

Université Abderrahmane Mira de Bejaia

Faculté des sciences humaines et sociales

Département des sciences sociales

Mémoire de fin de cycle

En vue d'obtention du diplôme de master

en sociologie du travail et des ressources humaines

Thème :

**Les risques de la conduite automobile et la
sécurité routière en Algérie**

**Enquête auprès d'un échantillon de conducteurs automobiles dans la wilaya
de Bejaia.**

Réalisé par:

- ✓ AOUCHENNI Rosa
- ✓ BOUMANSOUR Meriem

Encadré par:

Dr : BESSAI Rachid

-Session Juin 2017-

Remerciement

Nous tenons à remercier tout d'abord notre dieu qui nous a donné la volonté et le courage afin de rédiger et réaliser ce modeste travail.

Nous remercions également notre encadreur Monsieur BESSAI Rachid pour tous les renseignements et les orientations qui nous a donné et qu'il nous a transmis durant notre recherche.

Nous tenons à formuler notre gratitude et notre profonde reconnaissance à l'égard de nos parents pour leur soutien durant nos études.

Nous tenons également à remercier les membres de l'association TARIQ ESSALAMA, pour l'ensemble d'informations que nous ont donné et transmis durant la réalisation de notre travail.

Merci à tous

Rosa

Meriem

Dédicaces

Ce travail, achevé avec l'aide du BON DIEU le tout puissant, est dédié à tous ceux que j'aime ;

- ✓ A mes chers parents qui sont plus chers au monde et qui ont donné sens à mon existence, en m'offrant une éducation digne de confiance et qui m'en soutenu jours et nuits durant tous mon parcours. Je vous dis merci beaucoup.*
 - ✓ A mes sœurs.*
 - ✓ A mes tentes*
 - ✓ A mes cousines*
 - ✓ Sans oublier mes amis(es),*
- ✓ A tous les enseignants et les enseignantes de la faculté des sciences sociales.*

MERIEM

Dédicaces

Ce travail, achevé avec l'aide du BON DIEU le tout puissant, est dédié à tous ceux que j'aime :

✓ A mes chers parents qui m'ont appris le courage et la patience

✓ A ma sœur et son époux

✓ A mes frères

✓ A tous mes amis(es)

✓ A tous ceux qui me connaissent

ROSA

Sommaire

Introduction

Chapitre I: Le cadre méthodologique de la recherche

1- Les raisons du choix de thème -----	1
2- L'objectif de la recherche -----	2
3- Problématique -----	3
4- Les hypothèses -----	6
5- La définition des concepts clés -----	7
6- Méthodes et techniques utilisées -----	13
7- L'échantillonnage -----	16
8- La pré-enquête -----	17
9- Les études antérieures -----	18

Chapitre II : Les risques de la conduite automobile et les accidents routiers.

1- Définition du risque routier -----	22
2- Les principaux facteurs de risque des accidents de circulation -----	23
3- Définition de l'accidentologie routière -----	25
4- Définition de l'accident de la route -----	26
5- Types d'accidents de la route -----	26
6- Les victimes -----	27
7- Les caractéristiques spatio-temporelles des accidents de la route -----	28

8-Les causes des accidents de la route -----	29
--	----

Chapitre III : La sécurité routière et les différentes mesures de prévention.

1- Définition de la sécurité routière -----	40
2-La prévention des accidents de la route -----	40
3-La prévention routière -----	41
4-Les différentes formes de prévention routière -----	41
5-La sécurité routière, tous responsables -----	60

Chapitre IV : L'enquête de terrain

1- La présentation de lieu de stage pratique-----	64
2-Les caractéristiques de l'échantillon-----	66
3-Analyse des données -----	69
a. Analyse des données de la première hypothèse -----	69
b. Analyse des données la deuxième hypothèse -----	84
4-Synthèse et résultats de la recherche-----	94

Conclusion

Liste bibliographique

Annexes

Liste des abréviations :

Abréviation	Sens
OMS	Organisation Mondiale de la Santé
CNPSR	Centre National de Prévention et de Sécurité Routière
BPA	Bureau Suisse de Prévention des Accidents
IRTAD	International Road Traffic Accident Data base
DGTT	Direction générale des transports terrestre
Km/h	Kilomètre par heure
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement économique
GOTC	Global Organization of Tree Climbers

La liste des tableaux :

Numéro de tableau	Titre de tableau	Page
01	La répartition des enquêtés selon leur sexe	66
02	La répartition des enquêtés selon leur âge	66
03	la répartition des enquêtés selon leur niveaux d'instruction	67
04	La répartition des enquêtés selon leur situations familiale	67
05	La répartition des enquêtés selon l'ancienneté du permis	68
06	la répartition des enquêtés selon l'utilisation du téléphone portable pendant la conduite	69
07	la répartition des enquêtés selon la conduite en état d'ivresse	71
08	Répartition des enquêtés selon la situation dans laquelle ne conduisent pas	72
09	La répartition des enquêtés selon la vitesse de conduite habituelle	73
10	Répartition des enquêtés selon l'utilisation de la ceinture de sécurité	75
11	Répartition des enquêtés selon l'application du code de la route	76
12	la répartition des enquêtés selon le respect des passages piétons	78
13	la répartition des enquêtés selon la suspension du permis de conduire et la conduite sans permis de conduire	79
14	la répartition des enquêtés selon les infractions commises	80
15	La répartition des enquêtés selon le nombre de victimes et de blessés dans un accident	81

16	La répartition des enquêtés selon leurs mauvaises habitudes en conduisant	83
17	Avis des enquêtés par rapport à la disponibilité des panneaux de signalisation	84
18	Avis des enquêtés sur l'état des routes	85
19	Avis des enquêtés sur la responsabilité des piétons dans les accidents de la route	86
20	Avis des enquêtés sur la vérification de l'état de véhicule par les gendarmes ou policiers	87
21	Avis des enquêtés sur l'état de sécurité routière en Algérie	88
22	Avis des enquêtés sur la disponibilité des radars de surveillance	89
23	Avis des enquêtés sur les émissions et les reportages diffusés sur les médias	90
24	Avis des enquêtés sur les politiques de prévention routière	91
25	Avis des enquêtés sur les associations exerçantes dans le domaine de sécurité routière	92
26	les solutions proposées par les enquêtés afin de limiter le nombre d'accidents de circulation	93

INTRODUCTION

Nous savons que chaque jour, des milliers de personnes sont tuées ou blessés sur nos routes. Des hommes, des femmes et des enfants qui se déplacent pour se rendre à l'école ou au travail, ou encore qui jouent dans la rue et qui font de longs voyages ne rentrent parfois jamais chez eux et laisseront des familles et des communautés brisées. Tous les ans, des milliers de personnes passeront de longues semaines à l'hôpital à cause de graves accidents et beaucoup ne pourront jamais vivre, travailler ou s'amuser comme avant. Les efforts déployés actuellement pour améliorer la sécurité routière sont minimes en comparaison de ces souffrances humaines croissantes.¹

Cependant, un simple risque routier peut engendrer un accident et ça revient toujours aux mauvais comportements des conducteurs, leurs comportements non respectueux au code de la route ou le règlement de circulation routière. Les risques que prennent les conducteurs peuvent être volontaires ou involontaires, car même si les conducteurs se sentaient prudents lorsqu'ils prennent le volant, mais personne ne savait que est ce qu'il va lui passer lors de la conduite.

En effet, les accidents de la circulation constituent un grand problème de santé publique et exigent l'adoption des mesures urgentes au niveau national si l'on veut les réduire. Ce phénomène engendre des conséquences néfastes non seulement pour la société mais aussi pour l'économie du pays.

La société algérienne est de plus en plus confrontée à une contradiction fondamentale entre d'une part, une motorisation croissante, signe de bien être et de progrès économique et social, et d'une part, une insécurité routière fortement élevée, voire alarmante. La situation en matière de sécurité routière en Algérie

INTRODUCTION

est critique. La comparaison avec d'autres pays confirme que le problème est sérieux, voir grave.

De ce fait, l'Algérie observe une augmentation des accidents de circulation et des risques routiers et ce en dépit des mesures prises pour rendre les routes et véhicules plus sûres. La question qui se pose vise à déceler les raisons de cette augmentation de décès, victimes et blessés dans les routes en Algérie et définir, entre autre, les mesures capables de stabiliser et réduire par la suite le nombre de risques et d'accidents.

Les autorités publiques œuvrent toujours dans le domaine de la prévention routière afin de trouver les meilleurs moyens de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route qui ne cesse de prendre de l'ampleur. Pour cette raison et pour la réglementation sus citée, d'autres mesures ont été prises par les pouvoirs publics dans le but de réduire ce phénomène.²

La cause principale qui nous a poussé à traiter ce thème les risques de la conduite automobile et la sécurité routière, d'abord sa nature il s'agit d'un phénomène social qui touche notre société, particulièrement les conducteurs automobiles et ce dernier touche les différentes tranches d'âge. Ensuite identifier les facteurs de risques que prennent les conducteurs lors de la conduite automobile (les causes des accidents routiers).

Pour notre recherche, nous avons structuré notre travail en quatre chapitres.

Dans le premier chapitre, nous présenterons le cadre méthodologique de notre recherche, les raisons qui sont derrière le choix du thème, l'objectif de notre recherche, la problématique, les hypothèses, les définitions des concepts clés, la méthode et la technique utilisées pour le recueillement des informations, et le choix de l'échantillonnage.

INTRODUCTION

Le deuxième chapitre, sur les risques de la conduite automobile et les accidents routiers à travers un ensemble de définitions déjà vu.

Le troisième chapitre, sur la sécurité routière et les différentes mesures de prévention.

Le dernier chapitre, ou nous allons terminer notre recherche par les résultats de l'enquête sur le terrain par une analyse de données, et vers la fin une conclusion ensuite la liste bibliographique et les annexes.

Chapitre I

Le cadre méthodologique de la recherche

1-Les raisons de choix du thème

Plusieurs raisons nous ont amené à porter la réflexion sur ce type de sujet :

1.1-Les raisons subjectives:

- Traiter le thème des risques de la conduite automobile et la sécurité routière, va nous permettre d'obtenir un maximum d'informations et de s'informer en tant qu'automobiliste sur les risques de ce phénomène.
- Avec ces informations portées qui pourront nous être utiles dans notre avenir, par exemple « travailler dans les différents organismes de prévention et de sécurité routière, ou compagnies de prévention routière. »
- Approfondir nos connaissances sur ce sujet en interrogeant les usagers de la route.
- Ce qui nous motive plus, c'est la participation à la recherche scientifique, afin de réaliser un mémoire de fin de cycle.

1.2-Les raisons objectives:

- L'importance de ce sujet, les risques de la conduite automobile et la sécurité routière dans le domaine de la sociologie, car il s'agit d'un phénomène social qui touche notre société actuellement.
- Définir la nature des différents risques que prennent les conducteurs automobiles, et l'influence de ces derniers sur leurs vies.
- Le manque d'étude sur les risques de la conduite automobile, les accidents de la route et la sécurité routière, nous a mené à porter la réflexion sur ce type de sujet.
- A travers cette étude, nous nous permettons de faire une analyse sur l'évolution des accidents de la circulation dans notre pays, et les mesures à prendre pour réduire le nombre d'accidents et protéger les conducteurs de tout danger.

