 638 156 en fin 2015, soit 1 323 549 véhicules de plus. Par genre le parc est composé de 64,31 % de véhicules de tourisme, et de 35,69% de véhicules utilitaires. Le graphe ci-dessous explique davantage ce cas de figure :

Figure 6 : Structure du parc automobile



Source : ONS 2015

2) Réseau routier :

Il est communément admis que la route est un facteur idéal de développement économique et social d'un pays. C'est un moyen de désenclavement des localités les plus reculées et c'est l'un des piliers essentiels dans l'aménagement du territoire.

Même si quelques régions algériennes demeurent encore isolées en raison de l'absence d'infrastructure routière, le réseau routier algérien demeure l'un des plus denses du continent africain, sa longueur est estimée à 114 335 km de routes en 2015, et assure plus de 90% du volume des échanges (de personnes et de marchandises)³⁸. L'autoroute Est-Ouest de 1 216 km permet de relier la ville d'Annaba de l'extrême Est jusqu'à la ville de Tlemcen à l'extrême Ouest. Le réseau routier a évolué conformément à la distribution de la population et de ses activités : le réseau est dense dans la frange côtière, beaucoup moins dense sur les hauts plateaux, et il se réduit à un petit nombre d'axes dans le sud.

Le réseau routier algérien est en plein développement grâce au programme de modernisation des autoroutes. Nous citons la réalisation de l'Autoroute Est-Ouest totalisant 1216 km et le lancement prochain des travaux de réalisation de L'autoroute des hauts plateaux de 1020 km.

³⁸ Office Nationale des Statistiques. 2015.

Chapitre II : La sécurité routière en Algérie

Il existe aussi la route transsaharienne (nord-sud) de 9 400 km dont elle traverse l'Algérie de 3 400 km, qui a été promu par le gouvernement pour accroître le commerce entre les six pays traversés par cette route (Algérie, Mali, Niger, Nigeria, Tchad et Tunisie).

Le réseau routier algérien est composé de :³⁹

- **Routes Nationales (RN) :** Sont toutes voies destinées à assurer les liaisons entre les frontières du territoire de la République (30 290km).
- **Chemins de wilayas (CW) :** Sont toutes voies destinées à assurer les communications entre deux ou plusieurs régions du territoire de la République (23 883 Km).
- **Chemins communaux(CC) :** Sont toutes voies destinées à assurer les communications d'intérêt local ou agricole (59 091 Km).
- **Autoroutes (A) :** Route spécialement conçue et réalisée pour la circulation rapide automobile, ne croisant à niveau ni route, ni voie de chemin de fer, ni voie de circulation des piétons, accessible seulement en des points aménagés à cet effet et ne desservant aucune propriété riveraine. Elle comporte, dans les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes à sens unique, séparées l'une de l'autre par un terre-plein central non destiné à la circulation (1 071 Km).
- **Ouvrages d'Art : 4 910 O.A**
 - 2642 ouvrages d'art sur les routes nationales ;
 - 1302 ouvrages d'art sur les chemins de wilayas ;
 - 966 ouvrages d'art sur les chemins communaux.

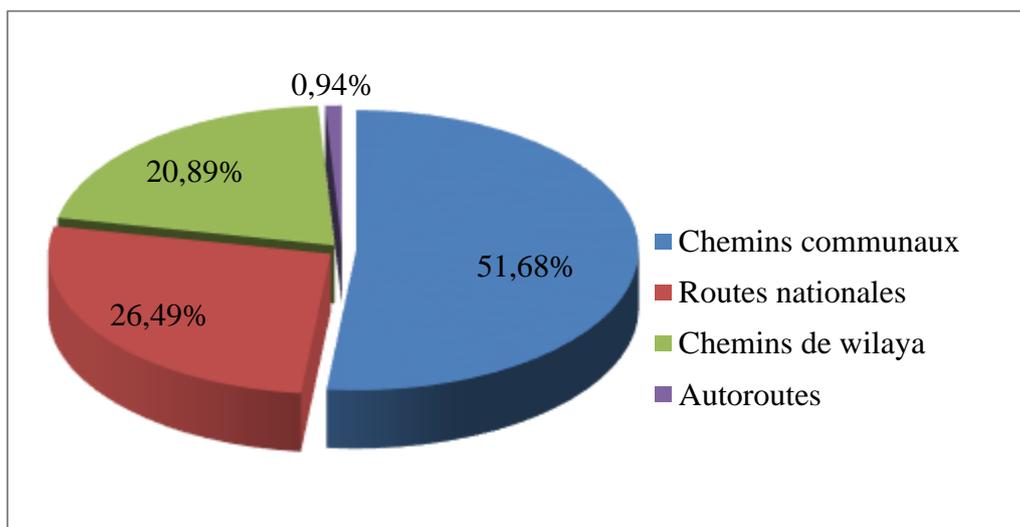
Tableau 02 : La structure du réseau routier en Algérie pour l'année 2015

Réseau routier	Longueur (en Km)	En %
Routes Nationales (R.N)	30 290 km	26.49
Chemins de Wilaya (C.W)	23 883 Km	20.89
Autoroutes (A)	1 071 Km	0.94
Chemins Communaux (C.C)	59 091 Km	51.68
Totale	114 335	100

Source : M.FERGUENIS, S. ZOUGAGH, « les conditions de sécurité des conducteurs du secteur de transport de marchandise par route ». Université de Bejaia. 2016.

³⁹ M.FERGUENIS, S. ZOUGAGH. : Les conditions de sécurité des conducteurs du secteur de transport de marchandise par route. Mémoire de Master en Economie de Transport. Université de Bejaia. 2016.

Figure 7 : La répartition de réseau routier en Algérie 2015



Source : Graphe réalisé par nos soins à partir des données du tableau 02

Le secteur des travaux public s'attèle chaque année à réaliser des actions qui permettent la sauvegarde et la prévention du patrimoine routier existant, d'une part, et d'autre part à développer des projets structurants, qui visent à mettre en valeur de manière cohérente le territoire.

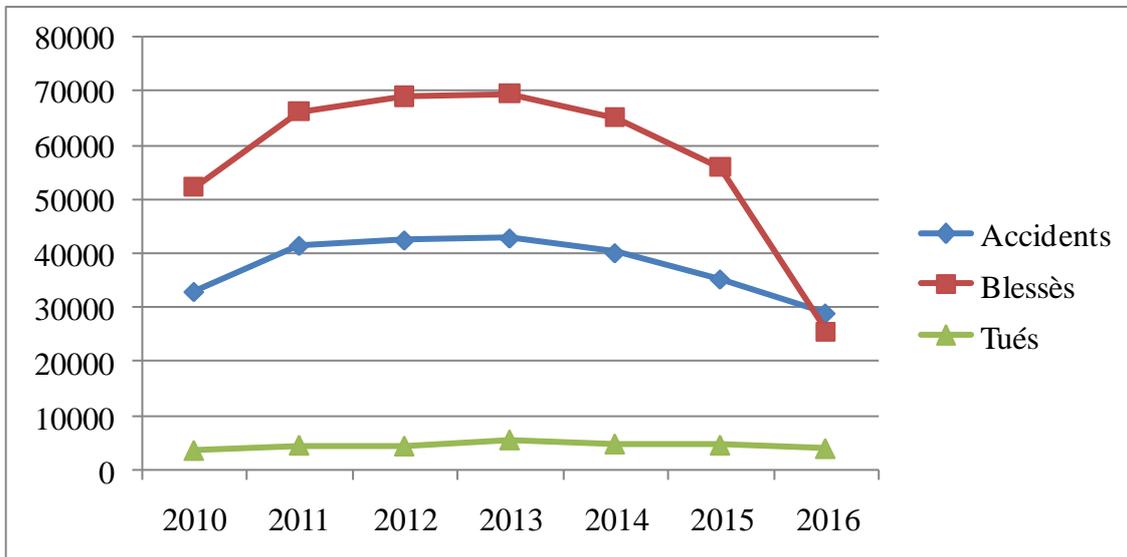
Le réseau routier a marqué une forte évolution en termes d'amélioration. Les chemins communaux représentent l'essentiel du réseau routier en Algérie avec une longueur de 59 091Km, soit un taux de 51.68% du réseau total, suivi des routes nationales avec un taux de 26.49% en 2015 dans l'importance du trafic routier et garantissent la circulation entre les grandes villes.

3) Les accidents de circulation :

Sont des accidents qui ont lieu sur le réseau routier entre un engin roulant (automobile, moto, vélo, etc.) et toute autre chose ou personne et qui anéantissent des milliers de vie humaine et causent des tragédies sociales, ainsi que des pertes économiques importantes. De nombreux facteurs contribuent aux risques de collision telle que type de véhicule, la vitesse de circulation, l'environnement routier, l'expérience du conducteur mais aussi son comportement et son état physique.

En Algérie, le nombre d'accident a atteint durant l'année 2015, plus de 35 000 accidents avec 4 610 morts et 55 994 blessés. L'évolution du nombre d'accidents, de blessés et de tués de 2010 à 2016 est présentée par la figure suivante :

Figure 8: Évolution du nombre d'accidents, de blessés et de tués



Source : CNPSR (Centre National de Prévention et Sécurité Routière). Focus sur la sécurité routière. 2016. P 3.

L'analyse de ces chiffres peut être faite selon les périodes suivantes :

De 2010 à 2013 : Cette phase est caractérisée par une augmentation du nombre d'accidents (23.27%), de tués (33.93 %) et de blessés (24.64 %), les causes peuvent s'expliquer par la croissance du parc automobile, le non-respect du code de la route, la conduite des jeunes ayant un permis de conduire moins de deux ans (35% des cas sont à l'origine des accidents de la route mortels). Pendant l'année 2013, la barre des 5000 morts a été franchie pour la première fois pendant plusieurs années.

De 2014 à 2015 : Après trois années consécutives d'augmentation du nombre de tués sur nos routes, l'Algérie a connu une tendance baissière dans le nombre des accidents et de tués. Ceci est dû à des mesures préventives, le renforcement de la formation et de la qualification des conducteurs, en particulier les conducteurs professionnels, l'amélioration du contrôle technique et de sécurité routière, et la mise en place d'organes nationaux de prévention et de coordination dans le domaine de la sécurité routière.

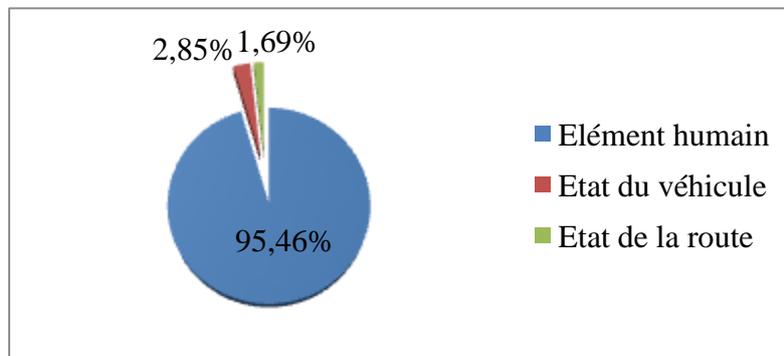
Chapitre II : La sécurité routière en Algérie

2016 : Le taux des accidents de circulation a enregistré une baisse de plus de 18.02% durant l'année 2016, le nombre des accidents de circulation à l'échelle nationale se situe à 28856 accidents, ayant engendré 3 992 morts et 25 705 blessés. Ces chiffres, comparés avec ceux de 2015, font ressortir une diminution du nombre d'accidents, de blessés et de morts respectivement de 18,02%, de 54,09% et de 13,4%.

II.2. Les mesures de la prévention routière :

L'élément humain reste la première cause des accidents à hauteur de 95.46%, l'état du véhicule à 2.85% et l'état de la route à 1.69%.

Figure 9: Les facteurs des accidents de la route en Algérie



Source : CNPSR (Centre National de Prévention et Sécurité Routière). Focus sur la sécurité routière. 2016. P 5.

Pour faire face à cette véritable hécatombe, les pouvoirs publics ont multipliés les actions et les initiatives au cours de ces dernières années, notamment à travers le durcissement du système de sanction du code de la route, la refonte des programmes de formation des conducteurs, l'amélioration de l'état du réseau routier, la généralisation du contrôle technique automobile, la modernisation des équipements de contrôle des services de sécurité, aspects qui ont contribué, un tant soit peu à réduire la facture de l'insécurité routière.

II.2.1. Les politiques de la sécurité routière :

Les accidents de la route et leurs conséquences en termes de morbidité et mortalité constituent une préoccupation actuelle des pouvoirs publics. Dès lors, il apparaît socialement optimal de mettre en place des politiques visant la lutte contre l'insécurité routière en développant une nouvelle culture de l'usage de la route et du véhicule. Elles répondent à l'objectif premier de réduire le nombre d'accidents, de tués et blessés sur les routes.

1) Mesures liées à l'Homme :

• Ceintures de sécurité :

L'occupant de tout véhicule devra utiliser les ceintures de sécurité à tout moment. Tous les véhicules (possédés, contractés ou loués) doivent être équipés de ceintures de sécurité pour chaque occupant. Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire pour les occupants des sièges arrière dans les véhicules de transport en commun de personnes, équipés de ceinture de sécurité, de plus de 9 places, y compris celle du conducteur, à l'exception des véhicules de transport urbain. Il est également souligné qu'il est interdit de transporter les enfants de moins de dix ans sur les sièges avant. Le conducteur doit prendre les précautions nécessaires afin de protéger et retenir les enfants sur les sièges arrière des véhicules.

Imposer le port du casque pour les deux-roues : Les blessures à la tête sont la principale cause de décès chez les conducteurs de deux-roues. Le casque protège très efficacement contre ce type de traumatisme

• Formation et qualification du conducteur :

Tous les conducteurs doivent avoir en leur possession un permis de conduire valide (délivré par l'autorité publique compétente) pour la catégorie du véhicule à utiliser. « Le permis de conduire est un permis à responsabilité et un certificat de capacité obtenu après une formation et un examen, attestant qu'une personne est apte à conduire dans l'espace public de circulation sans mettre en danger sa vie et celle des autres ».