2-L'objectif de la recherche

L'objectif principal de cette recherche est d'étudier les risques de la conduite automobile et la sécurité routière en Algérie :

- Avoir un maximum d'informations sur les risques de la conduite automobile et la sécurité routière en coordination avec les différents organismes et services de sécurité routière, et connaître certaines mesures de prévention.
- Démontrer la nature des risques que prennent les conducteurs quand ils s'exposent sur les réseaux routiers.
- Nous allons tenter de voir dans quelles mesures que les politiques publiques de prévention routière prennent le soin d'assurer la protection des usagers de la route et aussi de leurs biens.
- Sensibiliser les conducteurs sur la gravité de ce phénomène et ces conséquences sur la sécurité des citoyens.

3- Problématique

Les accidents de la route constituent partout dans le monde, un fléau social de grande ampleur qui ne pourrait se réduire à la dimension statistique. 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 des déterminants qui sont à mettre en parallèle avec l'état de santé mais aussi avec les valeurs, les attitudes et les comportements des conducteurs (le facteur humain).¹

Le phénomène a pris ces dernières années, des proportions de plus en plus inquiétantes, amenant les pouvoirs publics à agir par un durcissement de la législation régissant le domaine de la sécurité routière parallèlement à des actions de prévention et de sensibilisation. Selon les statistiques du centre national de prévention et de sécurité routière (CNPSR), 1.919 personnes ont perdu la vie dans des accidents de la route et 21.290 autres ont été blessés durant le premier semestre 2016. En 2015, les accidents de la route ont fait 4.610 morts dont plus de 1.500 âgés de moins de 30 ans, soit près de 34% et les jeunes ont représenté 41% du nombre global des blessés enregistrés lors de la même période (55.994), d'après la même source.²

A cet effet, le risque routier est relativement bien accepté, parce qu'il est conçu comme personnel et volontaire. Les conducteurs ont en général le sentiment de maîtriser leur véhicule, et donc leur destin. Rien n'empêche d'imaginer le contraire, si les automobilistes se sentaient vulnérables, exposés aux erreurs et aux violations du code de la route commises par les autres

¹ Rumar K. : (1982) The human factor in road safety. Australian Road Research Board conference, Melbourne, Australie. In Conférence Européenne des Ministres des Transports : Transport routier passé présent et avenir des travaux de la CEMT en matière de sécurité routière. Avril 2002, pp 11-13.

² Algérie Press Service (CNPSR), Accidents de la route 2016.

conducteurs, ils pourraient considérer qu'ils subissent ce risque et demander en conséquence aux autorités un contrôle répressif accru.³

Les risques d'accidents sont plus grands pour les adolescents que pour tout autre groupe d'âge, les conducteurs âgés de 16ans ou 17ans sont les plus exposés aux risques routiers. La conduite automobile pendant la nuit est aussi un facteur d'accidents grave chez les jeunes conducteurs, il est trois fois plus dangereux pour un jeune de 16ans de conduire la nuit que le jour.⁴

En conduite automobile, bien des erreurs peuvent être commises. Ces erreurs peuvent engendrer des situations de conflit et éventuellement mener à un accident. Conduire une automobile est une tâche complexe où l'expérience joue un rôle de première importance. Mais que l'impact de l'accident routier sur les capacités futures de l'individu d'anticiper les situations de conflit, d'évaluer les risques, de prendre les bonnes décisions.⁵

La conduite automobile constitue une tâche complexe impliquant plus d'une interaction entre l'individu, son véhicule et l'environnement dans lequel il circule. Elle peut donc être décrite à travers un système complexe d'interrelations où la trajectoire d'un individu, les conditions de conduite liées aux caractéristiques de l'environnement routier (état de la chaussée, géométrie de la route, obstacles, etc.) et les trajectoires des autres usagers (conducteurs, piétons, cyclistes, etc.) interagissent entre elles pour créer diverses situations spécifiques de conduite.⁶

A cet effet, nous allons tenter de décrire et de créer un autre phénomène (la sécurité routière) pour savoir si on peut arriver à une relation entre les deux

³ Patrick PERETTI-WATEL, sociologie du risque, Editeur Armand Colin, Paris, 2000, p249.

⁴OMS : Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de circulation, facteurs de risque, Genève, 2004, p84

⁵ Sylvie Bernier Daniel Dumont, Perception des habiletés de conduite, évaluation du risque d'accident et attitudes face aux comportements de conduite risqués, Département de santé communautaire, centre hospitalier Ste. Marie 3350, Québec G9A 5Z4, 1993, p40.

⁶ Ibid. P25

phénomènes. Parlant de la situation de l'Algérie en matière de sécurité routière, la situation est critique, d'ailleurs les accidents de la route constituent un phénomène complexe, qui touche plusieurs secteurs et spécialités. La majorité des automobilistes connaissent les dangers attachés à la conduite automobile, mais ils ne se sentent pas concernés. Les risques routiers augmentent de plus en plus sur les réseaux routiers, ces risques représentent des conséquences néfastes sur la santé et la vie des automobilistes. En effet, la sécurité routière est nécessaire sur les réseaux routiers afin d'assurer la sécurité et la vie des automobilistes.

Selon l'OMS, 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.

Cependant, la sécurité routière est devenue d'abord et avant tout un problème de citoyenneté, une manière de vivre ensemble, conducteurs ou piétons sont appelés à respecter les règles civiques et comportementales, à aiguillonner les élus. Elle s'inscrit dans un domaine particulier, celui de la rue ou la route, espace social où coexistent des règles complexes et des intérêts parfois opposés. En effet, la sécurité routière concerne bien évidemment les déplacements de toute nature, des personnes et des marchandises.⁷

La mise en œuvre d'une politique efficace de sécurité routière par l'état est une priorité absolue, vu le nombre de morts et de blessés sur les routes. Les accidents de la route peuvent être évités, les pouvoirs publics doivent agir de manière globale en faveur de la sécurité routière, avec la participation de plusieurs secteurs (police, gendarmerie, éducation routière, protection civile,

⁷Philippe Da Costa, Avis et rapport du conseil économique et social, sécurité routière et circulation : La responsabilité des différents acteurs ,République Française, 2007, pp44-45.

santé), en s'attachant à la sécurité des routes, des véhicules, et bien entendu, des usagers.

Avec le manque d'études sur ce phénomène en Algérie, nous allons tenter de mener une recherche sur les risques de la conduite automobile et la sécurité routière dans notre pays, un certain nombre de questions méritent alors une réflexion à savoir :

- Les risques que prennent les conducteurs automobile lors de la conduite ou l'usage de la route, sont ils liés au non respect du code de la route ?
- Est-il possible d'avoir une sécurité routière efficace dans notre pays d'une façon à permettre aux usagers de la route d'avoir un comportement citoyen qui préserve leur santé et la santé des autres?

4-Hypothèses

Pour répondre au questionnement précédent et à l'usine de la problématique on a vue nécessaire de proposer quelques hypothèses et les mettre en épreuve :

- Les risques que prennent les conducteurs automobiles sont dus au non respect du code de la route.
- Les politiques publiques en matière de sécurité et de prévention routière peuvent jouer un rôle important dans la sensibilisation citoyenne face aux accidents de la route.

5-Définition des concepts clés

5.1-Risque : selon dictionnaire français :

Risque : n.m. Danger, inconvénient possible. A ses risques et périls, en assumant la responsabilité. Au risque de, en s'exposant à.

Le terme « risque » se rapporte étymologiquement à deux notions. La première vient du latin *resicare* qui signifie « recouper », « séparer ». Le risque, c'est ce qui tranche, c'est ce qui coupe en cas d'échec, en cas d'erreur. Mais prendre de risque c'est aussi se couper, se séparer du connu, du cadre de sécurité dans lequel nous vivons, en se confrontant à un univers inconnu. La seconde étymologie nous vient du grec *rhizikhon*, de *rhiza* signifiant « racine ».

Celle-ci rattache le risque à l'originel et dans une certaine mesure au spectaculaire. En s'exposant au risque, le sujet interpelle ses propres ressources, ses capacités physiques et psychiques à affronter le danger encouru. La prise de risque selon ces deux étymologies renvoie à la nécessité de s'extraire d'un environnement rassurant, protecteur pour affronter délibérément un monde qui ne l'est pas, avec pour objectif de tester ses capacités (Michel Purper-Ouakil et Muren-Simeoni).⁸

Définition sociologique :

Risque apparaît comme un mode de représentation qui confère à un événement donné le statut d'accident, puis lui applique un traitement assurantiel. De l'accident le risque retient le caractère dommageable de l'événement considéré contrairement à l'acceptation strictement assurantielle du risque qui ne distingue pas dangers et opportunités. Autre caractéristique commune au risque et à l'accident, la mise en suspens de toute relation causale qu'elle mette en

⁸ Abou Dumontier Alexia, « La prise de risque dans l'espace routier chez les préadolescents : implication de l'identité sexuée, la recherche de sensations, l'estime de soi, l'attachement aux parents et supervision parentale », Thèse de doctorat, université Paris Ouest, 2010, p19.

cause une volonté divine ou humaine. Le risque relève de l'aléa basculant ainsi dans le champ du calcul probabiliste. Le risque est un dommage dont on peut évaluer la probabilité d'occurrence, et qui doit posséder une expression monétaire, afin de lui associer un capital. Donc, le concept risque est défini à la fois un champ de représentation et d'action.⁹

Définition opérationnelle :

Risques : sont des événements dommageables, causés par les individus soit par leur malveillance ou volontairement. Un risque routier est tout danger que les conducteurs prennent lors de la conduite.

5.2-Conduite automobile : selon dictionnaire français :

La conduite : n.f. action de conduire et de diriger. Automobile : véhicule routier mu par un moteur à explosion à combustion interne électrique, ou par turbine à gaz. La conduite automobile, est l'action de diriger ou conduire une voiture, un véhicule.

Définition sociologique :

Conduite automobile : est une activité requérant une grande maîtrise, une capacité à adapter les règles aux circonstances. Elle est comme un système d'interactions nécessitant que la règle soit indexée à la situation, donc éventuellement transgressée. Si cette conception caractérise à priori des individus qui s'estiment bon conducteurs, qui valorisent leur autonomie au volant, elle s'avère associée à une représentation des causes des accidents qui déresponsabilise le conducteur, puisque elle incrimine plus souvent la malchance en général, l'état de véhicule et surtout l'état ou la conception de la route en particulier.¹⁰

⁹ Patrick PERETTI-WATEL, sociologie du risque, Editeur Armand Colin, Paris, 2000, p54

¹⁰Ibid. P264

Définition opérationnelle :

Conduite automobile : est une activité exercée par les conducteurs automobiles dans le but de se déplacer sur les réseaux routiers.