Les instructions pour une bonne conduite défensive devraient inclure les suivants :⁴⁰

- Révision des normes et politiques de la compagnie qui sont reliées à la conduite ;
- Techniques de conduite défensive ;
- Techniques de gestion des déplacements ;
- Gestion de la vigilance et de l'épuisement ;
- Effet des médicaments et abus de substances toxiques ;
- Systèmes de ceinture de sécurité des véhicules et des équipements de sécurité ;
- Vérifications avant le déplacement et position appropriée pour s'asseoir ;
- Risques de conduite locaux (y compris la sécurité individuelle), réglementation et culture ;
- Conduite commentée ;
- Evaluation de la compétence de conduite et du comportement.

- **Éducation à la sécurité routière :**

L'éducation à la sécurité routière vise à promouvoir la connaissance et la compréhension des règles et des conditions de la circulation, d'améliorer les aptitudes par la formation et l'expérience, et de stimuler ou de modifier les attitudes eu égard à la prise de conscience des risques, la sécurité individuelle et la sécurité des autres usagers de la route. Les programmes d'éducation sont généralement destinés à des groupes d'élèves et s'inscrivent dans le cadre scolaire (contrairement à la formation des conducteurs).

Par contre, les campagnes de sécurité routière ont pour finalité le changement des comportements, elles cherchent soit à améliorer les connaissances en relation avec un problème de sécurité routière, soit à changer les attitudes vis-à-vis de comportements de conduite particulières, tels que la conduite sous l'influence de l'alcool ou la pratique de vitesses trop élevées.

- **Le permis à point :**

Les accidents de circulation devraient baisser sensiblement avec l'introduction prévue du permis à points dans le cadre de l'application de la nouvelle loi sur la sécurité routière. Le permis à points est un outil modulaire et pédagogique visant à responsabiliser les conducteurs et à renforcer la lutte contre l'insécurité routière. Dans ce nouveau système, le permis de

⁴⁰ Association Internationale du Pétrole et du Gaz : Procédure de sécurité recommandée pour le transport routier. Partenariat Gouvernement Ouvert. Avril 2005. P 4.

Chapitre II : La sécurité routière en Algérie

conduire est doté d'un capital de 24 points qui sera réduit à chaque infraction commise par le titulaire du permis. Le contrevenant sera également soumis à une amende forfaitaire et à des sanctions pénales selon les cas, selon la nouvelle loi.

Durant la période probatoire de deux ans, le permis de conduire est affecté d'un capital de 12 points seulement, précise le texte qui note que lors de cette période, l'infraction commise entraîne l'annulation du permis de conduire.

Le retrait des points se fait selon un barème qui distingue quatre degrés de contraventions qui nécessitent un retrait de 1 à 6 points selon leur nature, mais 10 points seront retirés en cas de délits. Après le retrait de tous les points, le permis de conduire devient invalide et son titulaire est tenu à le remettre aux services habilités du ministère de l'Intérieur. Dans ce cas, l'intéressé ne peut postuler à l'obtention d'un nouveau permis de conduire, qui sera soumis à la période probatoire, qu'après 6 mois de la date de remise de son permis.

Lequel délai est porté à un an dans le cas où son permis a fait l'objet de deux invalidations sur une période de cinq ans. Le ministre des transports parle dans le même ordre d'idées de la suspension du permis de conduire dans des cas de délits. Au chapitre des sanctions, le ministre annonce leur durcissement. Il est ainsi question pour les contraventions de 1er degré, qui concernent notamment la présentation de documents et l'usage d'un équipement de véhicule non conforme, d'une amende est fixée à 2.000 DA. S'agissant des contraventions du 2ème degré, en l'occurrence empiètement d'une ligne continue, arrêt et stationnement abusifs, ils sont punis d'une amende forfaitaire de 2.500 DA.

Des peines d'emprisonnement de six mois à deux ans et d'une amende de 20.000 DA à 50.000 DA sont prévues en outre pour tout conducteur d'un véhicule de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge, ou le poids total roulant autorisé est supérieur à 3.500 kg, ou d'un véhicule de transport de personnes de plus de 9 places, qui serait, suite au non-respect des prescriptions légales du temps de conduite et du temps de repos⁴¹. Ainsi que la confection du permis de conduire biométrique en prévision de la mise en œuvre de la nouvelle loi relative au permis de conduire à points qui entrera en vigueur fin 2017.

⁴¹ www.scooterdz.com

- **Intervention efficace des secours :**

La réaction aux appels d'urgence doit être efficace de manière à assurer l'arrivée rapide des services de secours appropriés sur les lieux de l'accident. Il est possible de réduire l'intervalle de temps écoulé entre le moment de l'accident et l'arrivée des équipes de secours (délai d'intervention) en recourant à des dispositifs techniques, en adoptant des mesures infrastructurelles, en délivrant aux usagers de la route des instructions expliquant de façon claire la conduite à tenir lorsque les véhicules de secours doivent se frayer un chemin, mais aussi grâce à une bonne organisation et à une bonne coordination des actions à engager sur le lieu de l'accident.⁴²

- **Premiers soins et transfert des victimes :**

La prise en charge des blessés par des professionnels de la santé au cours de la première heure suivant l'atteinte corporelle («l'heure cruciale») revêt une importance critique. En effet, si une personne ayant subi un traumatisme grave ne reçoit pas les soins médicaux appropriés dans les 60 premières minutes suivant la collision, ses chances de récupération correcte diminuent de façon radicale. La dispense de soins médicaux professionnels, le maintien dans un état stable des personnes accidentées en vue de leur transport, de même que la rapidité et la sécurité de leur transfert vers un centre de traumatologie augmentent les chances de survie et réduisent les risques de lésion à vie.

- **Amélioration de la sécurité des usagers vulnérables :**

- ✓ **Les traversées des piétons :**

Les obstacles à la visibilité, tout d'abord, ont une influence déterminante dans de nombreux accidents. Notamment, lorsqu'un piéton débouche entre des véhicules en stationnement ou à l'arrêt, le conducteur dispose de très peu de temps pour réagir, même s'il roule à une vitesse modérée.

Les traversées soudaines de chaussée par des piétons excessivement concentrés sur un objectif à atteindre (attraper son bus, rejoindre une connaissance de l'autre côté de la rue, etc.) constituent un autre trait fréquent des accidents de piéton, surtout chez les enfants et les

⁴² Commission Européenne : Meilleures pratiques en matière de sécurité routière. Guide des mesures au niveau des pays. Luxembourg. 2010.

adolescents. Mais d'autres insuffisances en matière d'attention ou de recherche d'information sont également relevées. Par exemple, en intersection, les automobilistes interagissent avec d'autres véhicules auxquels ils doivent céder le passage, et cela peut mobiliser une grande partie de leur attention, au détriment des piétons, qui ne sont alors pas perçus. Plus rarement, des configurations inhabituelles (comme certaines voies à contre sens) peuvent conduire des piétons à se tromper concernant les sens de circulation, et à regarder du mauvais côté lors de la traversée d'une voie.

D'autre part, la nuit détériore la perception des piétons par les automobilistes, même en présence d'éclairage public. Cet effet s'accroît lorsque la pluie s'ajoute à la nuit. Un piéton qui traverse peut alors ne pas être vu par un automobiliste et être renversé. En outre, l'alcoolisation des piétons ou des conducteurs impliqués est plus souvent observée la nuit. Hors agglomération, les rares piétons circulant de nuit le long de la chaussée courent de grands risques, car les conducteurs, s'ils sont gênés par les feux de croisement de véhicules en sens inverse, peuvent ne pas les percevoir et les percuter à vitesse élevée. Ces accidents sont particulièrement sévères. Une autre catégorie d'accident grave concerne des piétons s'affairant autour de véhicules en panne sur des infrastructures rapides (autoroutes, routes express, etc.), et qui sont trop tardivement perçus par un conducteur⁴³.

Les piétons sont les seuls usagers de la route qui ne sont pas protégés, ils ont causés près de 50% des accidents de la route dans les zones urbaines pendant l'année 2015. Lorsque la traversée de la chaussée par les piétons devient dangereuse ou impossible suite à des travaux et aménagements de la route, des mesures doivent être prises pour offrir aux piétons des passages alternatifs sécurisants et accessibles.

2) Mesures liées aux infrastructures :

- **De meilleures routes améliorent la sécurité routière :**

Pour remédier à l'insécurité routière, ces dernières années, l'Algérie a défini un plan d'infrastructure ambitieux visant à créer un vaste réseau d'autoroutes et de routes provinciales (locales). Une solution, tout à fait coûteuse, mais qui présente l'énorme avantage de fluidifier de façon durable le trafic, engendrant ainsi des économies en matière de consommation de carburant et une forte réduction des impacts sur l'environnement.

Mais en matière de sécurité routière, il faut réduire le nombre d'accidents et bien sur leur gravité, pour cela il faut un réseau routier plus sûr en particulier en zone rurale qui va

⁴³ OMS : Rapport : Comment améliorer la sécurité des piétons ? Dossier thématique. 2015. P 2.

permettre de fournir un environnement sécurisé des conducteurs (usagers de la route) et bien sûr une importance économique pour la société, qui devient une question très pertinente dans le domaine de la planification des transports. Le ministère des Travaux publics devrait engager une campagne de signalisation, placer les différentes plaques du code de la route de manière très visible et dans des emplacements étudiés, procéder à la matérialisation de nos routes par des tracés visibles et étudiés.

Les ralentisseurs constituent des instruments matériels destinés à la réduction de la vitesse sur certaines voies. Ils doivent être implantés selon des normes et mesures unifiées à travers le territoire national. La mise en place ainsi que les lieux d'implantation de ces ralentisseurs sont soumis à l'autorisation préalable du wali, sur proposition du président de l'assemblée populaire communale. L'usage des ralentisseurs et les conditions relatives à leur mise en place ainsi que les lieux de leur implantation sont fixés par voie réglementaire.

- **La Signalisation :**

La signalisation routière informe à l'avance les usagers de la route des directions à suivre et du comportement à adopter pour circuler en sécurité. Le maintien en bon état des panneaux de signalisation est donc essentiel, particulièrement pour les conducteurs peu familiers avec la route où ils circulent et notamment en conduite de nuit. Toutefois, l'usure de certains panneaux de signalisation ne leur permet plus de réfléchir adéquatement la lumière des phares et ils deviennent ainsi plus difficilement lisibles en conduite de nuit.

- **Le trottoir :**

En Algérie, Que l'on soit piéton ou conducteur, le problème qui se pose à nous est le trottoir, qu'il soit occupé par un commerçant qui étale toute sa marchandise, par un pylône électrique, par des travaux interminables, par des poubelles, ou carrément des voitures y stationnées.

Alors que le trottoir est un espace dédié aux piétons qui constituent un élément de liaison essentiel des réseaux piétonniers car ils permettent d'isoler le piéton des dangers de la circulation routière. Il permet aux différentes catégories qui composent ce groupe de marcher, de courir, de jouer, de se rencontrer et de discuter. Il doit être adapté aux ressources de mobilité de tous et garantir une continuité de cheminement.

➤ Aménagement des trottoirs :

Largeur minimale : Une largeur de trottoir de 2 m, à augmenter principalement en fonction de : la fréquentation piétonne du trottoir, et la vitesse maximale autorisée sur la route qui longe le trottoir. Elle permet un croisement confortable et sûr entre deux piétons, y compris ceux se déplaçant en fauteuil roulant ou avec une poussette. Par ailleurs, cette dimension permet à une personne en fauteuil roulant d'effectuer un changement de direction à tout moment.

Hauteur libre minimale (2m35) : Echafaudages de chantiers, panneaux de circulation, parasols ou stores, lampadaires, supports publicitaires suspendus, branches, ... ne doivent pas exposer le piéton au risque de se heurter la tête. Hauteurs libres insuffisantes pouvant gêner ou mettre en danger le piéton.

• Passages pour piétons :

Les passages pour piétons devraient permettre à ceux-ci de traverser la chaussée dans de bonnes conditions de sécurité. Ils ne peuvent donc pas simplement être assimilés à un marquage sur la chaussée, mais doivent être considérés comme un ouvrage d'aménagement de la circulation, faisant partie intégrante de la conception des routes. Leur emplacement et leur aménagement devraient donc toujours être prévus lors de la planification, de l'étude et de la construction de la route dans son ensemble.

En général, l'objectif devrait être, là où cela est possible, de privilégier la traversée des rues par les piétons en sécurité sans changement de niveau. Cependant, lorsqu'il est nécessaire d'améliorer la sécurité des piétons dans certains endroits où la circulation est dense et rapide sur plus de deux voies, des ouvrages d'art tels que des passerelles ou des passages souterrains devraient être envisagés, s'ils sont correctement entretenus, éclairés et accessibles à tous les piétons, y compris les personnes à mobilité réduite, peuvent être une bonne solution. Par ailleurs, là où la traversée à pied d'une route à niveau présente des dangers, les piétons devraient être empêchés de traverser à l'aide de barrières et/ou autres obstacles.

Dans la zone conduisant au passage, rien ne devrait réduire la visibilité. En effet, pour pouvoir traverser en toute sécurité, les piétons doivent être en mesure de voir, à une distance suffisante, les véhicules qui arrivent et, d'autre part, être vus par les conducteurs de ces véhicules. C'est pourquoi, pour assurer une bonne visibilité à proximité d'un passage pour

piétons, il est recommandé, soit d'élargir les trottoirs à l'endroit du passage, partout où cela est possible, pour que leurs bords soient alignés avec la limite côté chaussée des emplacements de stationnement, soit de faire respecter l'interdiction de s'arrêter et de stationner avant le passage, sur une distance qui devrait être au minimum de cinq mètres. Afin de bien faire respecter cette interdiction, il est possible d'utiliser un marquage au sol approprié.⁴⁴

- **Sécurité aux passages à niveau :**

Un passage à niveau désigne tout croisement à niveau d'une route avec une voie de chemin de fer ou de tramway à plate-forme indépendante. Dans certains pays, les passages à niveau englobent aussi un croisement d'une ligne ferroviaire avec une voie piétonnière.⁴⁵

3) Mesures liées au véhicule :

- **Le contrôle technique :**

La visite technique destinée à vérifier l'état d'entretien du véhicule automobile et son aptitude à circuler sans danger sur la route. Le contrôle technique peut prendre la forme d'un contrôle périodique, d'un contrôle non-périodique ou d'une contre-visite (Véhicule refusé sans interdiction de circuler), cette action est effectuée par un agent qualifié appelé contrôleur technique. Un bon entretien des véhicules est par ailleurs indispensable pour limiter les risques d'accidents de la route. Il est important de vérifier régulièrement :

- Le niveau d'huile, de liquide de refroidissement, de liquide de frein, d'essence, de lave-glace ;
- La pression et l'usure des pneus ;
- Le système d'éclairage ;
- Les plaquettes de frein etc.