5.3-Sécurité routière : selon dictionnaire français :

La sécurité routière : est un ensemble des règles et des services qui ont pour but d'assurer la sécurité des usagers de la route.¹¹

Définition sociologique :

La sécurité : est une notion qui ne se précise pas s'appliquant à la collectivité mais prend de plus en plus d'importance de la formation du besoin grandissant sécurité des Rops n'est pas vérifiée. Comment la mesurer ? Quels indicateurs retenir et comment comparer deux époques ? N'y a-t-il surtout une diversification et modification des menaces (chômage, nucléaire, accident, agression.....etc.) et difficulté d'adaptation dans une période de changement rapide. La résistance au changement fait ressentie comme risque, toute éventualité de modification, l'état interventionniste et à la fois perçu comme menace, mais en même temps comme protection.¹²

Sécurité routière : elle consiste à identifier les facteurs de risques pour réduire l'éventualité des dommages. Elle passe par une réglementation relative aux conduites à tenir des mesures de prévention et une information de la population.¹³

Définition opérationnelle :

Sécurité routière : le mot sécurité est synonyme de prévention et la protection, la sécurité routière représente l'ensemble des mesures ou procédures

¹¹ www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/sécurité+routière/

¹² GRAWITZ Madeleine, méthodologie des sciences sociales, 11eme édition, Dalloz, Paris, 2002, p370.

¹³ Cédric Polère avec la collaboration de Sandra Decelle et d'Abdel Mokhtari, les représentations sociales des risques : des rationalités multiples, fiche de synthèse (25-02-2004).

prises pour les différents services de prévention et de sécurité routière afin d'assurer la protection des usagers de la route sur les réseaux routiers.

5.4-Accident de la route : selon le dictionnaire français :

Accident de la route : est un événement se déroulant sur une voie de circulation en impliquant un véhicule, motorisé ou non, ou un individu, et entraînant des percussions au niveau matériel ou physique.¹⁴

Selon l'organisation mondiale de la santé(OMS),l'accident de la route est défini comme tout accident qui s'est produit sur une route ouverte à la circulation des usagers de la route dans lequel, au moins un véhicule en mouvement est impliqué et provoqué des dommages corporels et /ou matériels. Les usagers sont des composants parmi d'autres, du flux du trafic. Ils peuvent être soit une personne non protégée comme le piéton ou le passager d'un véhicule à deux roues, soit une personne protégée comme le conducteur ou le passager d'un véhicule à moteur.¹⁵

Définition sociologique :

Accident : l'accident a toujours existé, mais sa signification a donc changé au XIX^e siècle : désignant jusque là un événement du au hasard, qu'il soit bénéfique ou néfaste, il inclut désormais l'idée d'un dommage à réparer. Il devient ainsi un problème social, puisque c'est un dommage sans cause. L'accident moderne se caractérise d'abord par sa régularité. Il à beau être le fruit du hasard et de l'imprévu, la comptabilisation de ses occurrences révèle pourtant une remarquable constance d'une année à l'autre. Cette régularité a été observée pour divers types d'accidents, accidents du travail au sein des activités particulières (mines, fonderies,.....etc.), ou encore accidents de la circulation.¹⁶ L'accident de la route constitue encore l'exemple même du risque individuel.

¹⁴ www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/accident-de-la-route/

¹⁵ MASMOUDI, la violence routière, 2004.p05.

¹⁶ Patrick PERETTI-WATEL, sociologie du risque, Editeur Armand Colin, Paris, 2000, p51.

En effet, quelles que soient les causes multiples d'un accident, la responsabilité individuelle existe presque toujours, à un moment donné, le conducteur perd le contrôle de son véhicule, l'attention s'est donc particulièrement focalisée sur le comportement individuel. Deux facteurs causaux d'accidents de la route ont été précocement identifiés, l'alcool et la vitesse¹⁷

Définition opérationnelle :

Accident de la route : est la percussion entre deux véhicules ou un véhicule avec une autre chose ou personne sur le réseau routier causant des dégâts matériels ou corporaux.

5.5-Conducteur : selon dictionnaire français :

Conducteurs : ce sont les personnes qui conduisent un véhicule.¹⁸

Définition sociologique :

Les conducteurs : c'est les comportements au volant ce que les spécialiste de la sécurité routière nomment les trois règles d'or, porter la ceinture de sécurité, éviter trop d'alcool avant de conduire, et respecter les limitations de vitesse.¹⁹

Définition opérationnelle :

Les conducteurs : ce sont des personnes qui font l'action de conduire.

5.6-Code de la route : selon dictionnaire français :

¹⁷ Claudine Perez-Diaz, le rôle de la science dans des interventions institutionnelles, le cas des risques d'infections nosocomiales et d'accidents de la route, sciences sociales et santé, Vol.27, P73 à 90, ISSN 0294-0337, p79

¹⁸www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/conducteur/

¹⁹ Patrick PERETTI-WATEL.OP Cit. P173

Code : n.m. Recueil de lois, d'ordonnances. Fig. Ce qui sert de règle. Code de la route, est l'ensemble de la législation concernant la circulation routière.

Définition sociologique :

Code de la route : est l'objet d'une permanente réinterprétation de chaque conducteur qui élargit d'autant la marge d'imprévisibilité des comportements que le code cherche justement à juguler. Il sert à harmoniser les relations entre les automobilistes, motards, cyclistes, piétons en rendant prévisible les comportements des uns et des autres, des avertissements signalent aux voyageurs ou usagers les dangers encourus à franchir certaines limites, des programmes de préventions.²⁰

Définition opérationnelle :

Le code de la route : c'est un règlement ou l'ensemble de lois que chaque personne doit respecter pendant la conduite de véhicule, sinon il serait pénalisé.

²⁰ David Le Breton, conduites à risque, Les cahiers de médiologie 2001/2(N°12), p74.

6-Méthodes et techniques utilisées

Nous allons présenter dans cette partie la méthodologie suivie dans la collecte des données, en définissant la méthode utilisée, les différentes techniques appliquées et l'échantillon choisi.

a)La méthode utilisée

Toute recherche scientifique dépend de la méthode choisie, le choix de la méthode, est très important ; car elle doit être liée à la nature de sujet abordé.

Le terme méthode désigne, selon certaines approches, la marche rationnelle de l'esprit pour arriver à la connaissance ou à la démonstration de la vérité. En se référant à cette définition, La méthode selon Madeleine Grawitz : « la méthode est constituée de l'ensemble des opérations intellectuelles par lesquelles une discipline cherche à atteindre, les vérités qu'elle poursuit, les démontres, les vérifiés ». ²¹

La méthode est définie selon Maurice Angers : « la méthode est l'ensemble organisé d'opérations en vue d'atteindre un objectif ». ²²

D'après la pré-enquête que nous avons effectuée au sein de la radio Soummam et à l'Association Tariq Essalama, la réalité du terrain nous a orienté vers l'utilisation de la méthode quantitative. La méthode quantitative, nous permet de recueillir plus d'informations qui vont nous aider à mieux expliquer notre thème de recherche.

Pour mesurer l'impact de la sécurité routière sur les risques automobiles, nous avons privilégié une démarche de type quantitatif. Car c'est la seule méthode qui peut confirmer l'existence entre ces deux phénomènes les risques de la conduite automobile et la sécurité routière.

²¹ GRAWITZ Madeline, Méthode des sciences sociales, éd, Dalloz, Paris, 2002, p351

²² Maurice Angers, initiation pratique à la méthode de sciences humaines, éd, Casbah, Alger, 1997, p58

Maurice Angers a défini la méthode quantitative, comme étant : « les mesures qui peuvent être ordinales du genre plus grand ou plus petit, ou numériques avec usages des calculs ». ²³

Nous avons utilisé cette méthode quantitative car elle est la plus répandue et adaptée à notre sujet de recherche, les risques de la conduite automobile et la sécurité routière, il s'agit d'un phénomène social qui touche notre société actuellement, donc le choix de la méthode est lié aussi à la nature de sujet de recherche.

b) La technique utilisée

Toute recherche à un caractère scientifique en sciences sociales comme dans les sciences en général, doit comporter l'utilisation de procédés opératoires rigoureux susceptibles d'être appliqués dans la réalité que l'on appelle technique.

La technique selon GRAWITZ : « c'est un moyen d'atteindre un but, mais qui se situe au niveau des faits, ou des étapes pratiques » ²⁴

Vu notre utilisation de la méthode quantitative, nous avons construit une enquête par le questionnaire qui est destinée à un échantillon qui constitue les conducteurs automobiles, il s'agit d'un moyen de communication en interrogeant notre échantillon choisi afin de collecter les données qui seront analysées et interprétées, le choix de la technique dépend de la méthode choisie, si on a un cadre théorique adéquat plus une large population à interroger effectivement on va directement choisir la technique du questionnaire. Le questionnaire est constitué par la liste des questions qui seront posées aux sujets désignés par l'échantillonnage.

Le questionnaire, est une technique directe pour interroger des individus de façon directive, puisque la forme des réponses est prédéterminée, il est aussi le

²³ MAURICE Angers, op-cite.p60.

²⁴ GRAWITZ Madeleine, op-cite.p352.

moyen d'entrer en communication avec des informateurs en les interrogeant un à un de façon identique, en vue de dégager des réponses obtenues, des tendances dans les comportements d'une large population.²⁵

Nous avons utilisé la technique du questionnaire parce que, on a une population mère assez large à interroger, ce phénomène des accidents routiers touche toute personne qui maîtrise son véhicule (tout les conducteurs ou conductrices automobiles), si on compte combien de conducteurs ou conductrices automobiles en Algérie on trouve une large population, c'est pour cela que nous avons utilisé cette technique du questionnaire. Il s'agit aussi d'une technique plus rapide pour répondre à l'ensemble de questions en leur proposant des réponses, et aussi une technique facile elle ne prend pas beaucoup du temps car il s'agit juste de choisir la réponse qui convient à l'enquêté, elle ne nécessite pas beaucoup de temps pour réfléchir sur le sujet il s'agit des questions directes et simples.

Notre questionnaire est devisé en trois axes, chaque axe contient les points suivants :

1-Premier axe : Les données personnelles.

2-Deuxième axe : Les risques dus au non respect du code de la route.

3-Troisième axe : La sécurité routière et la sensibilisation des citoyens face aux accidents de la route.

²⁵ CLAUDE Jean, L'enquête par questionnaire, ed université de Belgique, Belgique, 1982, p29.

7-L'échantillonnage

L'échantillonnage : désigne l'ensemble des personnes à interroger, et extrait d'une population assez large appelée population mère.

Selon Jean-Louis Loubet « l'échantillonnage est : la partie de l'univers qui sera effectivement étudiée, et qui permettra par extrapolation de connaître les caractéristiques de la totalité de l'univers. »²⁶Pour que ce procédé permet d'obtenir des résultats valides, l'échantillon doit être représentatif.

En ce qui concerne le choix de l'échantillon, on a utilisé l'échantillon probabiliste aléatoire simple fondé sur le recours au hasard, toute personne ait la chance d'être interrogée. Nous avons procédé à l'utilisation de l'échantillon probabiliste aléatoire simple, parce qu'il est impossible d'interroger toute la population mère, c'est pour cela qu'on doit choisir un échantillon qui va représenter cette population pour pouvoir généraliser les résultats.