Sur le plan matériel, il faudrait renforcer le contrôle technique des véhicules en multipliant le nombre de points de contrôle pour les transports en commun, les transports de marchandise et les véhicules de tourisme dépassant un certain âge. Il y aurait lieu de mettre en place un contrôle strict en matière de pièces de rechange des véhicules et mettre fin à l'introduction dans le pays des pièces contrefaites.

⁴⁴ Commission Économique Pour l'Europe Des Nations Unies : Comité Des Transports Intérieures. :Résolution d'ensemble sur la circulation routière. New York et Genève. 2010. P 75.

⁴⁵ Idem P 19.

Chapitre II : La sécurité routière en Algérie

Périodicité des visites de contrôle technique :

Les visites réglementaires doivent être effectuées conformément aux périodicités spécifiées ci-après ⁴⁶:

Tableau 03 : Périodicité des visites de contrôle technique

Catégories de véhicules	Périodicité
Transport en commun de personnes/Taxis/Autoécoles/ Ambulances/Transport de matières dangereuses	<ul style="list-style-type: none">• A la première mise en circulation ;• Chaque 06 mois.
Transport de marchandises (PTAC supérieur à 3.5tonnes)	<ul style="list-style-type: none">• A la première mise en circulation ;• Chaque année.
Transport de marchandises (PTAC inférieur ou égal à 3.5 tonnes)	<ul style="list-style-type: none">• A la première mise en circulation ;• Tous les 2 ans pour les véhicules de moins de quatre (04) ans d'âge ;• Tous les ans pour les véhicules de plus de quatre (04) ans d'âge.
Véhicules de dépannage/Véhicules de location	<ul style="list-style-type: none">• A la première mise en circulation ;• Chaque année
Véhicules Particuliers	<ul style="list-style-type: none">• Tous les 2 ans pour les véhicules de moins de six (06) ans d'âge ;• Tous les ans pour les véhicules de plus de six (06) ans d'âge.
Toutes les catégories de véhicules	<ul style="list-style-type: none">• A chaque changement de propriétaire ;• A chaque ré immatriculation du véhicule.

Source : ENCTA : Etablissement National de Contrôle Technique Automobile. 2015.

⁴⁶ ENCTA (Etablissement National de Contrôle Technique Automobile). : Contrôle technique des véhicules automobiles. 2015.

Chapitre II : La sécurité routière en Algérie

L'Etablissement national de contrôle technique (ENACTA), a introduit en 2017 un nouveau système informatique pour assurer une bonne qualité et une fiabilité du contrôle techniques des véhicules, et permettre ainsi la réduction de l'intervention humaine dans ces opérations et lutter contre les pratiques irrégulières de certaines agences de contrôle. Ce nouveau système informatique de contrôle qui garantira la sécurité des véhicules mis en circulation, sera aussi un moyen efficace qui va contre carrer ces irrégularités et les pratiques de complaisance et de favoritisme menées par certaines agences de contrôle.

En fait, les mauvais contrôles techniques des véhicules constituent un des facteurs provocateurs aux accidents de circulation, ces derniers ne cessent d'augmenter chaque année, engendrant des dégâts matériels et humains considérables. En effet, la lutte contre le terrorisme routier exige la modernisation des dispositifs nécessaires, à l'instar du contrôle technique de l'automobile. Dans ce contexte, la mise en place du système informatique du contrôle technique de l'automobile représente un saut qualitatif dans la sécurisation de la circulation routière susceptible de réduire le nombre des accidents de circulation.

Le directeur de l'ENACTA a indiqué que 340 agences de contrôle sont en activité au niveau national. Par ailleurs, 33 agences ont fait l'objet de fermeture provisoire dont la durée maximale est de six mois, alors que 87 ont reçu des avertissements et 58 autres ont fait l'objet de mise en demeure. Au niveau des prix du contrôle technique l'ENACTA a augmenté le tarif de 30 % vu que ces tarifs n'ont pas connu de changement depuis près d'une quinzaine d'années.

Chapitre II : La sécurité routière en Algérie

Les nouveaux tarifs du contrôle technique automobile appliqués depuis le 1er janvier 2017, s'affichent comme suit⁴⁷ :

Tableau 04 : Tarifs du contrôle technique automobile appliqués depuis le 1er janvier 2017

TYPE	LIBELLE	NATURE DE VISITE	TARIF TTC
Leger	Véhicule Particulier	Contre.....Visite	429.40 DA
		Visite.....Périodique	1022.98 DA
	Véhicule Location	Contre.....Visite	429.40 DA
		Visite.....Périodique	1022.98 DA
	Taxi	Contre.....Visite	378.90 DA
		Visite.....Périodique	1075.91 DA
	Auto-école	Contre.....Visite	378.90 DA
		Visite.....Périodique	1075.91 DA
	Ambulance	Contre.....Visite	429.40 DA
		Visite.....Périodique	1176.91 DA
	TR Marchandise	Contre.....Visite	593.59 DA
		Visite.....Périodique	1433.47 DA
	TR M Dangereuse	Contre.....Visite	644.09 DA
		Visite.....Périodique	1688.41
	Dépanneuse	Contre.....Visite	593.59 DA
		Visite.....Périodique	1587.41 DA

Source : Les nouveaux tarifs depuis le 1er janvier 2017 - Algérie360.htm

⁴⁷ Les nouveaux tarifs depuis le 1er janvier 2017 - Algérie360.htm

4) Projet de Jumelage :

En Algérie, le Centre National de Prévention et de Sécurité Routière (CNPSR) est l'organisme pilote de la sécurité routière. A ce titre, il a pour rôle de fédérer les différents acteurs qui agissent dans ce domaine. Il a aussi pour tâche d'établir les statistiques et de construire et diffuser les campagnes de prévention et de sensibilisation. Toutefois, le CNPSR ne remplit pas complètement sa mission. Pour cela, il participe dans le projet de Jumelage depuis une année avec la direction générale de transport espagnole et en partenariat avec la délégation française à la sécurité routière dans le but d'avoir les bonnes pratiques en matière de sécurité routière dans les pays leaders. Notamment la Suède qui est passé leader en matière de réduction de la sinistralité et l'accidentalité routière grâce à ces méthodes révolutionnaires basées sur les TIC, avec 263 décès sur les routes suédoises en 2016. Le pays ambitionne réaliser le record inédit de zéro mort sur ses routes en 2020, à la faveur d'une stratégie gouvernementale basée sur les transports intelligents.

L'activité consistera à appuyer le CNPSR pour, d'une part réformer en profondeur ses structures en vue de faire mieux collaborer toutes les parties prenantes à la problématique de la sécurité routière et d'autre part définir les emplois nécessaires et les procédures de fonctionnement. La mise en œuvre de projet de jumelage faisant intervenir un organisme de l'UE ayant une tradition en matière de sécurité routière offre l'opportunité de concrétiser le renforcement d'une structure de façon à être organisée, structurée et dotée des moyens et outils nécessaires pour mener des campagnes de prévention et de sécurité routière efficaces à même de faire baisser le nombre d'accidents de la route et d'assister les différents acteurs impliqués dans la sécurité routière et coordonner leurs actions. Le projet de jumelage constitue un cadre adéquat pour le renforcement des capacités du CNPSR à travers l'appui à ses activités d'élaboration et de vulgarisation de campagnes de prévention en matière de sécurité routière.⁴⁸

➤ **Les missions du CNPSR :**

- ✓ Engager toutes actions et mesures allant dans le sens de la promotion des méthodes de la prévention routière ;
- ✓ Coordonner les actions des différents intervenants en matière de prévention et de sécurité routière ;

⁴⁸ Fiche de Projet de Jumelage. Appui au CNPSR pour un renforcement significatif de la Sécurité Routière. P 32, 33.

Chapitre II : La sécurité routière en Algérie

✓ Encadrer et animer les travaux des comités de wilaya chargés de la mise en œuvre des programmes de prévention et de sécurité routière tracée par le centre ;

✓ Animer et organiser des campagnes de sensibilisation et de prévention routière ;

✓ Elaborer des rapports annuels et pluriannuels sur la sécurité routière ;

✓ Entreprendre des études et recherches en rapport avec ces missions ;

✓ Concevoir et organiser les moyens et les méthodes de la promotion de l'enseignement des règles de la prévention et de la sécurité routières dans les établissements scolaires et les centres de formation spécialisés des transports, et ce en coordination avec les autorités compétentes ;

✓ Développer l'information, l'éducation et la formation dans le domaine de la prévention et de la sécurité routières ;

Promouvoir le mouvement associatif en matière de prévention et de sécurité routières.

✓ Organiser et participer aux travaux d'organismes nationaux et internationaux ayant la même vocation ;

Mettre en place le fichier national des accidents de circulation routière et diffuser les statistiques y afférentes.

➤ Autres Institutions publiques associées à certaines activités du Jumelage :

Le Ministère des Transports, pour ses compétences en matière de transport routier, de sécurité routière, de réglementation des transports et de développement et gestion des infrastructures de transports de type tramway ;

La Gendarmerie nationale, dans ses compétences en matière de contrôles et de sécurité routière ;

La Sûreté Nationale, dans ses compétences en matière de contrôles et de sécurité routière ;

La Protection Civile, dans ses compétences en matière de gestion des accidents et des risques ainsi que de la prévention ;

Le Ministère des Travaux Publics, dans ses compétences en matière de signalisation et d'aménagements routiers ;

Chapitre II : La sécurité routière en Algérie

Le Centre National des Permis de conduire (CENAPEC), dans ses compétences en matière d'encadrement des cours de conduite et des examens à la conduite ;

L'Etablissement National de Contrôle Technique Automobile (ENACTA), dans ses compétences en matière de contrôle de véhicules ;

Le Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Locales, dans ses compétences en matière de réglementation et de gestion des fichiers du permis de conduire et de cartes grises.

5) Lancer des campagnes de sensibilisation :

Sensibiliser au maximum les conducteurs de véhicules, de bus, des semi-remorques et des camions, ainsi que les autres usagers de la route sur le danger de la route et du nombre de décès enregistrés chaque année en Algérie, en partenariat avec des entreprises publiques et privées, à travers les médias, les panneaux publicitaires et les dépliants.

II.3. Les acteurs de la sécurité routière :

La lutte contre l'insécurité routière est une affaire de plus haut point, elle se distingue par ses chiffres démesurés de tués et blessés sur les routes. L'Etat a donc un rôle majeur dans ce combat mais il n'est pas seul, les collectivités locales, les assurances, les entreprises et les associations ainsi que tous les usagers sont également concernés. En fin de compte, « c'est l'affaire de tous ».

1) **L'Etat** : Parmi ces acteurs, c'est en premier lieu l'Etat qui intervient, par l'intermédiaire de différents Ministères et de leurs services.

- **Ministère des Transports** : Permis de conduite, lois, décrets d'applications, revue de la loi, veille technique et juridique, formation des cadres, introduction des nouveaux dispositifs liés à la sécurité routière.

- **Ministère des Travaux publics** : l'état des routes et autoroutes, les tracés (passage par les zones urbaines ou rurales), l'implantation des passerelles, carrefours, etc.

- **Ministère de l'Education et celui de l'enseignement supérieur** : sensibilisation, implantation des écoles, des portes de sorties, des horaires, et des aménagements para-scolaires pour garder les écoliers.

Chapitre II : La sécurité routière en Algérie

- **Ministère de l'Intérieur** : encadrement des forces de l'ordre et application stricte et intelligente des lois en vigueur. La Délégation Générale à la Sûreté Nationale s'illustre au travers des actions de la Police Nationale. Les forces de police opèrent au sein des agglomérations urbaines. Elles ont pour mission à la survenue des accidents de constater et établir qui des deux (2) conducteurs est fautif afin de faciliter la tâche pour les indemnisations. La gendarmerie nationale intervient hors agglomération.

- **Ministère de la Défense** : La direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) assure la direction des formations et unités chargées de la lutte contre l'insécurité routière. Elle élabore la doctrine d'emploi, oriente et coordonne leur action.

- **Ministère de la Santé** : Est-ce que les hôpitaux sont prêts à absorber le nombre croissant des accidents de la route ? sont-ils équipés ? formés ? y a-t-il assez de centres, les ambulances, les ambulanciers...

- **Ministère de l'Industrie** : Homologation des équipements industriels et de contrôle technique.

- **Ministère de l'information et des télécommunications** : Dans le cadre des politiques de sécurité routière, les informations sont généralement diffusées au public par les différents services de communication, tels que la presse, la radio et la télévision, et par plusieurs supports, on peut citer les brochures, les dépliants, les chants éducatifs. C'est ainsi que la télévision et la radio servent le plus souvent de support aux campagnes de sécurité, la presse écrite est le support le plus mobilisé pour diffuser les derniers bilans de sécurité routière ou pour décrire et expliquer les dernières mesures qui vont être mises en place.

- **Ministère du Travail** : les temps de conduite des conducteurs professionnels, bus et camions sont-ils règlementés ? si oui comment est-ce que nous les contrôlons ? par qui ? est-ce que l'entreprise peut être incriminée si son conducteur est responsable d'un accident ?

- **Ministère de la Justice** : Si nous constatons une infraction, quels sont les textes qui répriment, Il prépare les projets de loi dans les domaines relevant du droit pénal et de la procédure pénale et en élabore les circulaires d'application.

- **Ministère des Finances** : En passant par les douanes, s'assurer que les véhicules importés, sont bien conforme aux standards internationaux, certain pays asiatiques sont moins regardant a la qualité et à la conformité aux normes exigées.

2) Les associations :

Les associations se présentent comme des acteurs autonomes ou des partenaires de la prévention routière et constituent face à l'administration une force de proposition, de critique ou d'incitation, d'action, de relais ou de mise en œuvre.

Les principales associations de la sécurité routière :

- ✓ Les amis de la route ;
- ✓ Tarik El salama ;
- ✓ El baraka, etc.