Selon Loubet : « Pour qu'il y ait choix au hasard le principe le plus rigoureux et que chaque unité de l'univers ait une chance égale de figurer dans l'échantillon ». ²⁷Dans cette méthode, il s'agit de faire en sorte que chaque élément de la population ait une chance égale d'être choisi.

Nous avons pris une partie de la population mère, qui contient de 100 conducteurs automobiles, dont 75 sont des hommes et 25 sont des femmes. On a opté pour l'échantillonnage aléatoire simple car la population mère est inconnue.

²⁶LOUBET, DELBAYLE(Jean-Louis), initiation aux méthodes des sciences sociales, éd l'harmattan, Paris, 2000, p92

²⁷ Ibid. P97

8-Pré-enquête :

Notre pré-enquête s'est déroulée au sein de l'association de prévention routière « Association Tariq Essalama » et aussi à la radio Soummam, qui se situe à la wilaya de Bejaïa.

Notre premier jour de pré-enquête, était le 14 novembre 2016, au sein de « l'association Tariq Essalama », tout d'abord on a discuté sur notre thème de recherche avec le président de l'association et un membre de cette dernière, en leurs posant quelques questions concernant notre thème de recherche, alors on a rassemblé quelques informations utiles, des documents sur les risques, les accidents de circulation et la sécurité routière.

Le deuxième jour, était le 03 décembre 2016, on a assisté à une émission de prévention routière qui passe chaque samedi de 18h30 à 19h30, présentée par un membre de « l'association Eariq Essalama », on a eu un nombre d'informations par rapport à certaines questions de notre recherche.

Le troisième jour, c'était le 04 décembre 2016, à la radio Soummam, on a assisté à une émission hebdomadaire qui passe chaque dimanche à 10h du matin jusqu'à 11h, on a discuté avec le présentateur de l'émission, on lui a posé quelques questions concernant notre sujet de recherche, simultanément on a eu aussi quelques statistiques sur les accidents de circulation, les causes et les conséquences de ces derniers.

Le but de notre pré-enquête, est de préciser notre problématique, consiste à avoir un maximum d'informations sur notre thème de recherche, et encore développer nos connaissances théoriques et de vérifier nos hypothèses de recherche, connaître les indicateurs, connaître l'échantillon, réaliser des entretiens afin d'avoir un grand nombre d'informations, savoir quelle technique et méthode à suivre.

9-Etudes antérieures

1-Wilde, les liens entre perception du risque et la prise de risque(1988,1992) :

Wilde, dans son étude sur les liens entre la perception du risque et prise de risque (1988,1992), postule l'existence d'un seuil de risque préférentiel. Ce risque préférentiel, qui serait dépendant du sujet lui-même, se différencie du seuil du risque objectif défini en termes de probabilité d'accident, de mortalité. Selon cet auteur, qui a surtout étudié les accidents routiers, il existe un ajustement entre le risque préférentiel du sujet, c'est-à-dire le rapport qu'il fait entre les coûts et les bénéfices du comportement évalué le risque objectif rattaché à l'activité. Chacun chercherait à réduire la dissonance entre les deux risques. Cette réduction, passant par une modification du comportement actuel du sujet, entrainerait en retour une modulation du risque objectif et enfin du risque perçu .Ainsi, certains individus auraient donc tendance à adopter des comportements plus dangereux, s'ils percevaient un risque objectif inférieur à leur niveau de risque préférentiel.²⁸

Parmi les autres facteurs qui influencent la perception du risque, nous pouvons citer l'âge et le sexe. En effet, l'âge semble être un facteur déterminant dans l'évaluation du risque ; certaines études ont montré que les personnes âgées lui attribuent une plus grande intensité, et sont plus prudents que les jeunes.

2-Otani et Coll., la perception du risque selon l'âge, 1992 :

Otani et coll., ont fait étude sur la perception du risque selon l'âge en 1992, à partir d'un échantillon de 358 adultes âgés de 18 à 85 ans. Les personnes âgées ont une perception des risques plus grande que celle des jeunes et ont tendance à moins enfreindre les règles de sécurité. Les résultats ont aussi montré

²⁸ Ibid. P18.

d'une part que la perception des risques peut être altérée par le niveau de familiarité avec l'activité et d'autre part que le sexe apparaît aussi comme un facteur important, les femmes estimant plus fortement les risques que les hommes. De même, les résultats de (Byrnes et al.1999) montrent une perception du risque plus faible et une plus grande prise de risque chez les participants males. Cependant, pour certains domaines (par exemple, la prise de risque intellectuel ou physique) les différences de comportements liées au sexe étaient plus marquées que pour d'autres (par exemple, fumer).²⁹L'âge des conducteurs est un facteur important dans la survenance des accidents de la route. Les statistiques au niveau international montrent que les jeunes conducteurs sont impliqués dans la plupart des accidents de la route. Cette fréquence d'implication s'explique par leur disponibilité à prendre des risques qui les conduisent à adopter des comportements excessifs et /ou agressifs. ³⁰Plus les conducteurs sont âgés, plus ils ont de chance de conduire prudemment, et moins ils ont de chances d'appartenir aux types caractérisés par de nombreuses infractions. Par ailleurs, la prudence au volant varie plutôt en fonction du sexe, et le respect du code de la route dépend d'avantage de l'âge.³¹

3-Crutcher et al. La prise de risque et véhicules motorisés ,1993 :

Crutcher et al., dans son étude sur la prise de risque en véhicule motorisé, réalisée en 1993 chez les adolescents âgés de 16 à 19 ans à partir des rapports de police, a montré que l'adoption de conduites à risque en véhicules motorisés (excès de vitesse, conduite sous l'emprise de substances psycho actives.....) augmentait de façon très significative le risque d'accident routier.

En ce qui concerne la conduite automobile dans les pays européens le nombre de conducteurs s'élève logiquement à partir de 18ans, âge d'accès au permis, alors que celui des passagers s'élève à partir de 14ans donc avec l'accès

²⁹ Ibid. P19.

³⁰ Stacey C., Fouvez M S. : Jeunes conducteurs la voie de la sécurité, projet du centre de recherche sur les transports de l'OCDE et la CEMT, pour l'Université européenne d'été de la sécurité routière Nantes-Loire Atlantique-28/31 aout 2006.

³¹ Patrick Peretti Watel, sociologie du risque, p259

à la conduite automobile. Ceci traduit l'influence des styles de vie des jeunes sur leur implication accidentelle ;en effet ;jusqu'à 14ans les enfants sont généralement passagers des véhicules de leurs parents, donc de conducteurs adultes moins « à risque »,et à partir de 14ans, ils peuvent devenir passager de jeunes conducteurs plus dangereux(Assaily,2001).Les accidents de la route représentent la première cause de mortalité chez les 15-24ans, et ce dans tous les pays industrialisés(CREDOC,1995).Les deux facteurs classiquement invoqués sont l'âge(le risque est deux fois plus élevé chez les 15-24ans que pour le reste de la population adulte),et l'inexpérience(les jeunes accidentés sont généralement des conducteurs débutants).³²

Le sexe affecte lui aussi les risques liés à l'évolution. Les jeunes conducteurs de sexe masculin sont plus souvent impliqués dans des accidents que les jeunes femmes. Ils possèdent et conduisent plus souvent des véhicules à moteur, et tendent davantage à adopter un mode de conduite à risque et surestimer leur talents de pilotage. De plus les jeunes hommes conduisent davantage que les jeunes femmes, ce qui accroît leur exposition et aggrave d'autant plus leur taux d'accidents.³³

4-Hyman, la différence de sexe dans la prise de risque routier, 1968 :

Hyman, dans son étude sur les différences de sexe dans la prise de risque routier en 1968, il note des différences dans la façon d'utiliser la route entre les hommes et les femmes. Les hommes sont plus enclins à conduire la nuit après avoir consommé de l'alcool (Veevers & Gee, 1986), ils utilisent moins fréquemment la ceinture de sécurité (Jonah & Dawson, 1987), s'engagent dans des conduites agressives, roulent trop vite, commettent plus de violations au code de la route (Jonah, 1990) que les femmes.

³² Ibid. P26.

³³ Toroyan T. et Peden M., Les jeunes et la sécurité routière, , organisation mondial de la santé, Genève, 2007, P12.

Les recherches chez l'adulte s'entendent sur l'existence de différences dans la conformité aux règles routière selon le sexe. Les comportements dangereux et l'implication dans un accident des conducteurs sont dus plus souvent à la transgression de règles légales chez les hommes que les femmes(Harré Field et Kirkwood,1996 ;Simon & Corbett,1996 ;Yagil,1998).De même pour les piétons, des études ont montré que les hommes piétons transgressent plus les règles que ne le font pas les femmes piétonnes(Mayano & Diaz,2002 ;Rosenbloom,Nemrodov et Barkan,2004 ;Yagil,2000).³⁴

³⁴ Ibid. P33

Chapitre II

Les risques de la conduite automobile et
les accidents de circulation

1-Définition du risque routier :

Le risque est considéré comme un danger que l'on peut plus ou moins prévoir (Collard, 1998 ; Michel & Muren-Simeoni, 2001). Se risquer, c'est s'aventurer, se hasarder. Mais le risque est aussi rattaché tant à la dangerosité de l'activité qu'aux conséquences négatives sur le sujet (perte d'argent, accident, etc.). Certains auteurs insistent sur le caractère social des conduites à risques. C'est le cas de Turner, McClure et Pirozzo (2004) qui définissent ces conduites comme résultant soit d'un comportement volitif socialement inacceptable, avec des conséquences négatives en termes de morbidité ou de mortalité lorsque les précautions ne sont pas prises (abus de toxiques, vitesse excessive, usage d'alcool au volant,.....), soit d'un comportement socialement accepté dont le danger est reconnu et valorisé (sport compétitifs, parachutisme, etc.).¹

Dans la circulation routière, le risque est fonction de quatre éléments. Le premier est l'exposition soit le volume de déplacements ou de trajets sur un réseau effectués par des différents usagers ou une densité de population donnée. Le deuxième élément est la probabilité de collision sous jacente, étant donné une certaine exposition. Le troisième élément est la probabilité de traumatisme en cas d'accident. Le quatrième élément est le résultat du traumatisme.

Les risques surviennent dans une large mesure à cause de divers facteurs dont les suivants :

- Une erreur humaine sur le réseau routier ;
- L'intensité et l'énergie cinétique de l'impact à laquelle sont exposés les personnes qui circulent sur le réseau du fait des erreurs ;
- La tolérance personnelle à cet impact ;

¹ Toroyan T. et Peden M., Les jeunes et la sécurité routière, Genève, organisation mondial de la santé, 2007, P14.

-L'existence de service d'urgence et de soins traumatologiques et leur qualité.²

2-Les principaux facteurs de risque des accidents de circulation :

2.1-Facteurs influant sur l'exposition aux risques

- Facteurs économiques, y compris les privations sociales.
- Facteurs démographiques.
- Pratiques d'aménagement du territoire influant sur la longueur des déplacements ou sur le choix du mode de déplacement.
- Attention insuffisante prêtée à l'intégration de la fonction routière dans les décisions concernant les limitations de vitesse ainsi que la conception et le tracé des routes.
- Combinaison de circulation motorisée rapide et d'usagers vulnérables.

2.2-Facteurs de risque influant sur les accidents

- Vitesse insuffisante ou excessive.
- Présence de l'alcool, de médicaments ou de drogue à usage récréatif.
- Fatigue.
- Etre un homme jeune.
- Etre un usager de la route vulnérable dans des zones urbaines et résidentielles.
- Se déplacer la nuit.
- Facteurs liés au véhicule, comme les freins, la conduite et l'entretien.

² OMS : Rapport Mondial sur la prévention des Traumatismes dus aux accidents de la circulation, Genève, 2004, p75.

- Défaut dans la conception, le tracé et l'entretien des routes qui risquent aussi d'entraîner des comportements dangereux de la part des usagers de la route.
- Manque de visibilité due à des facteurs environnementaux (il est difficile de repérer les autres véhicules et les autres usagers de la route).
- Mauvaise vue de l'utilisateur de la route.

2.3-Facteurs de risque influant sur la gravité de l'accident

- Facteurs de tolérance humaine.
- Vitesse insuffisante ou excessive.
- Défaut de port de ceinture de sécurité et de sièges d'enfant non utilisés.
- Défaut de port du casque chez les utilisateurs de deux roues.
- Objet sur le bord de la route qui ne protège pas en cas d'accident pour les occupants du véhicule et pour ceux qu'il heurte.
- Présence d'alcool et d'autres drogues.
- Facteurs de risque influant sur la gravité de traumatismes subis après l'accident.
- Délai de réaction après un accident.
- Présence de feu provoqué par la collision.
- Fuite de matières dangereuses.
- Présence d'alcool et d'autres drogues.
- Difficulté à porter secours aux personnes et à extraire des véhicules.
- Difficulté à évacuer les gens des autobus accidentés.
- Absence de soins pré hospitaliers appropriés.
- Absence de soins des urgences des hôpitaux.³

³ Ibid. P75

3-Définition de l'accidentologie routière

L'accidentologie peut être définie comme l'étude des accidents occasionnés par des véhicules automobiles tant du point de vue de leurs causes que leurs effets.⁴

Une autre définition est celle qui considère l'accidentologie comme l'étude scientifique des accidents, notamment des accidents mettant en jeu des véhicules automobiles, et de leurs conséquences corporelles. Elle nécessite donc une étude approfondie de l'infrastructure, du véhicule, du comportement du conducteur, mais aussi du bilan médical des victimes.⁵

En accidentologie deux types de d'approches sont possibles, selon le critère que l'on choisit de privilégier : l'accident ou le traumatisme induit par celui-ci.⁶

Dans l'approche « accident », la victime intervient surtout comme critère de sélection des accidents « corporels » ou « mortels ». Elle est essentiellement évaluée en terme de réduction de mortalité. Quant à l'approche « traumatisme » elle repose sur l'état de santé consolidé de la victime : décès ou survie avec ou sans séquelles. Elle s'intéresse non pas à l'accident mortel mais aux causes du décès, et non pas à la corporalité de l'accident, mais aux causes des handicaps graves. Les avantages de cette approche par rapport à la précédente résident dans le fait de permettre d'identifier des priorités en termes de réduction des conséquences humaines des accidents.⁷

⁴ <http://www.le-dictionnaire.com/>

⁵ <http://www.Larousse.fr/dictionnaires/francais/>

⁶ Charchal A. : Evaluation du temps dans la prise en charge des accidents de la route dans la wilaya de Blida. Mémoire d'inspecteur praticien. Ecole nationale de la santé publique Alger juin 2005, p04.

⁷ UMRESTTE : Rapport de fin de convention DSCR Convention MELT/INRETS n° 02 /70029, santé de l'utilisateur et insécurité routière le registre des victimes d'accidents de la circulation routière dans le Rhône. Registre du Rhône Rapport UMRESTTE n°0406 Novembre, 2004, p04.

4-Définition de l'accident de la route

L'OMS définit l'accident de la route, comme un événement indépendant de la volonté humaine provoqué par une force extérieure agissant rapidement et qui se manifeste par un dommage corporel. Un accident de la route, entraînant un traumatisme mortel ou non, résulte d'une collision sur la voie publique avec au moins un véhicule en déplacement.⁸

« L'accident est un événement au cours duquel un dommage est causé à une personne ou à un bien matériel, impliquant ou causé par un véhicule routier en mouvement, et survenant sur tout chemin ou terrain, l'accident peut impliquer plus d'un véhicule routier ».⁹

5-Types d'accidents de la route

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

5.1-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 corporel est un accident qui :

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

5.2-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

⁸ BENCHERIF Houria, étude de l'insécurité routière en Algérie : de l'usage des modèles au développement des politiques publiques, thèse de doctorat en sciences en hygiène et sécurité industrielle, 2015, p14.

⁹ Journal officiel n°46 de la république algérienne démocratique et populaire.

matériels (dégâts matériels) enregistrés sur les véhicules, les équipements, l'infrastructure ou toute construction.

6-Les victimes

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 définitions nationales de ces termes sont divergentes d'un pays à l'autre. « Les pays de l'Europe se basent sur les définitions de la banque de données d'accident de la route IRTAD (International Road Traffic Accident Data base) de l'OCDE (Organisation de Coopération et de Développement économique).Le terme « hospitalisé » a aussi été introduit dans la banque IRTAD pour couvrir “les victimes d'accidents admises pour soins à l'hôpital, exclusion faite des tués”.Ce terme coïncide avec la définition de “blessé graves” dans beaucoup d'autres pays ». ¹⁰ Les victimes peuvent être classées en deux catégories :

6.1-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 .Certains pays comme la France considère, comme tués sur place ou morts dans les 6jours qui suivent l'accident. ¹¹Et Portugal considère comme tués ceux qui sont tués dans les 24 heures qui suivent l'accident. Il est à préciser que la France et Portugal

¹⁰ OCDE-IRTAD, International Road Traffic and Accident Data(IRTAD) Spécial report. Définitions and Data availability.-Compilation and évaluation of a-level roads and hospitalised victims in OCDE countries-Accident and injury définitions. In HIMOURI S : Modèle théorique de suivi de l'insécurité routière en Algérie 1970-2002.Thèse de doctorat d'Etat. Spécialité Génie civil .Option transport. P86.Université des sciences et de la technologie d'Oran MOUHAMED Boudiaf. Décembre, 2005.

¹¹ INRETS : Laumon B. : Santé publique et recherche en insécurité. Le véritable enjeu de sécurité routière, la victime. Journée spécialisée Bron, le 10 octobre 2000.P11.

demeurent les deux seuls pays de l'Union européenne et même l'OCDE à ne pas fonder leurs statistiques nationales sur la définition du tué à 30 jours.¹²

6.2-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.¹³ On distingue deux types de blessés :

6.2.1-Les personnes gravement blessées : Cette catégorie de blessé exige un traitement et l'individu est admis comme patient dans un hôpital. Les types de blessures sont définies, d'après la convention Vienne, comme : « Fractures, commotions, lésions internes, coupures profondes, lésions graves, choc général grave qui exige un traitement médical et toute autres lésions graves qui entraînent l'admission dans un hôpital ». ¹⁴

6.2.2-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 qu'elles montrent des symptômes très clairs de choc ou de coupures et qui ont reçu un traitement médical ou exigent une attention médicale. ¹⁵

7-Les caractéristiques spatio-temporelles des accidents de la route

L'accident de la route est caractérisé par deux facteurs :

7.1-Facteur temporel : La répartition des accidents de la circulation routière varie selon la période de l'occurrence de l'accident (le mois de

¹² Chapelon J., Fabrice L. : Fichier national des accidents de circulation en France, courrier statistique n°103, Septembre, 2002.

¹³ Haddak M., C Filou., A Ndiaye. : Projet de recherche n°70 relatif à une redéfinition des victimes de la route .Prédit3-G03.Nouvelles connaissances pour la sécurité. Rapport UMRESTTE n°05103.Décembre 2005.p 14.

¹⁴ Haddak M, C Filou, A Ndiaye.Op cit.p13

¹⁵ Bouzigue J B.la violence routière .éd Continent Euripe Paris. Mars 1995.p16.

l'accident, le jour et l'heure). De nombreuses études¹⁶ ont montré que le nombre d'accidents par mois augmente dans des périodes et des heures bien précises (généralement les heures de pointes).

7.2-Facteur spatial : comme dans le facteur temporel, les accidents de la route varient en fonction du lieu urbain ou rase campagne (zone urbaine ou zone rurale) et même au niveau d'un même lieu.

8-Les causes des accidents de la route

Les causes des accidents de circulation sont liées à l'être humain, au véhicule (moyen de transport et à l'environnement. Généralement l'être humain est souvent montré du doigt comme étant la principale cause des accidents mais les services concernés n'essayent pas de savoir ce qui le pousse à réagir ainsi sur le réseau routier.¹⁷

8.1-Les causes liées au facteur humain

8.1.1-L'inobservation du code de la route

Elle regroupe certaines fautes ou imprudences, commises par le conducteur :

- Refus de priorité
- Stationnement dangereux
- Eclairage défectueux
- Faute personnelle de conduite

¹⁶ Eckhardt N, Flahaut B, Thomas I : étude patio-temporalité des accidents de la route en périphérie urbaine. L'exemple de Bruxelles. Département de Géographie, Université Catholique de Louvain, Louvain-la-neuve, Belgique. Novembre, 2002.

¹⁷ Les principales causes des accidents de la circulation routière et les mesures d'attention en Algérie ,Dr Madani Azzedine ,maitre de conférences en géographie et aménagement du territoire, faculté des sciences humaines et sociales, Université Djilali Bounaama, khemis Miliana Algérie, Et Dr Tello Ghat, maitre de conférences- A-geographie, faculté des sciences de la terre et de l'univers, université d'Oran 2 Mohamed BENAHMED, Algérie, 2015, p170. European Scientific Journal July 2015 Edition Vol.11, No.20 ISSN :1855-7881(Print)e-ISSN 1857-7431.

8.1.2-L'ivresse au volant

L'alcool au volant est l'une des principales causes d'accidents dans de nombreux pays, l'alcool est à l'origine, en plus des accidents matériels, d'accident corporels. Les principales conséquences de l'alcoolémie, concernant les accidents, sont essentiellement les erreurs de perception et les erreurs de décision. Suivant les pays, la limite supérieure, en gramme d'alcool dans un litre de sang tolérée pour la conduite d'un véhicule à moteur ne doit pas dépasser 0,10 gramme/litre. ¹⁸

Etre ivre au volant met un danger votre sécurité et celles des autres automobilistes. L'alcool altère votre jugement, vous serez donc plus susceptible à prendre plus de risques. Le principal problème avec l'alcool au volant est la baisse considérable de vos reflexes. Votre cerveau prend deux fois plus de temps à réagir : un simple virage peut donc devenir chose problématique.