3) Les collectivités locales :

Les collectivités locales sont des acteurs privilégiés pour l'amélioration de la sécurité routière, notamment dans la gestion de leur voirie. De nombreuses collectivités locales (communes, groupements de communes, conseils généraux) se sont associés à l'État pour mener des actions d'éducation, de formation et de communication. Par exemple, la commune est chargée de l'action sociale, de l'entretien des routes et du développement économique. Les collectivités territoriales décentralisées sont chargées de l'organisation et de la gestion de la sécurité routière dans leurs circonscriptions.

4) Les compagnies d'assurances :

L'assurance est une opération par laquelle une personne (l'assureur) groupe en mutualité d'autres personnes (les assurés) afin de les mettre en mesure de s'indemniser mutuellement en cas de réalisation d'une perte (le sinistre) à laquelle elles sont exposées des suites de la réalisation de certains risques, moyennant une somme appelée prime (ou cotisation) payée par chaque assuré à l'assureur. Elles ont pour missions, par leurs activités de compensation des risques au sein des mutualités, d'apporter une sécurité financière aux assurés, en leur versant en cas de sinistres garantis, les indemnités contractuellement convenues.

Les assurances jouent également un grand rôle dans les opérations de prévention des risque d'accident en apportant une contribution importante à son développement soit par des participations aux conférences, réunions, colloques-y afférent, soit par le financement des campagnes de prévention, soit encore par la prise en compte de moyens de prévention et de secours dans la tarification. La souscription d'une police d'assurance, du moins pour ce qui est de la responsabilité civile est obligatoire à tout usager de la route qui possède un véhicule à moteur.

5) Les auto-écoles :

Une auto-école, appelée également « école de conduite » est un centre de formation théorique et pratique de la conduite de véhicule motorisé, La mission première d'une auto-école est de préparer le candidat à l'obtention du permis de conduire. Pour cela, elle forme l'élève à l'examen théorique (le code de la route) et à l'examen pratique (la conduite). Voici les différentes missions d'une école de conduite :

- Dispenser une formation théorique (25 heures) et pratique (30 heures) afin que l'on puisse passer l'examen en toute sécurité.
- Protéger les conducteurs des dangers de la route
- Permettre au candidat de circuler sur la route

Selon la FNAC, il existe actuellement en Algérie environ 7.000 auto-écoles, alors que le nombre d'examineurs ne dépasse pas les 400 éléments au niveau national.

6) Les entreprises :

Les entreprises doivent :

- Assurer un entretien périodique selon les recommandations du constructeur ;
- Effectuer des inspections périodiques pour tous les organes de sécurité du véhicule ;
- S'assurer que tous les véhicules autorisés à circuler sont éligibles ;
- S'assurer que le véhicule est utilisé dans des fins pour lesquelles il est conçu ;
- Avoir une procédure en place pour la maintenance et l'inspection des véhicules ;
- Respect des prescriptions légales du temps de conduite et du temps de repos ;
- Le respect de poids total autorisé en charge.

Conclusion :

Pour faire face à cette véritable hécatombe, les pouvoirs publics ont multiplié les actions et les initiatives au cours de ces dernières années, notamment à travers le durcissement du système de sanction du code de la route, la refonte des programmes de formation des conducteurs, l'amélioration de l'état du réseau routier, la généralisation du contrôle technique automobile, la modernisation des équipements de contrôle des services de sécurité, aspects qui ont contribué, un tant soit peu à réduire la facture de l'insécurité routière.

CHAPITRE III : CONSTAT SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LA WILAYA DE BEJAIA

Introduction :

La wilaya de Bejaia, comme toutes les wilayas du nord du pays, est aussi affectée par le fléau des accidents de circulation. D'après les statistiques de la direction de la protection civile de la région, Bejaia occupe la 7^{ème} place en termes d'accidents et la 9^{ème} place en termes de tués en 2016. Sachant que la wilaya d'Alger et de Djelfa occupent la première place respectivement en termes d'accidents (6 238), et en termes de décès (112 mort).

La collecte d'informations sur les accidents de la route est confiée aux forces de l'ordre intervenant sur les lieux d'accidents (gendarmerie en rase campagne et police en zone urbaine). Il est important de noter ici que les statistiques actuelles ne distinguent pas entre blessés graves et légers et que seuls les tués sur coup sont comptabilisés.

L'environnement du risque routier nécessite une analyse spécifique. L'étude que nous nous proposons permettra de mieux comprendre le phénomène de l'insécurité routière (en prenant le cas de la wilaya de Bejaia), en déterminant les caractéristiques les plus dominantes dans l'explication du phénomène et les facteurs qui l'amplifient.

III.1. Analyse de la situation de la sécurité routière dans la wilaya de Bejaia :

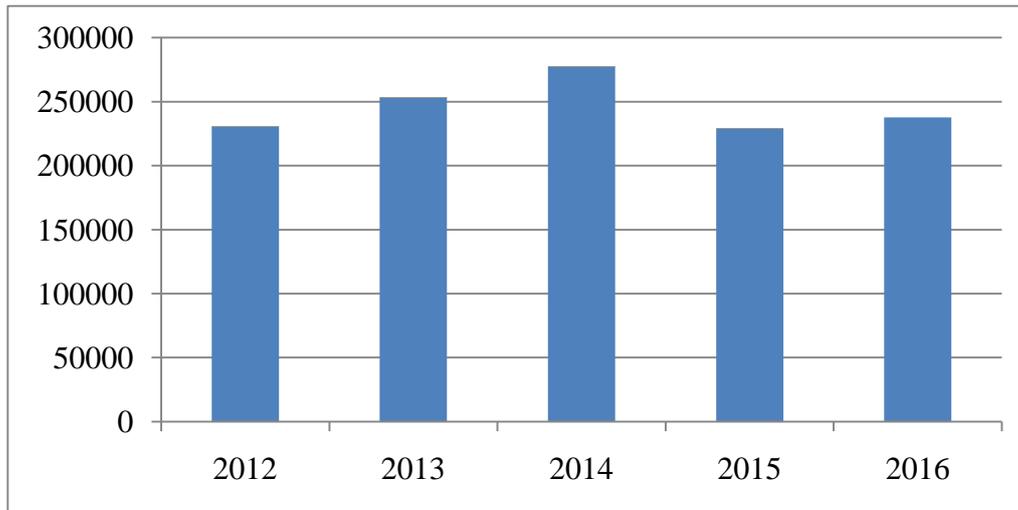
III.1.1.Évolution du parc automobile :

Les statistiques de la DRAG montrent que le parc automobile en circulation sur le réseau routier de la wilaya de Bejaia est de 237 594 véhicules en 2016, Près de la moitié aurait 20 ans d'âge et plus. L'évolution du parc automobile dans la wilaya de Bejaia par année de mise en circulation est présentée par le tableau ci-dessous :

Tableau 05 : Évolution du parc automobile dans la wilaya de Bejaia

	2012	2013	2014	2015	2016
Parc automobile	230 618	253 441	277 652	229 122	237 594
Évolution (%)	8,5	9	8,72	-21,18	3,57

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des données recueillies au niveau de la DRAG de la Wilaya de Bejaia

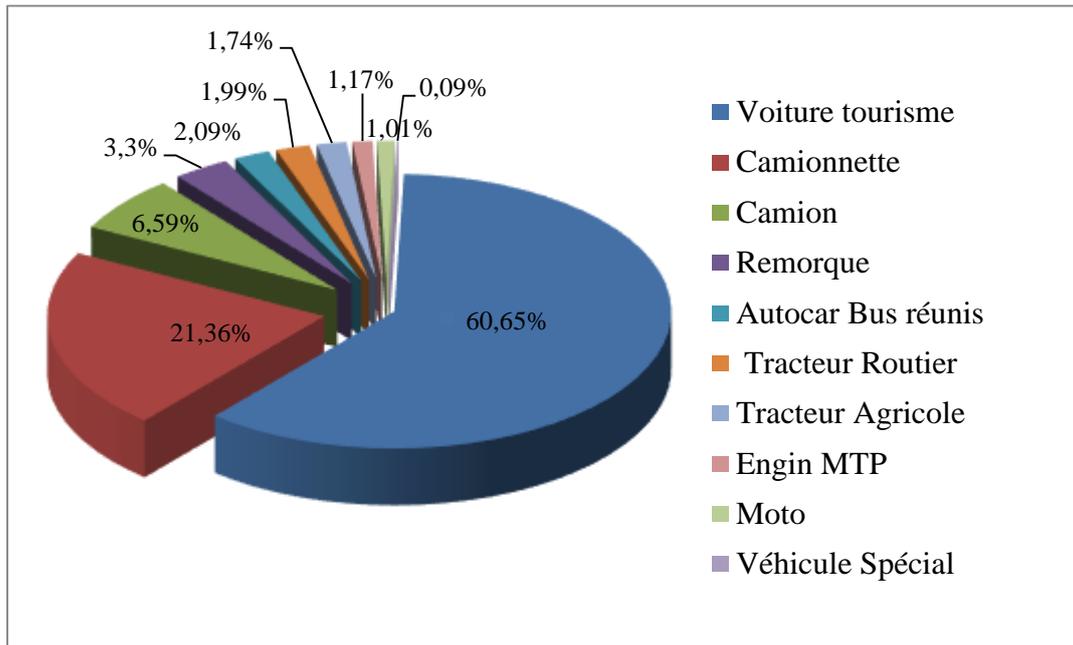
Figure 10: Évolution du parc automobile dans la wilaya de Bejaia

Source : Graphe réalisé par nos soins à partir des données recueillies au niveau de la DRAG de la Wilaya de Bejaia

Le parc automobile est passé de 230 618 véhicules en 2012 à 237 594 véhicules en 2016, soit une augmentation de 2,9 %. Pour l'année 2014, selon les statistiques de la DRAG, il a été estimé à 277 652 véhicules, ce qui représente une augmentation de 16,9% par rapport à 2012, puis il s'est diminuer à 229 122 véhicules soit -48 530 (-21,18 %) véhicules en 2015 par rapport à 2014. Cette diminution est causée par le recul des exportations des véhicules, le pouvoir d'achat des citoyens et l'annulation des crédits à la consommation.

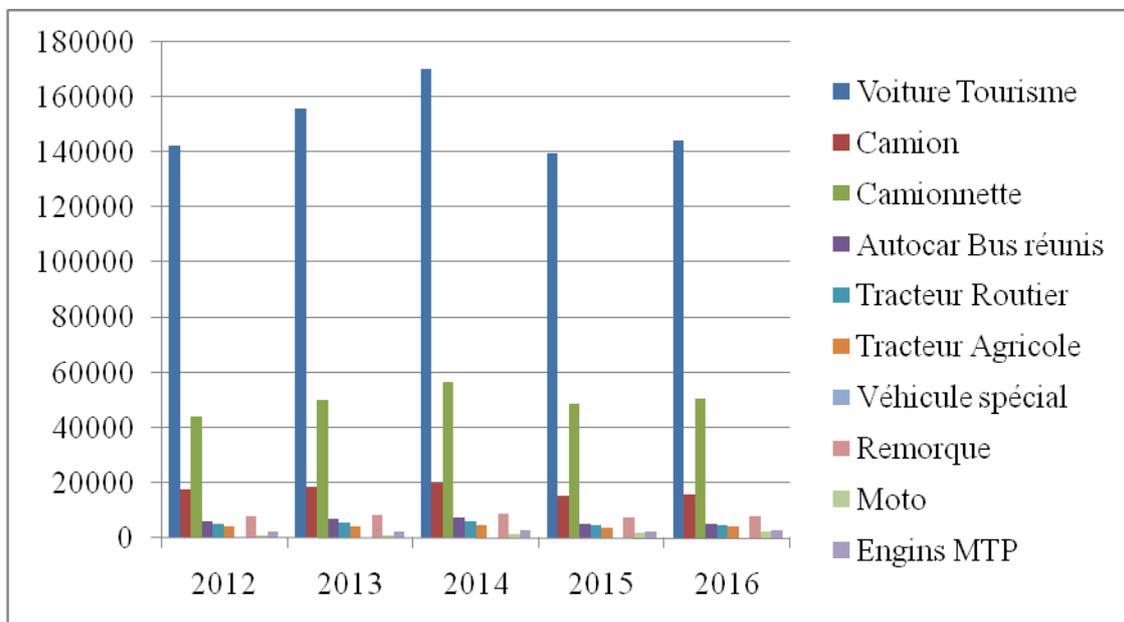
Par genre le parc est composé de 60,65 % de véhicules de tourisme, et de 21,36 % de véhicules utilitaires. Le graphe ci-dessous explique davantage ce cas de figure :

Figure 11: Structure du parc automobile de la wilaya de Bejaia



Source : Graphe réalisé par nos soins à partir des données recueillies au niveau de la DRAG de la Wilaya de Bejaia

Figure 12 : Évolution du parc automobile par type de véhicule



Source : Graphe réalisé par nos soins à partir des données recueillies au niveau de la DRAG de la Wilaya de Bejaia

Chapitre III : Constat sur la sécurité routière dans la wilaya de Bejaia

L'évolution du parc automobile de la wilaya de Bejaia par année de mise en circulation selon le genre montre que l'accroissement a concerné beaucoup plus les véhicules de tourisme que les autres genres.

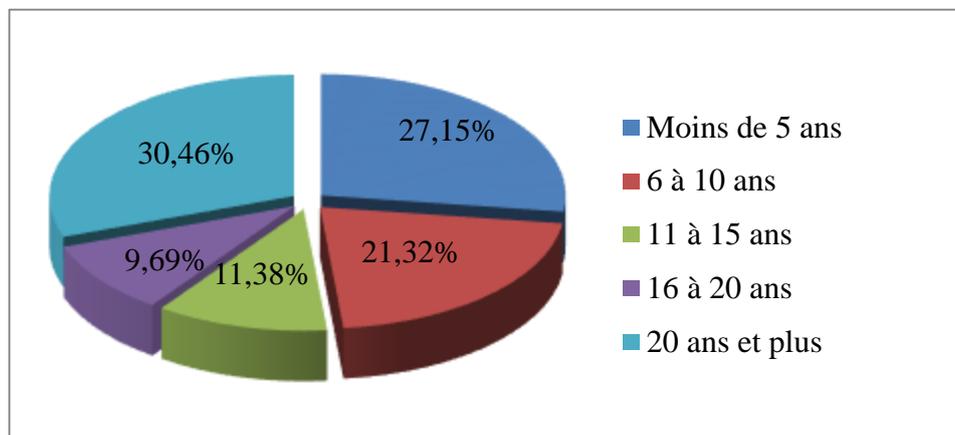
En effet, la figure ci-dessus montre que :

✓ Le parc des véhicules de tourisme est passé de 142 424 unités en 2012 à 170 071 en 2014, soit 27 647 véhicules de plus, puis il s'est reculer en 2016 à 144 100 véhicules, soit 25 971 véhicules de moins.