Le rôle de l'alcool dans les collisions est beaucoup plus important que celui de toute autre drogue ; mais les médicaments et les drogues qui ont une incidence sur le système nerveux central peuvent amoindrir les facultés des conducteurs ; toutefois on comprend beaucoup moins bien les conséquences des médicaments et des drogues à usage récréatif sur la conduite et leur rôle dans les collisions que ceux de l'alcool, surtout dans les pays à faible ou à moyen revenu. Il n'est pas aisé d'établir le lien entre les doses de médicaments ou de drogues et le risque accru de collision. Il est très difficile à cause de divers problèmes, dont ceux qui suivent, d'analyser la relation entre les doses de médicaments ou de drogues, qu'elle qu'en soit la quantification et la sécurité routière.

Pour l'ensemble des conducteurs, le risque d'accidents commence à augmenter sensiblement lorsque l'alcoolémie atteint 0,04g dans l'halène. Si la limite de l'alcoolémie est de 0,10g, le risque de l'accident sera trois fois supérieur à celui encouru avec une limite de 0,04g gramme dans l'halène. Par

¹⁸ Masmoudi S. : la violence routière, étude analytique des accidents de la route en Algérie. Mémoire de fin d'étude d'inspecteur des transports terrestres. Ecole Nationale de Transport Terrestre Batna, 2004.

conséquent, les conducteurs qui consomment de l'alcool mettent en danger les piétons et les passagers de deux roues motorisées.¹⁹

8.1.3-La vitesse

La vitesse est considérée comme « le deuxième facteur le plus important après l'alcool pour la survenue des collisions ».²⁰ Une vitesse excessive ou inappropriée aux circonstances et l'un des facteurs majeurs de l'insécurité routière. Des faits et des constatations en apportent la preuve. Les objectifs souvent entendus viennent soit d'une méconnaissance des données disponibles sur le nombre d'accidents qui ont comme cause l'excès de vitesse, soit de l'utilisation d'argumentations subjectives tenant à la conviction des personnes qui les formulent et issue le plus souvent de leur seule expérience personnelle et ne prenant pas en compte les impératifs de l'utilisation collective des routes. Plus la vitesse est élevée plus l'impact sera meurtrier.

Toutes les expériences montrent que les limitations de vitesse améliorent la sécurité routière. Les expériences vécues dans les pays développés ont démontré qu'à chaque fois que des limitations de vitesse aient été instaurées, elles ont toujours considérablement amélioré la sécurité routière. C'est le cas d'un certain nombre de pays comme l'Allemagne en 1975 : limitation de vitesse à 100 Km/h sur route ; aux Etats-Unis : diminution de la vitesse sur autoroute de 16Km/h en 1974, En France la réduction de la vitesse moyenne de l'ordre de 10Km/h en 1970 et en Suisse, une expérimentation de la réduction des vitesses limites en ville de 60 à 50 Km/h en 1982, toutes ces expériences de réduction de vitesse ont conduit respectivement à²¹ :

- La réduction du nombre d'accidents de 8% et de gravité des accidents de 20% sur les routes hors agglomération en Allemagne.

¹⁹ OMS : Rapport Mondial sur la prévention des Traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004, p87.

²⁰ Sergie D. : La vitesse au volant son impact sur la santé et les mesures à y remédier. Unité sécurité et prévention des traumatismes. Direction développement des individus et des communautés. Institut national de santé publique de Québec. Novembre, 2005.

²¹ Namias R : Vitesse et sécurité routière. Edition la documentation française, décembre, 1994, p47.

- La baisse du nombre de tués de 11%(soit un gain de 6000 tués annuellement) aux Etats-Unis.
- Un gain de sécurité, le nombre de tués a diminué de 31% en France.
- Les accidents constatés ont diminué de 9,3% en suisse.

L'OMS a montré l'incidence de la vitesse sur les accidents et les blessures qui en résultent comme suit²² :

- Une augmentation de la vitesse de 1Km/h est associée à une augmentation de 3% du risque d'accidents avec blessures.
- Pour les occupants d'une voiture accidentée à une vitesse de 80Km/h, la probabilité de décès est 20 fois supérieure à ce qu'elle aurait été à 32 Km/h.
- Les piétons ont 90% de chance de survivre à une collision avec une voiture lancée à 30 Km /h ou moins. Mais moins de 50 % de chance de survie en cas de collision à 45 Km/h.
- La probabilité qu'un piéton soit tué est multipliée par huit lorsque la vitesse passe de 30Km/h à 50Km/h.

8.1.4-L'expérience et l'âge du conducteur

L'âge des conducteurs est un facteur important dans la survenance des accidents de la route. Les statistiques au niveau international montrent que les jeunes conducteurs sont impliqués dans la plupart des accidents de la route. Cette fréquence d'implication s'explique par leur disponibilité à prendre des risques qui les conduisent à adopter des comportements excessifs et /ou agressifs. ²³

²² OMS : Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation.2004.p83

²³ Stacey C., Fouvez M S. : Jeunes conducteurs la voie de la sécurité, projet du centre de recherche sur les transports de l'OCDE et la CEMT, pour l'Université européenne d'été de la sécurité routière Nantes-Loire Atlantique-28/31 aout 2006.

Selon des études faites dans les pays développés²⁴, il existe une relation étroite entre l'inexpérience du conducteur et la probabilité d'une collision avec un autre véhicule ou un piéton (survenance d'accident). Les conducteurs ayant une longue expérience sont beaucoup plus en sécurité que les conducteurs inexpérimentés. La conduite automobile, est une technique qui s'apprend et qui comme toute autre technique, ne peut se conserver que par une pratique régulière. L'expérience ne peut être enseignée, elle est acquise au fil des années. Dans cette optique, l'expérience a un impact direct sur la sécurité des conducteurs et des autres usagers (piétons, cyclistes, etc.). Il ressort des études réalisées dans les pays développés que « les risques sont particulièrement élevés pendant la première année qui suit l'obtention du permis de conduire.²⁵

Les divers risques se combinent fréquemment à l'inexpérience des jeunes conducteurs ce qui accroît encore la probabilité d'accident. Comme dans le cas des piétons ou cyclistes adolescents, l'accroissement du risque accidentel chez les jeunes conducteurs est souvent lié essentiellement à leur inexpérience de la conduite. Ils seront par exemple moins aptes à percevoir les dangers, à maîtriser le véhicule et à prendre les décisions qui s'imposent à la route.²⁶

8.1.5-L'imprudence des piétons

Les piétons sont très mobiles et changent facilement leur direction, ils cherchent à priori, le chemin le plus direct, donc leur comportement est en grande partie déterminé par leurs motifs qui peuvent être variés. Autrement dit, les piétons sont imprudents dans leurs déplacements, ce qui augmente le risque d'exposition aux accidents.

En plus des causes intrinsèques et des comportements des piétons, du fait que dans les pays à faible revenus, les aménagements (passages piétons) pour les

²⁴ Observatoire National International de Sécurité routière : la sécurité routière en France, bilan de l'année 2004. Ed la documentation française. Paris, 2005, p73.

²⁵ Williams AF. : Teenage drivers : patters of risk. Journal of safety Research, 2003,34 :5-15. In OMS : Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004, p84.

²⁶ Toroyan T. et Peden M. Op-cit.p11.

piétons sont rudimentaires, mauvaise visibilité dans les rues et mauvaise connaissance de la sécurité routière de la part des piétons :D'après une étude menée en Jordanie, près de la moitié des enfants traversent sans regarder si des véhicules arrivent, que ce soit avant de traverser ou en traversant.²⁷

8.1.6-L'utilisation du téléphone portable en conduisant

L'utilisation du téléphone portable en conduisant constitue une tâche secondaire susceptible de perturber la tâche principale (conduire) dans la mesure où elle sollicite généralement les mêmes mécanismes perceptifs et cognitifs. Malgré les bienfaits du téléphone, le fait de l'utiliser en conduisant, peut affecter plus au moins négativement la conduite : le temps de réaction en cas d'urgence, la position du véhicule sur la voie de circulation ; la maîtrise de la vitesse par rapport aux véhicules qui précèdent, la qualité d'informations visuelles traitées par le conducteur diminue quand il est en communication téléphonique (moindre consultation des rétroviseurs) ; la charge perspective et mentale..... etc.

Les réactions de conducteurs aux situations dangereuses sont plus lentes (elles augmentent de 0,5 à 1,5 secondes), quand l'attention est également portée à une tâche secondaire, il a été démontré, aussi que les conducteurs utilisant un téléphone portable au volant présentent quatre fois plus de risques d'accidents que ceux qui n'en utilisent pas.²⁸ Ainsi, toute utilisation du téléphone durant la conduite, « soit la composition d'un numéro ou l'établissement d'un appel, diminue la concentration du conducteur qui, de sa part affecte le temps de réaction ».²⁹

²⁷ Kandela P. : Road accidents in Jordan. Lancet, 1993,342 :426.In OMS : Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004, p84.

²⁸ Redelmeier DA. : Tibshirani RJ. Association between cellular-telephone calls and motor vehicul collisions. New England Journal of Medicine, 1997,336 :453-485.In OMS : Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004,9 91.

²⁹ Aklil F. :Plus de rigueur pour plus de sécurité, Revue Prévention et conduite N°04.Ed Centre national de prévention et sécurité routière,2006,p38.

8.1.7-La fatigue du conducteur

La fatigue au volant est l'une des premières causes d'accidents mortels.

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

- Les jeunes âgés de 16 à 29ans surtout les hommes.
- Les travailleurs de quarts surtout au niveau des usines ou les ouvriers exercent 24 sur 24h.Pour ces employés le sommeil est perturbé par un travail de nuit ou par des heures de travail longues et irrégulières.³⁰

8.1.8-La conduite sans permis de conduire

Selon la DGTT, les difficultés liées à l'obtention du permis de conduire ont donné naissance à des circuits parallèles de délivrance. Il est difficile d'estimer le nombre de faux permis en circulation dans la ville de Cotonou. De la même manière, beaucoup de conducteurs circulent sans permis de conduire ou n'en possèdent même pas, ignorant que le défaut du permis constitue un délit puni par le code pénal.³¹

8.1.9-L'état psychologique et physique du conducteur

L'état psychologique et physique est chez les conducteurs l'un des paramètres essentiels dont les fluctuations régissent l'adaptabilité à la conduite. Pour la psychologie du conducteur, il apparaît que l'automobiliste, une fois dans sa machine, vit un fantasme qui le place au dessus des autres en lui assurant une impunité absolue.

³⁰ LEWHE Mahugnon Jorys et ZEMMOUR Ouarda, « accidents de la route et identification des facteurs de risque », université Badji Mokhtar Annaba, 2009,p25.

³¹ Ibid. P30

Quant à l'état physique, la conduite d'engins par l'effort physique et l'attention soutenue qu'elle nécessite, réclame obligatoirement de l'individu une certaine aptitude dont la carence sera génératrice d'accident.

Une étude en Californie a décelé 24% d'automobiliste anormalement sensible à l'éblouissement. En effet les conséquences d'une crise épileptique ou celle d'une simple lipothymie surprenant un automobiliste à son volant sont dangereuses pour la conduite.³²

8.1.10-La ceinture de sécurité

Lorsqu'un véhicule est impliqué dans un accident il s'arrête brutalement. S'ils ne sont pas retenus, les corps des occupants seront soit projetés vers l'avant de la structure du véhicule très probablement contre le volant dans le cas du conducteur, ou contre le dossier des sièges avants dans le cas des passagers arrières, soit complètement éjectés du véhicule. La ceinture de sécurité est conçue pour éviter aux occupants, les chocs contre la structure interne ou l'éjection, et pour répartir les forces en jeu sur les parties les plus solides du corps humain, provoquant ainsi le minimum possible de dommage aux tissus mous. Le défaut de port de ceinture de sécurité est un facteur de risque majeur dans le décès et traumatismes dus aux accidents de la circulation concernant les occupants des véhicules. Les passagers ne portant pas leur ceinture au moment d'une collision représentent la majorité des morts sur la route dans cette catégorie. De plus, les passagers qui ne portent pas leur ceinture et subissent un choc frontal ont de très forte probabilités de souffrir de blessures à la tête.³³

8.1.11-La visibilité

La visibilité est l'aptitude de l'usager de la route à être vu des autres usagers. Voir et être vu est d'une importance fondamentale pour la sécurité de

³² Ibid. P19.

³³ Toroyan T. et Peden M.Op-cit.p28.

tous les usagers de la route. La détection tardive des autres usagers est une des sources courantes de collision. Les usagers de la route vulnérables sont plus exposés que les conducteurs et passagers des automobiles aux traumatismes dus à des accidents de la circulation, en partie à cause de leur moindre visibilité.

Les piétons et cyclistes sont parfois difficiles à distinguer dans la circulation, notamment de nuit ou par temps couvert. Avec leur petite taille, les enfants risquent davantage de ne pas être vus des conducteurs, et donc de passer inaperçus. Améliorer la visibilité des usagers de la route non motorisés constitue l'un des moyens de réduire la probabilité d'accidents de la route car les conducteurs disposent ainsi d'un temps de réaction supérieur pour éviter la collision.³⁴

8.2. Les causes liées à l'environnement

Les défauts dans la conception de la route entraînent des accidents dans la mesure où les conducteurs ne parviennent pas à apprécier de manière adéquate les possibilités et les risques dans une configuration de route donnée. Les facteurs liés à l'environnement défavorable contribuent aux accidents en rendant plus difficiles les manœuvres du véhicule. Les signalisations ou équipements inadaptés constituent un manque d'informations pour le conducteur qui ne peut anticiper un éventuel danger. Les obstructions, enfin représentent des dangers imprévus. En outre les conditions météorologiques multiplient les risques d'accidents surtout lorsque elles sont accompagnées d'une mauvaise conception de la route.

Les accidents de la circulation ne sont pas répartis uniformément sur l'ensemble du réseau routier. Ils se produisent par grappes aux mêmes endroits sur certains tronçons de routes ou un peu partout, notamment dans les quartiers socialement défavorisés. Les techniques routières peuvent sensiblement aider à

³⁴ Ibid. P33.

réduire la fréquence et la gravité des accidents. Mais elles peuvent aussi contribuer aux collisions .Le réseau routier influence le risque de collision parce qu'il détermine la façon dont les usagers de la route perçoivent leur environnement et leur indique au moyen de signalisation et de contrôles routiers ce qu'ils devraient faire .Quant aux travaux de Promising (2001) et Kandela (1993), ils ont mis l'accent sur les défauts de conception de la route selon des accidents de la route.³⁵

8.3. Les causes liées au véhicule

Les problèmes liés au véhicule causant des accidents sont en général des problèmes qui surviennent de manière soudaine, souvent du fait d'un défaut d'entretien. Les pneus et les freins sont souvent en cause .Le véhicule est l'agent pathogène. Aussi doit il faire l'objet d'une attention particulière .L'introduction de divers équipements spécifiques a sensiblement amélioré la sécurité des véhicules.

En 1958, la police britannique estimait à 2,5% les accidents occasionnés par les défauts et le mauvais fonctionnement des véhicules. En 1980 au Sénégal, des contrôles techniques inopinés ont retenu le chiffre astronomique de 97,54% de véhicules en mauvais état .Toutes les zones urbaines en expansion connaissent un mouvement de résidents des villes vers les banlieues. Dans bien des endroits, l'évolution socio économique entraîne l'ouverture d'une perfusion de supermarchés et de centres commerciaux en dehors de la ville au détriment des magasins locaux. Ces phénomènes font augmenter le trafic, diminuer les occasions d'utiliser les transports en communs et accroître les risques .Khayesi M (1998) et Tiwari G. (2000) ont montré que le risque d'être blessé dans les accidents de la route sera donc plus grand pour les occupants de voitures et encore plus pour les usagers de la route vulnérables comme les

³⁵ LEWHE Mahugnon Jorys et ZEMMOUR Ouarda. Op-cit.p35.

piétons, les cyclistes et les utilisateurs de deux - roues motorisées. De plus dans beaucoup de pays à faible revenu, la mixité du trafic routier où se côtoient piétons, vélos, pousse-pousse, cyclomoteurs, vélomoteurs et autres motocyclettes, fourgonnettes, camions et autobus influent sur les facteurs d'exposition. La conception d'un véhicule peut influencer considérablement sur les blessures subies en cas d'accident. L'inspection régulière ne semble pas contribuer à diminuer le nombre d'accidents de la circulation mais les inspections et les contrôles qui visent la surcharge et l'entretien liés à la sécurité des poids lourds commerciaux et des autobus sont probablement importants pour les véhicules de plus de 12 ans.³⁶

³⁶Ibid, p31.

Chapitre III

La sécurité routière et les différentes
mesures de prévention.

1. Définition de la sécurité routière

La sécurité (du latin *securitas*)¹, désigne ce qui est hors du 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.²

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).

2-La prévention des accidents de la routé

L'organisation mondiale de la santé(OMS) distingue trois types de prévention³ :

- **La prévention primaire** : qui « comprend tous les actes destinés à diminuer l'incidence d'une maladie dans une population, donc à réduire le risque d'apparition de nouveaux cas ».
- **La prévention secondaire** : qui « comprend tous les actes destinés à diminuer la prévalence d'une maladie dans une population, donc à réduire la durée d'évolution ».
- **La prévention tertiaire** : qui « comprend tous les actes destinés à diminuer la prévalence des incapacités chroniques ou des récidives dans une population, donc à réduire au minimum les invalidités fonctionnelle consécutives de la maladie ».

¹ <http://www.Larousse.fr/dictionnaires/Francais/>

² http://les.définitions.fr/sécurité_routière/

³ Postel-Vinay N., Peytour P., Bourez T. : Quel moyen pour le médecin généraliste ? Communication au VIIème congrès national de la médecine générale du XXI ème siècle. Tours 2006, P1

3-La prévention routière

La prévention des accidents de la circulation routière peut être définie comme étant toute action visant à réduire l'intensité, la gravité de l'accident et même la probabilité de sa survenance. La prévention routière consiste à mettre l'accent sur la nécessité de rompre avec la chaîne de causalité conduisant à l'accident. L'identification des causes est donc un préalable indispensable pour mener une action de prévention. Le but de la prévention est de diminuer le nombre de victimes par différents procédés et de limiter les conséquences des blessures⁴.

4-Les différentes formes de prévention routière

Dans le domaine de la sécurité routière, on distingue trois types de préventions : prévention primaire, secondaire et tertiaire. On peut également faire la différence entre la prévention active impliquant une intervention humaine et la prévention passive qui entraîne les améliorations des véhicules et des infrastructures⁵.

4.1. La prévention primaire

Dans le domaine de la santé, la première référence de cette forme de prévention est due à l'Empereur Chinois Hung Ti. Selon lui : « le bon médecin intervient avant même que la maladie ne s'installe »⁶. En matière de sécurité routière, la prévention primaire intervient avant même la survenance de

⁴ Bezzaoucha A : Les accidents de la circulation en Algérie. Approche Epidémiologique. Ed société nationale d'édition et de diffusion. Alger 1983, p149.

⁵ Claire C. : Les facteurs humains dans les accidents de circulation : un potentiel important pour des actions de prévention. Fondation le MAIF, Juin, 1997, p42.

⁶ Fellah L : Etude exploratoire du système de prévention algérien. Thèse de doctorat en sciences économiques, université Montesquieu-Bordeaux, Décembre, 1998, p1.

l'accident, cette forme de prévention consiste à éviter que l'accident ne se produise. Elle peut prendre deux formes :

- La prévention active.
- La prévention passive.

4.1.1 : La prévention active

C'est une procédure relative aux usagers de la route qui sont les principaux responsables et les principales victimes des accidents. En conséquence, l'effort doit être concentré sur l'homme (comportements et habitudes). Le comportement des conducteurs joue un rôle important dans la survenance des accidents de circulation routière mais aussi dans leur prévention. En effet, c'est par un meilleur comportement de l'utilisateur que l'on obtiendra les meilleurs résultats dans le cadre de la prévention routière.

D'après un certain nombre de recherches dont, notamment, celle du BPA (Bureau Suisse de Prévention des Accidents) sur l'élaboration des fondements d'une politique nationale de sécurité routière en Suisse, en 2002, qui ont été réalisées jusqu'à nos jours, ont démontré l'importance du facteur humain dans la survenance des accidents de la route⁷, il apparaît nécessaire de multiplier les efforts pour améliorer le comportement des conducteurs et des usagers de la route d'une manière générale, ceci doit s'opérer à trois niveaux :

- L'éducation
- La formation
- La communication

⁷ Claire C : Les facteurs humains dans les accidents de la circulation : un potentiel important pour des actions de prévention, Ed Fondation MAIF, Juin, 1997, p01

4.1.1.1 .La formation des conducteurs

Dans la plupart des pays, l'importance de la formation n'est reconnue que depuis peu de temps, et il serait présomptueux d'affirmer que la pédagogie de la conduite est une branche scientifique totalement constituée. La nécessité d'une véritable formation à la conduite automobile ne va pas de soi, même si, dans tous les pays, la possibilité de conduire est subordonnée à la délivrance d'un document administratif qui est le permis de conduire⁸.

La conduite exige d'une part, l'acquisition de connaissances et d'habitudes perspectives et d'une part, l'automatisation et la coordination de certains gestes. Par conséquent, la conduite doit être apprise et il conviendrait d'améliorer la formation des conducteurs au moment de l'apprentissage.