✓ Le parc des camions et des camionnettes avec l'apport de 76 360 unités en 2014, contre 61 894 véhicules en 2012 soit 14 466 unités de plus, puis il s'est diminuer en 2015 pour augmenter légèrement en 2016 à 66 406 unités contre 64 268 véhicules en 2015 (+2 138 unité).

Selon la même source la plus part des véhicules en circulation sur les routes de la wilaya sont âgés de plus de 20 ans. La répartition des véhicules par âge est représentée par la figure suivante :

Figure 13: Parc automobile par âge



Source : Graphe réalisé par nos soins à partir des données recueillies au niveau de la DRAG de la Wilaya de Bejaia

Les véhicules de la tranche d'âge (6 à 10 ans) représentent 21,32% du parc automobile de la wilaya, de 11 à 15 ans (11,38%), de 16 à 20 ans (9,69%) et enfin les véhicules de 20 ans et plus représentent 30,46%, soit 72 377 unités dont plus de la moitié (57,46%) sont des véhicules de tourisme (41 588 véhicules).

Il est à noter aussi que les véhicules de tourisme prédominent la catégorie de moins de 5 ans. Pour l'année 2016, la proportion des véhicules de moins de 5 ans est de :

- 58,11% pour les véhicules de tourisme contre 56,63% en 2012 ;
- 27,44% pour les camionnettes contre 25,15% en 2012 ;
- 3,47% pour les camions contre 6,64% en 2012 ;
- 0,96% pour les tracteurs agricoles contre 0,55% en 2012 ;
- 2,10% pour les tracteurs routiers contre 3,23% en 2012 ;
- 0,17% pour les véhicules spéciaux contre 0,08% en 2012 ;
- 1,11% pour les autocars et bus réunis contre 2,52% en 2012 ;
- 2,79% pour les remorques contre 3,49% en 2012 ;
- 2,53% pour les motos contre 0,45% en 2012 ;
- 1,31% pour les engins MTP contre 1,18% en 2012.

III.1.2. Permis de conduire :

Le permis de conduire est un permis à responsabilité et un certificat de capacité obtenu après une formation et un examen, attestant qu'une personne est apte à conduire dans l'espace public de circulation sans mettre en danger sa vie et celle des autres. Dans la wilaya de Bejaia cette formation est assurée par :⁴⁹

- 292 Auto-écoles ;
- 139 Moniteurs agréés en activité ;
- 13 Examineurs.

1) Les catégories de permis de conduire :

Il existe plusieurs catégories de permis de conduire en Algérie :⁵⁰

- **Catégorie A2** : Concerne les deux-roues motorisés.
- **Catégorie B** : Concerne les véhicules dont le poids total autorisé en charge ne dépasse pas 3500 kg.
- **Catégorie C** : Concerne les véhicules affectés au transport des marchandises et matériel (poids lourds). Le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 3500 kg.

⁴⁹ Direction de transport de la wilaya de Bejaia.

⁵⁰ Journal Officiel de la République Algérienne. N° 76. 28 novembre 2004.

Chapitre III : Constat sur la sécurité routière dans la wilaya de Bejaia

✓ **C1** : Véhicules automobiles affectés au transport de marchandises ou de matériel, dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 3500 kg et n'excède pas 19 tonnes pour les véhicules isolés.

✓ **C2** : Véhicules automobiles affectés au transport de marchandises ou de matériel, dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 19 tonnes.

➤ **Catégorie D** : Véhicules automobiles affectés au transport de personnes :

- Dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 3500 kg ;
- Ou transportant plus de huit (8) personnes, non compris le conducteur (les enfants de moins de dix (10) ans comptent pour une demi-place lorsque leur nombre n'excède pas dix (10) ;
- Ou comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit (8) places assises.

Aux véhicules de cette catégorie, peut être attelée une remorque dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 750 kg.

➤ **Catégorie E** : Véhicules relevant des catégories B ou F (B) attelés d'une remorque dont le poids total autorisé en charge excède 750 kg.

- Lorsque le poids total autorisé en charge de la remorque est supérieur au poids à vide du véhicule tracteur ;
- Ou que le total des poids totaux autorisés en charge de l'ensemble (véhicule tracteur plus remorque) est supérieur à 3500 kg ;
- Véhicules de la catégorie D attelés d'une remorque dont le poids total autorisé en charge excède 750 kg.

➤ **Catégorie F** : véhicules relevant des catégories A2 ou B, conduits par des infirmes et spécialement aménagés pour tenir compte de leur infirmité. Aux véhicules de catégories F(B) peut être attelée une remorque n'entraînant pas le classement dans la catégorie E.

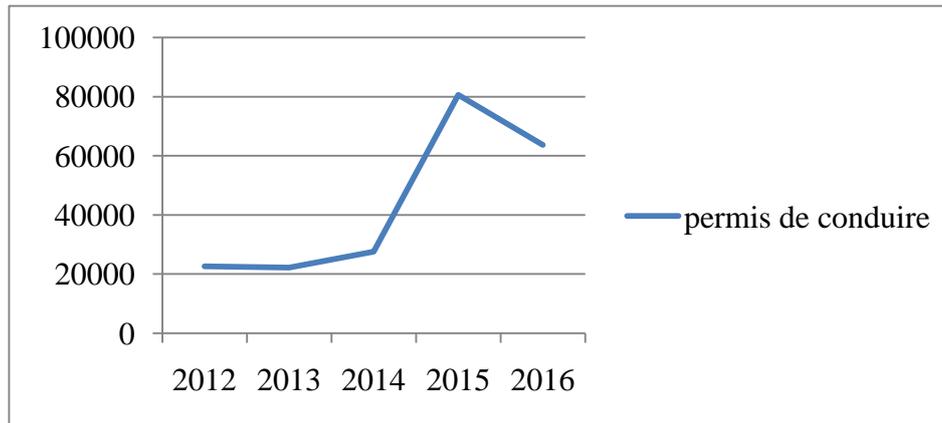
2) Évolution du nombre de permis de conduire :

Tableau 06 : Évolution de nombre des permis de conduire

	2012	2013	2014	2015	2016
Permis de conduire	22 649	22 209	27 637	80 589	63 648
Évolution (%)	2	-1,98	19,64	65,71	-26,61

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des données recueillies au niveau de la DRAG de la Wilaya de Bejaia

Figure 14 : Évolution de nombre des permis de conduire



Source : Graphe réalisé par nos soins à partir des données recueillies au niveau de la DRAG de la Wilaya de Bejaia

Il est intéressant de souligner que l'évolution du parc automobile est accompagnée par une augmentation des nombres des nouveaux permis de conduire.

En 2015, nous avons atteint 80 589 permis de conduire, soit une augmentation de 65,71% par rapport à 2014. En 2016 le nombre de permis de conduire a baissé à 26,61%.

Selon les données de la DRAG, Pas moins de 20 525 infractions au code de la route ont été enregistrées par les services de la sécurité routière, relevant de la sûreté de la wilaya de Bejaia, et ce, depuis décembre 2015 à mai 2017 entraînant 6 713 retrait de permis de conduire aux automobilistes malveillants et l'établissement à leur encontre d'amendes forfaitaires. Les violations constatées sont liées principalement à l'utilisation du portable au volant, dépassement dangereux, non-respect du stop et excès de vitesse détecté par radar.

II.1.3. Le réseau routier :

La wilaya de Bejaia est divisée administrativement en 52 communes et 19 daïras avec une superficie de 3 268 km², la population résidente est évaluée, en 2014, à 951 000 habitants. Elle dispose d'un réseau routier qui assure les interconnexions avec les différentes destinations, il est l'un des plus denses du pays avec notamment⁵¹ :

- Routes nationales : 444,20 km ;
- Chemins de wilaya : 659 km ;

⁵¹ Larbi ABID. : La couverture sanitaire dans la wilaya de Bejaia. 2015.

Chapitre III : Constat sur la sécurité routière dans la wilaya de Bejaia

- Chemins communaux : 3 228 km ;
- Une pénétrante autoroutière de 100 km, en cours de réalisation, reliera la wilaya à l'autoroute Est-Ouest, s'étend sur une longueur de 100 km.

Les principaux axes routiers sont dans un état relativement convenable, et desservent les principaux centres dynamiques de la wilaya.

III.1.4. Les accidents de circulation :

La wilaya de Bejaia, comme toutes les wilayas du nord du pays, est aussi affectée par le fléau des accidents de circulation, selon les statistiques de la protection civile de la wilaya le nombre d'accident a atteint durant l'année 2016, 1827 accidents avec 2213 blessés et 66 décès. L'évolution du nombre d'accidents, de blessés et de tués de 2011 à 2016 est présentée par le tableau et la figure ci- dessous :

Tableau 07 : Comparaison des accidents de 2011 jusqu'à 2016

Années	Nombre d'accidents	%	Nombre de blessés	%	Nombre de décès	%
2011	1016	11,02	1577	12,82	53	15,23
2012	1355	14,70	1710	13,96	50	14,37
2013	1533	16,63	1981	16,18	67	19,25
2014	1778	19,29	2451	20,01	55	15,80
2015	1708	18,53	2314	18,90	57	16,38
2016	1827	19,82	2213	18,07	66	18,97
Totaux	9217	100	12246	100	348	100

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des données recueillies au niveau de la Direction de la Protection Civile de la Wilaya de Bejaia

La lecture des données du tableau ci-après montre que le nombre d'accidents, de blessés et de tués est en évolution d'une année à l'autre.

L'analyse de ces chiffres peut être faite selon les périodes suivantes :

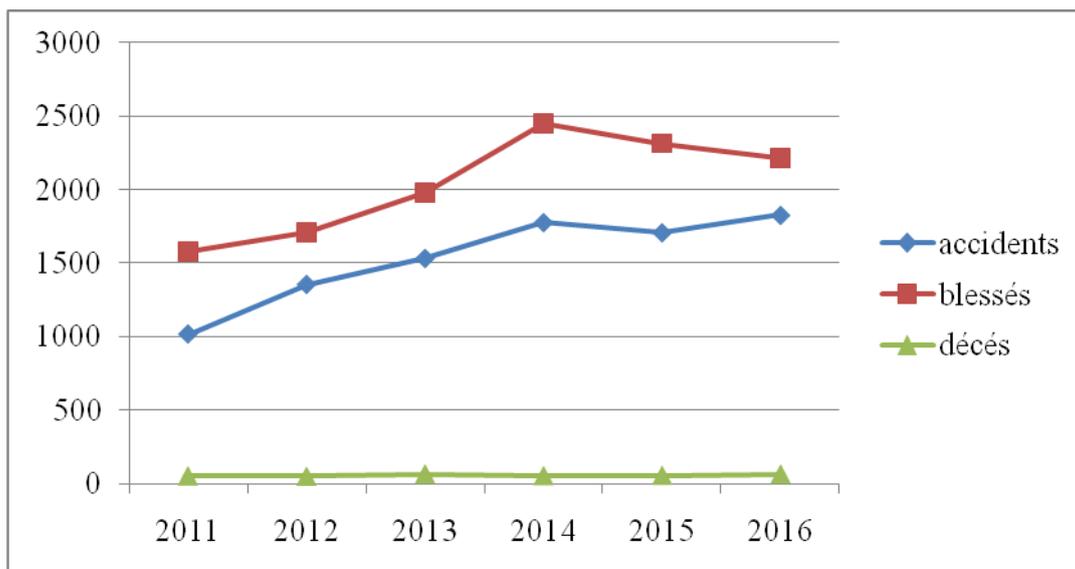
De 2011 à 2014 : Cette période est caractérisée par l'augmentation de nombre des accidents et de blessés. Ceci est dû en grande partie à l'inconscience des usagers de la route quant au respect du code de la route, à l'évolution du parc automobile et de nombre de permis de conduire. Durant cette période le nombre d'accidents a augmenté de 762 accidents soit 42,86%, le nombre de blessés est évolué de 874 blessés soit 35,66%, selon le même bilan 55 personnes ont été tuées sur les routes en 2014. Cela représente 12 vies épargnées par rapport à 2013, soit une baisse de 17.91% de la mortalité routière.

L'année 2015 : Cette année a marqué une chute de nombre d'accidents avec un écart de -70 accidents (-3,94%), et -137 blessés soit (-5.59%) et plus 2 vie perdues par rapport à 2014.

On note bien que la baisse du nombre des accidents est due à la diminution du parc automobile durant cette année et aux mesures préventives appliquées dans le domaine la sécurité routière et l'application de nouvelles technologies pour dissuader les comportements des conducteurs.

L'année 2016 : Cette année a enregistré le plus grand nombre d'accidents avec 1827 accidents soit une augmentation de 119 accidents (6.51%), accompagné par un accroissement de nombre de décès, 66 tués soit une augmentation de 9 décès(+13.64%).

Figure 15: Évolution de nombre d'accidents, de blessés et des décès de 2011 jusqu'à 2016



Source : Graphe réalisé par nos soins à partir des données recueillies au niveau de la Direction de la Protection Civile de la Wilaya de Bejaia

Tableau 08 : Comparaison des accidents selon les 4 premiers mois 2016/2017 :

Mois	Accident		blessés		Tués	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Janvier	18	34	46	45	04	07
Février	17	20	27	28	03	00
Mars	24	19	30	28	11	04
Avril	21	28	25	52	09	04
Total	79	101	128	153	27	15

Source : Tableau réalisé par nos soins à partir des données recueillies au niveau du Groupement de la Gendarmerie Nationale de la Wilaya de Bejaia

A partir de la lecture de tableau on constate que le nombre des accidents et des blessés a connu une diminution, respectivement avec un taux de -27,85 % et -19,53 %. Par contre le nombre de tué s'est augmenté de 12 morts.

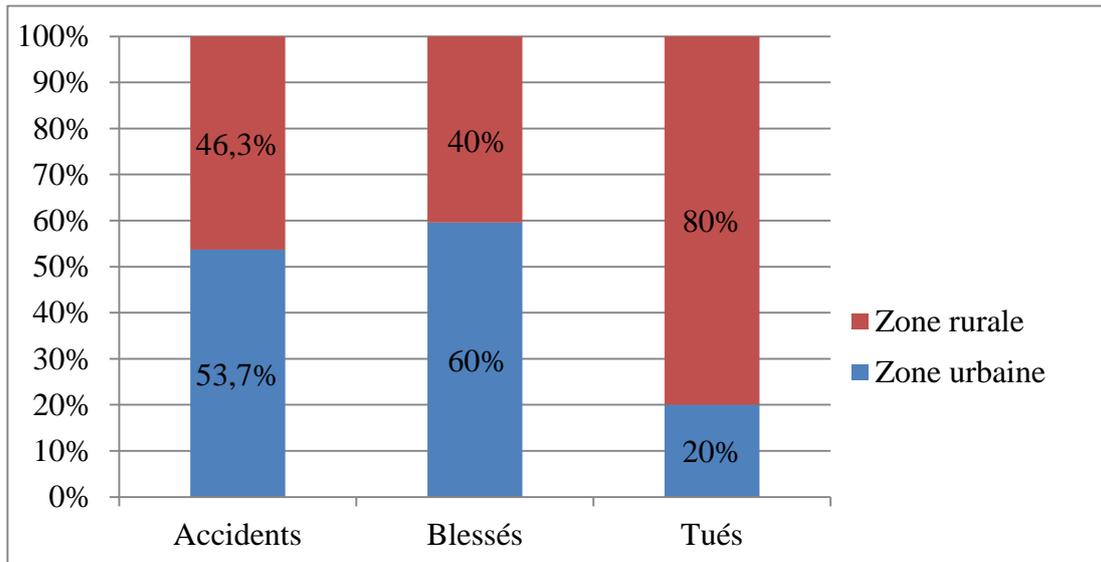
III.1.4.1. Caractéristiques des accidents de la route pour l'année 2016 :

Dans cette partie relative à l'analyse des caractéristiques des accidents et victimes enregistrés durant l'année 2016, nous allons montrer particulièrement la répartition géographique des accidents, les usagers exposés ainsi que les catégories de véhicules impliqués.

1) Répartition géographique inégal des accidents :

Les statistiques des accidents de la route sont inégalement réparties entre les zones urbaines et rurales.

Figure 16 : Répartition des accidents, des blessés et des tués par zone



Source : Graphe réalisé par nos soins à partir des données recueillies au niveau des Forces de l'Ordre de la Wilaya de Bejaia

Pour l'année 2016, les statistiques de la protection civile et celle de la gendarmerie nationale montrent que par type de réseau c'est sur les routes nationales qu'on enregistre le plus d'accidents avec un taux de 66,93 %, particulièrement sur la RN 09 (Bejaia – Sétif) et la RN 26 (Bejaia-Bouira), à cause de la charge de ces routes par le transport routier des marchandises entre le port de Bejaia et la zone industrielle d'Akbou, et les sites touristiques de la région visité par différents touristes. Et par type de zone, la moitié des accidents surviennent dans la zone urbaine avec 435 accidents contre 375 accidents soit 46,3 % en rase campagne.

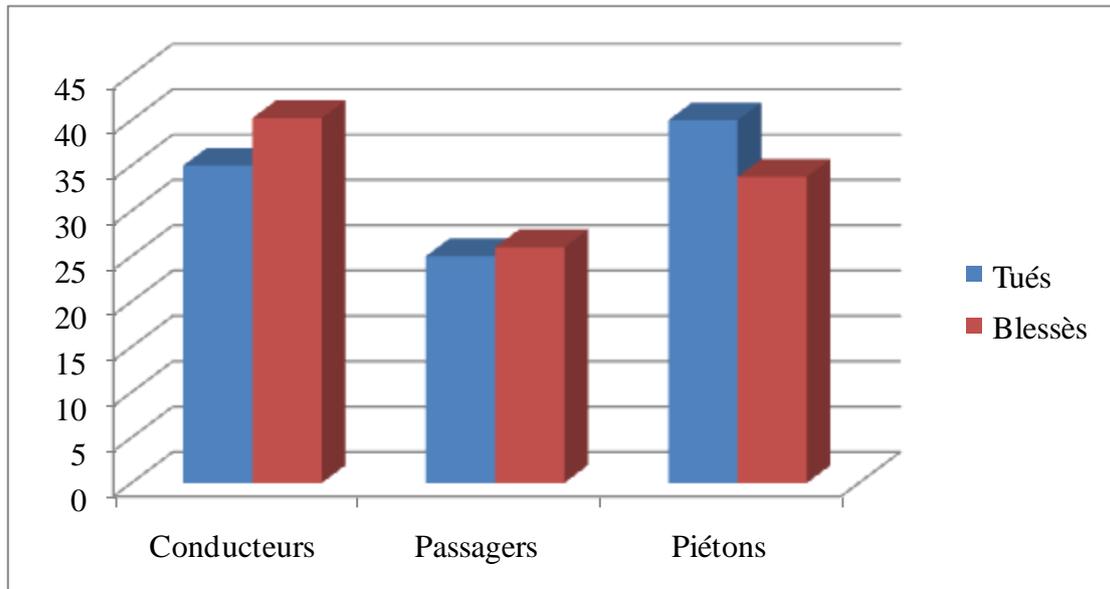
En termes de tués, ce dernier milieu abrite plus 4/5 des tués contre 1/4 en agglomération. Ceci est dû essentiellement au fait que les accidents hors agglomération sont souvent conjugués à l'excès de vitesse et à la vitesse excessive dont les conséquences sont très graves et engendrent par la suite beaucoup de victimes. Ainsi, le réseau routier hors agglomération n'est pas le plus accidentogène, mais c'est là où les accidents sont les plus graves.

2) Usagers exposés au risque d'accident de circulation :

Les victimes des accidents de la route dans la wilaya de Bejaia sont les piétons, les passagers et les conducteurs de véhicules. En 2016, pour les statistiques des blessés, les

conducteurs sont la catégorie la plus touchée avec un taux de 40,25% suivis par les piétons avec 33,75%, les passagers enregistrent un taux de 25,99% sur le territoire de la wilaya. Pour les tués les statistiques montrent que le plus grand nombre de victimes est enregistré parmi les piétons avec un taux de 40 % suivis par les conducteurs avec 35 % puis les passagers avec 25 %.

Figure 17: Répartition des tués et des blessés par catégorie d'usagers

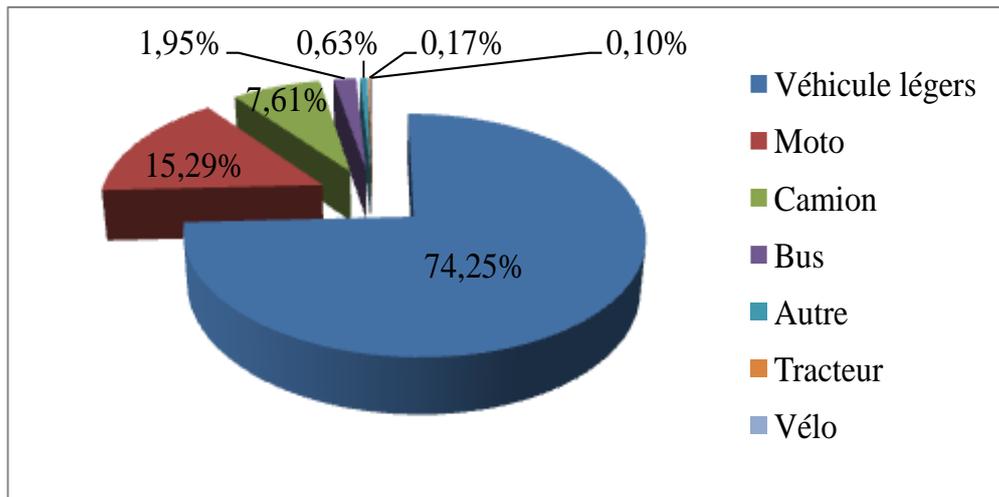


Source : Établit par nos soins à partir des données recueillies au niveau de la Direction de la Sûreté Nationale de la Wilaya de Bejaia.

3) Catégorie des véhicules impliqués :

Le nombre de véhicules impliqués dans les accidents de circulation durant l'année 2016 a atteint 2878 véhicules. Les véhicules de tourisme occupent le haut du classement du nombre d'accidents avec 74.25%, parce que la part de cette catégorie de véhicule dans le parc automobile est plus importante, suivi de celle des motocyclettes avec 15.29% puis des camions avec 7.61%.

Figure 18: Catégorie de véhicules impliqués

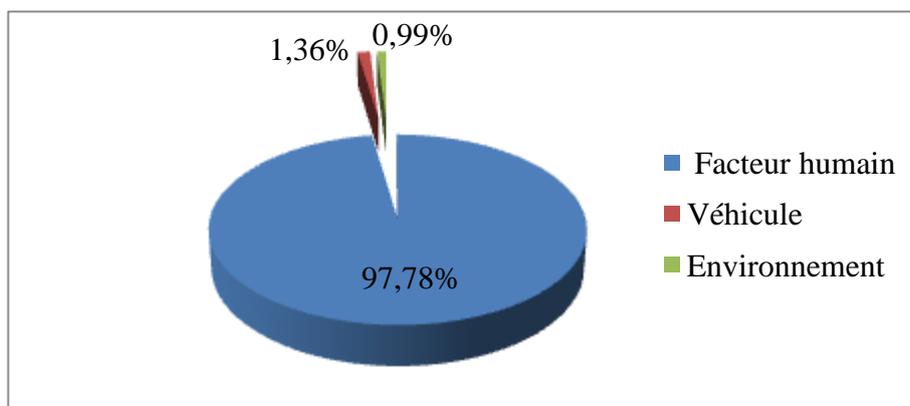


Source : Graphe réalisé par nos soins à partir des données recueillies au niveau de la Direction de la Protection Civile de la Wilaya de Bejaia

4) Causes des accidents de la route :

Trois facteurs essentiels contribuent à l'occurrence d'un accident de la route : l'utilisateur, le conducteur et la structure de la route et son environnement. A travers l'étude des causes d'accidents au cours de l'année 2016, il apparaît que 97,78% du total des accidents de circulation enregistrés sont dus au facteur humain. Les taux restants, soit 2,35% ont pour causes l'état des routes et autres causes.

Figure 19 : Causes des accidents de la route



Source : Établit par nos soins à partir des données recueillies au niveau de la Direction de la Sûreté Nationale de la Wilaya de Bejaia.

4.2) Causes liées au facteur humain :

Pour le facteur humain les causes sont liées essentiellement aux erreurs des conducteurs (23,68%), au non-respect de la vitesse règlementaire (18,62%), au manque de vigilance des piétons lors de la traverser de la chaussé (11,03%), à la priorité refusé (9,66%), au dépassement dangereux (7,81%), au non-respect de la distance de sécurité (6,21%). Les conducteurs responsables les plus impliqués dans les accidents se présentent comme suit :

- **Selon l'âge**, le bilan de la Gendarmerie Nationale montre qu'en 2016, la majorité des accidents a été provoquée par la catégorie âgée de plus de 20 ans et moins de 40 ans soit 63,22 %. Cette tranche d'âge constitue la catégorie la plus active et/ou la plus mobile, par conséquent se déplacent de manière plus intense.

Parmi les raisons qui peuvent conduire les jeunes à se comporter de manière à être victimes d'un accident de la route, l'on peut citer : Les jeunes conducteurs voient dans la voiture un symbole de civilisation et de développement. En utilisant la voiture, ils veulent plus exprimer qu'ils font partie d'une classe sociale élevée que pour se déplacer. Ils essayent alors de s'imposer en utilisant la vitesse pour épater un ami ou dépasser une voiture encombrante sans prendre en compte les règles de dépassement ou le code de la route. Ils commettent des infractions délibérément pour assurer au fond d'eux-mêmes qu'ils sont mieux que la loi et les règles de la conduite devient pour eux une aventure et permet d'assouvir leur goût de risque . Peut-être c'est le seul symbole qui leur reste.

- **Selon le sexe**, Les conducteurs de sexe masculin sont les plus impliqués dans les accidents avec un taux 97,87%. Du fait que la majorité des conducteurs étant de sexe masculin car les femmes sont les plus prudentes sur les routes.

- **Par catégorie socio professionnelle**, la majorité des conducteurs impliqués dans les accidents de la route au niveau de la wilaya de Bejaia sont des conducteurs sans travail (19,15%), En réalité se sont des personnes qui exercent une activité informelle qui roulent le plus, 18,91% sont des chauffeurs de professions.

L'exposition de cette catégorie aux dangers de la route est permanente, Leurs accidents rentrent dans le cadre des accidents de travail, ce qui nécessite une réaction des organismes de sécurité sociales d'une part, et la prise de mesures coercitives à leur égard et la nécessité de développer des actions de prévention les ciblant d'autre part. Par ailleurs, 7,81 % et 7,29 % sont respectivement des fonctionnaires et des commerçants. Le faible taux d'accidents

encouru par les artisans et les ouvriers est du par leur faible pouvoir d'achat dans l'acquisition d'un véhicule et la nécessité de son utilisation pour les déplacements, ce qui les incitent à la prudence sur la route.

- Les cadres sont plus prudents (moins impliqués) avec un taux de 0%, ce sont des conducteurs qui roulent le moins d'une part aussi se sont des conducteurs plus prudents et plus conscients.

- **Selon l'ancienneté de permis de conduire**, Les données montrent que les conducteurs ayants un permis moins de 2 ans sont les plus impliqués dans les accidents de la route avec 30,04%, car l'acquisition du permis de conduire pour les jeunes est le passage à l'âge adulte c'est le symbole de la liberté de conduite bien que la vitesse utilisée ne devrait pas dépasser 80 km/h. Ceux de moins de 5 ans occupent la seconde position avec 24,92%, et en troisième position les conducteurs qui ne disposent pas de permis de conduire avec un taux de 16,57%.

- **Selon la fréquence horaire**, Selon le bilan de la protection civile, en 2016 la fréquence des accidents est plus importante entre 14h et minuit avec un maximum les journées de vendredi et samedi. La circulation est intense durant les heures du pointe (15h à 18h), sortis des travailleurs, des jeunes scolarisés et des étudiants, ainsi qu'à la tombée de la nuit, ce qui rend la conduite et la maîtrise du véhicule de plus en plus compliquées.

- Ainsi que, le troisième trimestre de l'année 2016 a enregistré le plus grand nombre d'accidents avec 1075 cas, suivi en deuxième position par le deuxième trimestre de l'année qui a enregistré 784 accidents soit 23.81% de l'ensemble des accidents. Les deux trimestres suscite se caractérisent par une dense circulation due pour le premier à la période estival, les vacances annuelles et la rentrer sociale, et pour le second par le mois de ramadan et les mauvaises conditions climatiques.

4.2) Les causes liées aux véhicules :

Parmi les défaillances techniques qui peuvent entrainer des accidents de la route, on peut citer l'inefficacité des freins (0,80%) et la surcharge (0,56%).

4.3) Les causes liées à l'environnement :

Pour les causes d'accidents liées à l'environnement pour la même année nous avons noté l'état des routes avec 0.23%, les intempéries et les conditions météorologiques avec 0,69%. En effet, des infrastructures routières mal adaptées (zones dangereuses non balisées,

intersections sans visibilité...) peuvent aggraver ou rendre plus probables des accidents. Ainsi, l'aménagement de la route, son type et son environnement doivent être pris en considération si l'on veut éviter de graves accidents.

III.2. Les moyens de la sécurité routière.

Assurer la sécurité sur les routes est l'objectif des services de sécurité engagés sur ce terrain, mais quelles que soit la sévérité des peines, la vigilance des patrouilles et l'efficacité des techniques utilisées, la conscience du conducteur reste le principal levier de l'indicateur des accidents de circulation. Un conducteur discipliné contribue efficacement à la baisse du nombre des accidents de la route et, à son opposé, un conducteur inconscient et irrespectueux des lois contribuera à l'augmentation du nombre de blessés, de handicapés et de tués sur les routes⁵².

III.2.1. Les radars :

Chaque année c'est l'excès de vitesse qu'on retrouve à la tête des causes des accidents de circulation, la Priorité des pouvoirs publics, la lutte «contre la violence routière» est soutenue ces dernières années par la mise en place d'équipements dissuasifs sur les routes, en l'occurrence les radars. A Bejaia, en 2016, le non respect des vitesses autorisées est la cause 30,86% du total des accidents dus au facteur humain. C'est un chiffre qui a poussé l'autorité en charge de la prévention routière à tirer la sonnette d'alarme et à rechercher les moyens de lutter contre l'inconscience de certains conducteurs. Le radar est justement l'un de ces moyens que la technologie met à notre disposition, la gendarmerie nationale de la wilaya de Bejaia dispose des radars mobiles et fixe de dernière génération.

La Gendarmerie nationale a mis en service "571 systèmes radars de contrôle de vitesse de dernière génération (2015) sur le territoire national, mobiles, discrets, embraqués sur véhicules et capables de détecter les infractions au code de la route, en temps réel, notamment les excès de vitesse.

⁵² Khelaf Fatma. : Tous pour moins d'accidents. Revue éditée par le CNPSR. N°05. P 86.

1) Qu'est-ce qu'un radar ?

Le radar est un appareil utilisé pour identifier et localiser des objets qui se trouvent à une grande distance. Le radar émet des ondes qui se réfléchissent à la surface des objets et lui reviennent ensuite, lui permettant ainsi de déterminer leur vitesse de déplacement.

2) Les types de radar :

Dans un court laps de temps, la technologie des radars a fait de très grands progrès, il existe deux types de radars, le radar mobile et le radar fixe.⁵³

➤ **Le radar mobile :** C'est un radar qui peut être embarqué à bord de véhicules équipés d'un flash utilisable au cas où la lumière ne serait pas suffisante et d'une caméra reliée à un ordinateur. La vitre arrière du véhicule transportant le radar mobile ne doit pas comporter des parties métalliques qui peuvent causer des interférences et, par conséquent, fausser la mesure.

Généralement, les vitres arrière de ces véhicules sont recouvertes d'un film qui empêche les autres conducteurs de voir le radar de loin. Ces véhicules sont généralement banalisés et tant que le flash n'est pas actionné, rien ne permet de détecter la présence de l'appareil.

Il existe deux types de radar mobile :

- Le premier fonctionne sur des véhicules à l'arrêt.
- Le second fonctionne sur des véhicules en mouvement.

➤ **Le radar fixe :** Le radar automatique fixe est composé de trois parties qui sont la chambre blindée du radar, le radar et un appareil photographique. Ce sont des radars qui ont connu trois générations d'amélioration sur les caractéristiques de la chambre blindée et des appareils photos utilisés.

✓ **Les radars de la première génération :** la chambre dans laquelle est placé le radar comporte deux faces identiques sur lesquelles se trouvent trois ou quatre ouvertures. La première de ces ouvertures qui se situe en haut à gauche n'est généralement pas utilisée. La deuxième qui se trouve en haut à droite renferme un flash double qui permet d'avoir deux photos, l'une des passagers, l'autre de la plaque d'immatriculation. La troisième de ces ouvertures qui se trouve au centre à gauche de la chambre renferme un appareil photos numérique et la dernière des ouvertures, qui se situe en bas à droite, et celle réservée au radar.

⁵³ Khelaf Fatma. : Op cit. P 84 , 85.

✓ **Les radars de la deuxième génération** : les chambres sont de plus petite taille, elles n'ont que trois ouvertures et sur une seule face. L'ouverture qui se situe en haut à gauche renferme un flash plus développé. Le radar occupe l'ouverture en haut à droite et la caméra numérique se trouve derrière l'ouverture du bas.

✓ **Les radars de la troisième génération** : ce sont des chambres encore plus petites, munies de trois ouvertures superposées. La caméra numérique est installée en haut, le radar au milieu et le flash sera dans l'ouverture du bas.

III.2.2. Les moyens de communication :

Les différents moyens de communication sont :⁵⁴

➤ **Les mass media** : La radio et la télévision diffusent des émissions, spots, reportages... Quant à la presse écrite, elle publie des articles. A cela s'ajoute la presse spécialisée dans l'automobile et les problèmes y afférents.

➤ **Les auto-écoles** : En initiant les gens à la conduite automobile, théoriquement elles leur apprennent à saisir l'information visuelle, tactile et surtout leur donnent un excellent moyen de communication avec les autres usagers qui est tout simplement le code de la route. La formation et l'entraînement des candidats au permis de conduire sont un moment des plus importants, car une bonne formation réduit considérablement les fautes au volant et les infractions au code de la route, ce qui à son tour, réduit le nombre d'accidents.

➤ **Les agents de la circulation** : Ils contribuent notamment par la communication gestuelle à régler la circulation et à expliquer aux automobilistes les fautes commises, ils participent aussi à des campagnes de sensibilisation.

➤ **Les constructeurs routiers** : Ils mettent en place des dispositifs qui permettent d'informer l'automobiliste sur l'état de la route, lui communiquant des informations utiles pour ses déplacements.

➤ **Les écoles** : Elles peuvent initier les élèves au code de la route, intégrer dans leur programmes scolaire des lectures, des illustrations sur le code de la route ou l'automobile.

➤ **Les associations** : Ce sont des partenaires de la prévention routière qui organisent des campagnes de sensibilisation, et elles interviennent aux niveaux des écoles et des entreprises par des conférences, exposition, et séances de démonstration.

En somme, la communication routière vise :

- Le respect du code de la route ;

⁵⁴ Said Chabani. : Tous pour moins d'accidents. Revue éditée par le CNPSR. N° 05. 2006. P 61, 62.

- Une conduite intelligente, responsable et civilisé ;
- Un entretien permanent, régulier et correct du véhicule ;
- Une maîtrise de soi, même en tant que piéton.

III.2.3.Les moyens des services de secours :

Suite à un accident corporel de la circulation, il est crucial de réagir très rapidement (maximum 30 minutes après la survenu de l'accident), afin de limiter la gravité des traumatismes et des souffrances des blessés et d'assurer une récupération optimale des rescapés de l'accident.

La direction de la protection civile dispose de 16 unités de protection avec 151 moyens roulants bien équipés, dont 53 ambulances et 98 engins.

Conclusion :

A l'examen des accidents de la route au niveau de la wilaya de Bejaia (2012-2017), nous avons observé, à l'instar de tout le pays, que les accidents de la route ont comme origine le facteur humain qui est dû principalement au non-respect du code de la route de la part des conducteurs. En outre la vétusté du parc automobile et du réseau routier constituent les principaux stimulants d'aggravation des accidents de la route.

Les statistiques présentées traduisent la gravité du phénomène et nécessitent des efforts soutenus de toutes les parties concernées en matière de prévention routière à l'effet d'atténuer le nombre d'accidents et des victimes.

Conclusion Générale

CONCLUSION GENERALE

Il est vrai que ces dernières années, les questions de sécurité routière ont davantage retenu l'attention des pouvoirs publics dans notre pays. Cependant, les résultats obtenus montrent que beaucoup reste encore à faire.

Les accidents de la route en Algérie représentent un sérieux problème de santé publique, par leurs conséquences humaines car tout le monde utilise la route et risque sa santé et sa vie quotidiennement. Les accidents de la route produisent sur les victimes et leurs proches d'énormes problèmes et souffrances. Des milliers de personnes passent de longues semaines à l'hôpital et beaucoup d'entre elles ne pourront plus jamais vivre et travailler comme avant, ce qui engendre des coûts pour la collectivité, notamment l'Etat qui dépense des sommes énormes dans la prévention et la réparation des accidents (police, gendarmerie, hôpitaux, etc.). De plus, les blessés, les décès et les accidents graves causent des pertes de productivité pour les entreprises.

Tout au long de ce travail, nous avons tenté de déterminer les causes du phénomène des accidents de circulation et les différents moyens de prévention. En outre, nous avons pu cerner les différents intervenants dans la prise en charge des accidents de la route.

A l'examen des accidents de la route au niveau de la wilaya de Bejaia en 2016, nous avons observé, à l'instar de tout le pays, que ce phénomène a comme origine le facteur humain qui est dû principalement au non-respect du code de la route de la part des conducteurs. En outre la vétusté du parc automobile et l'accroissement des nouveaux permis par les jeunes constituent le principal stimulant d'aggravation des accidents de la route.

Les statistiques présentées et la gravité du phénomène nécessitent des efforts soutenus de toutes les parties concernées en matière de prévention routière à l'effet d'atténuer le nombre d'accidents et des victimes. La conjugaison des efforts de tous les intervenants pour préserver les vies et les biens des citoyens, est impérative et nécessite l'apport des forces influentes dans le domaine. La responsabilité première incombe par ailleurs à l'utilisateur du véhicule, c'est pourquoi le durcissement de la réglementation et des sanctions relatives à la non-application de cette dernière doivent être engagés pour obliger celui-ci s'imprégner des règles et usages de la conduite et du comportement afin de le protéger contre lui-même, ses passagers et les piétons.

Conclusion générale

Malgré plusieurs insuffisances dans notre collecte de données, nous estimons que cette dernière a été d'une utilité capitale pour recueillir de nouvelles données pour compléter celle déjà existantes. Cette étude ne prétend pas apporter sur le coût total engendré par la prise en charge des victimes, ni à conduire une investigation d'envergure car nous ne disposons ni de temps, ni de la formation adéquate et encore moins des moyens financier pour mener une enquête sur un échantillon représentatif de la population totale des victimes de la route de la wilaya de Bejaia. Nous nous contenterons de voir nos résultats sur l'évolution des accidents de la route, de leurs caractéristiques et des mesures prises pour réduire ce phénomène dans le but de répondre à notre problématique de recherche.

On constate que les données récoltées auprès de la direction de la protection civile, de la gendarmerie nationale et la direction de la sûreté nationale de la wilaya sont différentes, car la police intervient dans la zone urbaine, la gendarmerie dans les zones rurales (hors agglomération) et la protection civile intervient dans toutes les zones sans exception.

Pourquoi l'insécurité routière pose encore un problème ?

Bien que les mesures en matière de sécurité routière appliquées en Algérie soient pratiquement les mêmes dans les pays développés, on ne trouve pas les mêmes tendances. La gravité des accidents routiers en Algérie pourrait être expliquée par maintes raisons.

Tout d'abord, l'insuffisance de l'action réglementaire pourrait justifier ce désastre. Nous citons, par exemple, l'absence d'une législation sur l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants. Evidemment, les ressources financières en Algérie font défaut pour mettre en place des politiques nécessitant de l'argent pour être réalisées, comme la construction et la rénovation de nouvelles routes de mauvais état ou la fourniture des ambulances pour assurer la sécurité tertiaire. En outre, certaines routes ou autoroutes ne sont pas protégées et il manque d'aménagements pour les piétons. Ensuite, l'efficacité des mesures mises en place n'est pas manifeste. Nous supposons que les actions faites en sécurité routière ne sont pas suffisamment efficaces pour éviter au maximum la mort sur les routes. Nous évoquons l'exemple de l'inefficacité du système de surveillance à l'aide des radars installés insuffisamment sur les routes. En plus, quant à l'acceptabilité sociale des réglementations, il est incertain que le citoyen algérien respecte vraiment le code de la route et ne transgresse pas la loi.

L'irrespect de la loi et la non-conscientisation du danger des accidents de circulation pourraient entraîner des dégâts corporels et matériels de plus en plus graves. Prenons

Conclusion générale

l'exemple de l'occupation illégale des trottoirs. Les commerçants ont squatté ces trottoirs pour les transformer en annexes de leurs boutiques, restaurants, salons de thé ou cafés. Contraints de marcher sur la route, les piétons sont doublement exposés au danger. Nous pouvons citer également l'exemple des voitures mal garées.

Il reste beaucoup à faire pour améliorer la sécurité routière en Algérie. Pour cela, nous pouvons avancer quelque proposition à savoir :

- Application stricte de la réglementation ;
- Adopter et appliquer des lois rendant obligatoires le port de la ceinture, l'utilisation du sièges pour enfants ainsi que le port du casque à vélo et à moto.
- Les caractéristiques principales de l'insécurité doivent être bien connues et maîtrisées pour définir des actions efficaces ;
- Orienter et développer la recherche dans le domaine de l'insécurité routière ;
- Renouveler le parc automobile et instaurer plus de contrôle et de rigueur concernant les pièces détachées importées ;
- Développer et améliorer le réseau de transport en commun et inciter la population à en prendre.
- Le renforcement du transport ferroviaire, particulièrement le transport de marchandises ;
- Augmenter les campagnes de prévention sur des périodes régulières et rapprochées ;
- le renforcement de la formation et de la qualification des conducteurs, en particulier les conducteurs professionnels ;
- L'éducation routière doit être introduite dans les cursus scolaires en tant que matière indépendante des autres avec ses propres examens et notation, cela signifie de prendre en charge l'éducation routière de manière sérieuse et dès le plus jeunes âge afin que les règles de la sécurité routière deviennent des valeurs bien enracinés comme le sont les valeurs morales que l'individu reçoit depuis sa plus tendre enfance.

Bibliographie

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrage:

- Fred Wigman. : Les accidents de la route : Un problème mondial qui peut être abordé avec succès. Pays-Bas. 1996.
- L.G.NORMAN. : Les accidents de la route épidémiologie et prévention. Genève. 1962.
- J.L. Alfaro, M. Chapuis, F. Fabre. : Coût socio-économique des accidents de la route . Luxembourg. 1994.
- NONJON A. : Comprendre l'économie mondiale. Ed Ellipses 1995.
- Giuseppe Loy Puddu : Géographie touristique, communications et transports, Ed. DELTA et SPES, 1983.

Articles :

- APR (Association prévention routière) : Les accidents de la route, support pédagogique pour les études de médecine. Paris. 2006. Disponible sur le site « conseilmedical@preventionroutiere.asso.fr ».
- Association Internationale du Pétrole et du Gaz : Procédure de sécurité recommandée pour le transport routier. Partenariat Gouvernement Ouvert. Avril 2005.
- Catherine Deschamps. : L'insécurité routière : Les accidents de la route sont-ils une fatalité ?. France. Disponible sur le site « <http://www.asmp.fr> - Académie des Sciences morales et politiques ».
- Commission Européenne : Meilleures pratiques en matière de sécurité routière. Guide des mesures au niveau des pays. Luxembourg. 2010.
- Commission Économique Pour l'Europe Des Nations Unies : Comité Des Transports Intérieures. : Résolution d'ensemble sur la circulation routière. New York et Genève. 2010.
- Fédération Internationale d'Automobile : Sécurité routière :Accidents de la Route : Une des Principales Causes de Mortalité. Paris. 2015.
- M. Abdeladim BENALLEGUE. : Prévention routière et assurance : Les accidents de la circulation routière. 2004.
- MICHEL LOISY. : Les infrastructures routières. 2007-2008.
- Mounir Khaled BERRAH. : Direction Technique chargée des statistiques de Population et de l'Emploi. 2016.P1. Disponible sur le site <http://www.ons.dz>.

Bibliographie

Revues :

- Said Chabani. : Tous pour moins d'accidents. Revue éditée par le CNPSR. N° 05. 2006.
- Khelaf Fatma. : Tous pour moins d'accidents. Revue éditée par le CNPSR. N° 05. 2006.

Thèses et mémoires :

- BATO BAGNAN. : Les coûts socio-économiques des accidents de la route au TOGO. Mémoire de fin de cycle en Business Administration en Economie de la Santé. Centre Africain d'Etude Supérieur en Gestion. 2013-2014.
- DERMEL Ali. : Essai d'évaluation des coûts des accidents de circulation en Algérie : Cas de la Wilaya de Bejaia. Mémoire de fin d'étude en Sciences Economiques. Université de Bejaia. 2008.
- HERRAR SABEHA : Transport de marchandises et impact sur l'activité économique régionale cas de la région nord-ouest. Mémoire de Magister en Economie Régionale et Urbaine Appliquée. Université d'Oran. 2011/2012.
- Houria BENCHERIF. : Etude de l'insécurité routière en Algérie : de l'usage des modèles au développement des politiques publiques. Thèse de Doctorat en Sciences d'Hygiène & Sécurité Industrielle. Université Hadj Lakhdar – Batna. Soutenue le 07 juin 2015.
- M.FERGUENIS, S. ZOUGAGH, « les conditions de sécurité des conducteurs du secteur de transport de marchandise par route ». Université de Bejaia. 2016.

Rapports et documents divers :

- ENCTA (Etablissement National de Contrôle Technique Automobile). Contrôle technique des véhicules automobiles. 2015.
- Journal officiel N°46 de la république algérienne démocratique et populaire.
- Journal Officiel de la République Algérienne. N° 76. 28 novembre 2004.
- OMS(Organisation Mondiale de la Santé) : Rapport de la situation sur la sécurité routière dans le monde.2015.
- OMS : Rapport de la situation sur la sécurité routière dans le monde.2013.
- OMS :Rapport Mondial sur La Prévention des Traumatismes dus aux Accident de la Circulation : Facteurs de risque. Suisse. 2004.

Bibliographie

- OMS : Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde : il est temps d'agir. 2009.

Sites internet :

- www.logistiqueconseil.org
- www.faq-logistique.com
- www.scooterdz.com

Organismes visités :

- La direction du transport.
- La direction de la réglementation des affaires générales.
- La direction de la protection civile.
- La direction de la sûreté nationale.
- Le groupement de la gendarmerie nationale.

Listes des tableaux

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 01 : Évolution du parc automobile.....	36
Tableau 02 : La structure du réseau routier en Algérie.....	38
Tableau 03 : Périodicité des visites de contrôle technique.....	50
Tableau 04 : Tarifs du contrôle technique automobile appliqués depuis le 1 ^{er} janvier 2017..	52
Tableau 05 : Évolution du parc automobile dans la wilaya de Bejaia.....	59
Tableau 06 : Évolution du nombre des permis de conduire.....	64
Tableau 07 : Comparaison des accidents de 2011 jusqu'à 2016.....	66
Tableau 08 : Comparaison des accidents selon les 4 premiers mois 2016/2017.....	68

Listes des figures

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Triangle des facteurs des accidents de la circulation.....	29
Figure 2 : Répartition des décès dus aux accidents de la circulation dans le monde par type d'utilisateur	31
Figure 3 : Conséquences socio-économiques des accidents de la route	33
Figure 4 : Évolution de la population en Algérie :.....	35
Figure 5 : Évolution du parc automobile	36
Figure 6 : Structure du parc automobile	37
Figure 7 : La répartition du réseau routier en Algérie 2015	39
Figure 8 : Évolution du nombre d'accidents, de blessés et de tués	40
Figure 9 : Les facteurs des accidents de la route en Algérie	41
Figure 10 : Évolution du parc automobile dans la wilaya de Béjaïa	60
Figure 11 : Structure du parc automobile de la wilaya de Béjaïa	61
Figure 12 : Évolution du parc automobile par type de véhicule	61
Figure 13 : Parc automobile par âge	62
Figure 14 : Évolution du nombre des permis de conduire	65
Figure 15 : Évolution du nombre d'accidents, de blessés et des décès de 2011 jusqu'à 2016	67
Figure 16 : Répartition des accidents, des blessés et des tués par zone	69
Figure 17 : Répartition des tués et des blessés par catégorie d'utilisateurs	70
Figure 18 : Catégorie de véhicules impliqués	71
Figure 19 : Causes des accidents de la route	71

TABLE DES MATIERES

Liste des abréviations

Sommaire

Introduction Générale	1
Chapitre I : Le trafic routier et l'insécurité routière	5
Introduction	5
I.1. Le trafic routier	5
I.1.1. Le transport routier	6
I.1.2. Les types du transport routier	6
I.1.3. Les différents modes du transport routier	6
I.1.4. Infrastructures du transport routier	9
I.1.5. Les avantages et les inconvénients du transport routier	12
I.2. L'insécurité routière et ses facteurs déterminants	13
I.2.1. l'accident de la route	14
I.2.2. La sécurité routière dans le monde	16
I.2.3. La sécurité routière dans les pays à revenu faible ou intermédiaire.....	16
I.2.4. Les facteurs des accidents de circulation	17
1) Facteurs liés à l'utilisateur de la route.....	18
2) Facteurs liés aux matériels roulants.....	23
3) Facteurs liés à l'environnement	24
I.2.5. Les mesures visant à améliorer la sécurité routière.....	26
I.3. conséquences socio-économiques des accidents de la route	29
I.3.1. Les conséquences sociales et humaines	29
I.3.2. Les conséquences économiques	31
Conclusion	33
Chapitre II : La sécurité routière en Algérie	34
Introduction	34
II.1. Analyse de la situation de la sécurité routière en Algérie	34
II.1.1. Données démographiques.....	34
II.1.2. Evolution du parc automobile, du réseau routier et des accidents de circulation.....	35
II.2. Les mesures de la prévention routière	41
II.2.1. Les politiques de la sécurité routière	42

Table des matières

II.3. Les acteurs de la sécurité routière.....	55
Conclusion	58
Chapitre III : Constat sur la sécurité routière dans la wilaya de Bejaia	59
Introduction	59
III.1. Analyse de la situation de la sécurité routière dans la wilaya de Bejaïa	59
III.1.1. Evolution du parc automobile	59
III.1.2. Permis de conduire.....	63
III.1.3. Réseau routier	65
III.1.4. les accidents de circulation	66
III.4.1. Caractéristiques des accidents de la route pour l'année 2016	68
1) Répartition géographique inégal des accidents	68
2) Usagers exposés au risque d'accident de circulation.....	69
3) Catégorie des véhicules impliqués	70
4) Causes des accidents de la route.....	71
III.2. Les moyens de la sécurité routière	74
III.2.1. Les radars.....	74
III.2.2. Les moyens de communication	76
Conclusion	77
Conclusion Générale	78
Annexe	
Bibliographie	
Liste des tableaux	
Liste des figures	
Table des matières	
Résumé	

RESUME :

Les accidents de la circulation constituent une problématique sociale, et une hémorragie économique entravant le développement du pays. C'est une guerre sur les routes qui fait des milliers de tués et blessés par an, et que rien ne semble arrêter, même les campagnes de sensibilisation et la sévérité des amendes infligées aux contrevenants, d'où la nécessité absolue de trouver une solution efficace pour arrêter cette hécatombe.

L'Homme est la cause principale de ce fléau, par son comportement non respectueux du code de la route et par sa nature imprévisible, ce qui constitue toujours un handicap majeur à la gestion de la problématique des accidents de la circulation. De ce fait, il a été nécessaire de penser à une manière pour contrôler et adapter le comportement des gens sur les routes en le rendant plus courtois et responsable, afin d'obtenir une circulation moins agressive et moins meurtrière.

A l'instar de plusieurs pays du monde, l'ampleur de l'insécurité routière en Algérie est considérable, où les chiffres sont de plus en plus alarmants concernant les accidents de la route et leurs conséquences. En dépit des efforts fournis par l'Etat Algérien, la situation de la sécurité routière n'a pas eu de résultat escompté eu égard au nombre croissant des accidents de la route et leur gravité durant ces dernières années.

Ce travail tente d'analyser l'évolution des accidents de la route en Algérie, en particulier au niveau de la wilaya de Bejaia, les facteurs déterminants de ce phénomène, ainsi que les mesures de prévention adoptées par les différents partenaires contre la lutte des accidents de circulation.

Mots clé : Accidents de la route, Prévention, Routes, Sécurité et Insécurité routière.

ABSTRACT:

Traffic accidents are a social problem, and economic haemorrhage hampers the development of the country. It is a war on the roads that kills and injures thousands every year, and that nothing seems to stop, even the companions of sensitization and the severity of the fines inflicted to the offenders, of the absolute necessity to find a solution Effective way to stop this hecatomb. Man is the main cause of this scourge, by its behavior not respecting the road code and by its unpredictable nature, which is always a major handicap to the management of the problem of traffic accidents. As a result, it was necessary to think of a way to control and adapt the behavior of people on the roads by making it more courteous and responsible, in order to get a less aggressive and less lethal traffic.

As in many countries of the world, the scale of road insecurity in Algeria is considerable, with increasingly alarming figures on road accidents and their consequences. Despite the efforts made by the Algerian State, the road safety situation has not had an expected result in view of the increasing number of road accidents and their seriousness in recent years.

This work tries to analyze the evolution of road accidents in Algeria, particularly at the level of the wilaya of Bejaia, the determining factors of this phenomenon, as well as the prevention measures adopted by the various partners against the fight against accidents of traffic.

Keywords: road accidents, prevention, roads, safety and road safety.

ملخص:

تعتبر حوادث المرور من بين المشاكل الاجتماعية والاقتصادية التي تعيق تنمية الدول، حرب على الطريق تسبب الاف القتلى والجرحى سنويا، ويبدو ان كل شيء توقف، حتى حملات التوعية وشدة الغرامات المفروضة على المخالفين، وبالتالي يتحتم على الجهات المختصة ايجاد حلول فعالة لوقف هذه المذبحة.

الانسان هو المسؤول الرئيسي لهذه الآفة وذلك بعدم احترامه لقانون المرور لذلك، كان من الضروري التفكير في طريقة لمراقبة وضبط سلوك الناس على الطرقات، مما يجعلها أكثر ودية والمسؤول من أجل الحصول على حركة مرور بأقل الخسائر.

مثل العديد من دول العالم، عدد حوادث المرور في الجزائر مرتفع، حيث أن الأرقام أكثر إثارة للقلق بشأن حوادث الطرق ونتائجها. وعلى الرغم من الجهود التي تبذلها الدولة الجزائرية، إلا أن عدد حوادث المرور في تزايد مستمر في السنوات الأخيرة.

نحاول في هذه الدراسة تحليل تطور حوادث الطرق في الجزائر، لا سيما في ولاية بجاية، ومحددات هذه الظاهرة، فضلا عن التدابير الوقائية التي اعتمدها مختلف الجهات المختصة ايجاد حلول فعالة ووضع حد لإرهاب الطرقات.

كلمات البحث: حوادث المرور، الوقاية، الطرق، الأمن والسلامة على الطرق.