La situation qui prévaut dans la majorité des pays est que l'apprentissage de la conduite se réduit fréquemment à la préparation de l'examen de permis de conduire qui incité davantage un bachotage qu'à l'acquisition des comportements civiques sur la route. Par conséquent, il faut développer les aspects comportementaux et intégrer des savoirs relatifs à la sécurité routière dans la période de l'apprentissage. Ainsi, il conviendrait d'améliorer la formation des conducteurs de la manière suivante⁹ :

- Améliorer ou modifier le contenu éducatif de la formation initiale en renforçant les éléments sécuritaires proprement dits.
- Progresser vers une véritable formation continue des conducteurs, formation initiale, stage de perfectionnement et de remise à niveau, stage de recyclage, prolongation de la durée de la formation....etc.

⁸ CEMT : Conférence Européenne des Ministres des Transports, résolution N°37 concernant la formation des conducteurs, Bruxelles les 31 mai et 1^{er} juin 1978.p 2-3.

⁹ Bezzaoucha A. : Les accidents de circulation en Algérie, approche épidémiologique. Ed société nationale d'édition et de diffusion. Alger 1983.p153.

- Certains pays ont mis en place un permis de conduire probatoire, et en instaurant pendant la période qui suit sa délivrance, une réglementation plus sévère que la réglementation générale.
- Mieux enseigner la maîtrise de l'automobile : apprendre le freinage, l'appui en courbe, le dérapage,....etc.
- Mieux sensibiliser les jeunes aux risques et aux limites liés à l'utilisation d'un véhicule.
- Apprendre aux jeunes les comportements d'une conduite prudente : courtoisie, conduite non agressive, respect des autres usagers....etc.
- Les inspecteurs de permis de conduire doivent faire l'objet d'un recyclage.

4.1.1.2. L'éducation dès le plus jeune âge

Puisque les enfants sont très tôt des usagers de la route, comme piétons ou cyclistes, il est prioritaire d'intensifier l'apprentissage du code de la route dans les écoles ainsi que l'apprentissage de la prudence et de la vigilance, par l'insertion des cours d'éducation routière dans le programme scolaire. Mais cette pratique ne devrait pas se limiter à un enseignement théorique des règles élémentaires du code de la route. Des séances pratiques en milieu réel doivent être envisagées.

L'éducation notamment en milieu scolaire, vise à inculquer les règles de comportement et à transmettre les valeurs sociales et individuelles relatives à la sécurité routière. L'enseignant doit se concentrer sur les comportements et transmettre les règles fondamentales qui permettent à l'enfant une meilleure adaptation à l'usage du trafic et l'aide à affronter un monde qui lui est par définition hostile.

L'école ne peut être lieu unique de la prévention des accidents de la route pour les enfants, le rôle des parents, dont l'influence est évidemment fonction

décroissante de l'âge de l'enfant est essentiel, notamment dans la période préscolaire qui constitue une phase critique pour l'acquisition des comportements de sécurité. Autrement dit, les parents ont un rôle complémentaire avec celui des enseignants dans l'éducation de leurs enfants en matière de sécurité routière.

Dans ce contexte, le rôle des organismes de prévention doit également s'étendre à l'élaboration des programmes éducatifs (en collaboration avec les pédagogues) à l'encadrement, la formation et la motivation des enseignants afin de leur fournir les meilleures chances d'être efficaces.

4.1.1.3. La communication

La communication est un véritable dialogue avec l'opinion publique que les responsables de la sécurité routière et les divers organismes concernés doivent instaurer. Le but est à la fois d'élever le niveau de la connaissance des usagers de la route, de convaincre du bien fondé des mesures prises et d'induire l'adoption des comportements favorables à la sécurité.

En règle générale, les campagnes de communication sont thématiques (alcool, vitesse, ceinture de sécurité, etc.) et générales, c'est-à-dire qu'elles s'adressent à l'ensemble des usagers de la route sans distinction. Il est nécessaire d'établir une distinction stricte entre deux catégories de communication auprès du public, qui sont souvent amalgamées voire confondues¹⁰ :

4.1.1.3.1. Les actions d'information : Dans tous les pays, avec une intensité variable, des actions d'information sur la sécurité routière sont conduites. Les supports sont multiples : télévision, radio, presse, édition de brochures et de dépliants, organisation de séminaires et rencontres au

¹⁰ CNPSR : Rencontre nationale sur le rôle du mouvement associatif dans la prévention contre les accidents de la route. Zeralda 25 novembre 2000.

niveau local et national, etc. Ces actions visent à diffuser auprès de la population un savoir objectif concernant la sécurité routière et ses résultats, et dont la dominante est pédagogique et éducative. Elles visent aussi, à porter à la connaissance du public les fondements de l'insécurité routière sur lesquels les experts internationaux s'accordent ainsi que les indicateurs de sécurité et leur évolution.

La sécurité routière passe d'abord par une information complète, objective et indépendante des passions avouées ou secrètes. C'est en sensibilisant l'opinion publique que celle-ci exigera du gouvernement des mesures efficaces.

Les professionnels de la santé, les médecins généralistes en particulier, ont un rôle important à jouer dans l'information, l'éducation et la prévention des accidents de la route « la connaissance individualisée qu'ils ont des patients doit leur permettre de les conseiller. Mais leur connaissance dans questions de sécurité routière est en moyenne très insuffisante car aucune initiation ne leur a été dispensée à l'occasion de leurs études médicales. Si l'on veut les voir jouer un rôle préventif réel auprès de leurs patients en matière de sécurité routière, cette carence doit être comblée. Cette action relève des pouvoirs publics »¹¹

4.1.1.3.2. Les actions de promotion de la sécurité routière : Les actions de promotion de la sécurité routière et des valeurs dont elle est porteuse font appel aux moyens médiatique et utilisent fréquemment les techniques et méthodes de la publicité et de la propagande dont le but explicite est de modifier immédiatement les comportements concrets.

Parmi les multiples formes que revêt la communication dans le domaine de la sécurité routière, les campagnes de nature publicitaire sont organisées par les pouvoirs publics, par des grandes associations ou par le secteur

¹¹ Drast M. : Gisements de sécurité routière .Ed METLTM, Mai 2002. Volume 1, p66.

privé. Aujourd'hui, la sensibilisation du public par des campagnes périodiques de communication constitue un élément essentiel de l'action en faveur de la sécurité routière dans la plupart des pays.

4.1.1.4. Règlement de la circulation, contrôle et sanctions

La majorité des accidents résulter d'une succession de comportements spécifiques des usagers de la route, dans ce cas la prévention primaire consiste à modifier ces comportements et à l'application des réglementations qui régissent les mesures de conduite.

La prévention routière en complément de toute action de prévention a aussi ses limites, il y a nécessité de procéder à la répression des infractions au code de la route. La prévention seule ne pourra jamais amener tous les usagers de la route à se conformes aux lois du code de la route. Mais pour que la répression soit dissuasive, elle doit être rapide sinon immédiate.

On a trop souvent et de manière abusive, opposé éducation et incitation sociale d'une part et répression d'autre part. Elles constituent pourtant deux volets complémentaires et indissociables de la prévention des accidents de la route : chacune selon ses méthodes, en prenant appui sur les logiques différentes, elles jouent sur le registre de la dissuasion pour éradiquer des comportements qui peuvent être producteurs d'accidents.¹²

Le système de contrôle et de sanctions des infractions routières est une part indispensable de la politique globale de sécurité routière, même si ce système trouve ses limites dans la résistance que le corps social leur oppose et qui sont d'ordre politique, sociologique, psychologique, financier et technique. Selon le professeur (GOT C), la qualité du système répressif est un élément essentiel de la prévention¹³. Il existe trois types de sanctions qui sont utilisées dans tous les

¹² Bouzigue J B : La violence routière. Ed Continent Europe Paris, Mars, 1995, p151.

¹³ Got C. : La santé, Ed Flammarion, 1992, p57.

pays, isolement ou combinés, à savoir l'emprisonnement ; la suspension du permis de conduire et les amendes.

Les politiques de sécurité routière et répression ne visent pas seulement à analyser, à comprendre les comportements et à pénaliser les usagers de la route mais elle a pour ambition de les influencer, de les orienter si c'est possible durablement. Intelligemment conçue et appliquée, la répression doit être d'abord un outil pédagogique qui empêche la récidive et contribue, au même titre que l'éducation et la promotion médiatique de la sécurité routière modeler les comportements sur la route dans le sens souhaité, en apportant le témoignage d'une volonté réelle de combattre les accidents¹⁴.

Les mesures de sécurité routière¹⁵ ont souvent un impact immédiat, parfois dès leur annonce, mais leurs effets sont éphémères. Une politique de contrôle intense et de sanctions bien dosées est une condition nécessaire pour pérenniser tout ou une partie de ces effets. Les sanctions de nature financières semblent être efficaces quand elles ne sont pas compensées par des systèmes d'assurance ou de suppression des sanctions. Les pouvoirs publics doivent impérativement se doter des moyens de faire appliquer la réglementation qu'ils élaborent sous thème d'entamer son efficacité et sa crédibilité.

L'efficacité du contrôle de la sécurité routière, notamment en ce qui concerne le triangle d'or (vitesse, ceinture de sécurité, alcool) est fonction de l'organisation des forces de l'ordre (effectif, modalités d'intervention, compétences, équipements en matériel moderne de constatation des infractions, etc.)¹⁶

La densité du contrôle sur la route est un élément clé de leur fonction dissuasive (la peur de gendarme). Il est logique d'affirmer que moins les contrôles sont fréquents moins ils sont admis par les usagers. La répression ne

¹⁴ Bouzigue J B. : La violence routière .Ed continent Europe Paris, Mars, 1995, p 151-152.

¹⁵ Idem

¹⁶ Bouzigue J B.Op-cit.p152.

peut être efficace et bien acceptée socialement que si l'usager a la certitude qu'il sera contrôlé au moins une fois dans un laps de temps considérable.

4.1.1.4.1. Contrôle de l'alcoolémie : Si les contrôles de l'alcoolémie sont depuis longtemps obligatoires en cas d'accidents corporels ou d'infraction grave au code de la route, les contrôles préventifs consistent à programmer des contrôles du taux d'alcoolémie chez les usagers de la route (conducteurs) d'une manière aléatoire même en absence d'accidents. Si le taux d'alcoolémie dépasse le seuil exigé par la loi, il faut sanctionner le conducteur ou au moins prendre des mesures telles que l'interdiction de conduire jusqu'à ce que le taux d'alcool dans le sang baisse au dessous du seuil limité par la loi.

Le choix des sites de contrôle et le moment de contrôle, sont également forts importants : par exemple, dans les zones accidentogènes ou lieux où on registre une densité d'infractions particulièrement élevée. En ce qui concerne l'alcoolémie, chacun sait que la probabilité de conduite en état d'imprégnation alcoolique est plus forte durant les fins de semaine et à certaines heures de la journée, il faut donc concentrer les contrôles sur ces zones à des périodes bien connues.

La lutte contre l'alcool au volant s'organise dans la plupart des pays par des mesures réglementaires presque exclusivement fondées sur la dissuasion. Ainsi, on retrouve dans la plupart des pays :¹⁷

- la définition d'un taux légal d'alcool
- un dispositif technique de détection biochimique de l'alcoolémie des conducteurs ;
- Un dispositif de contrôle dit aléatoire, c'est-à-dire en dehors de toute présomption d'infractions ou d'accidents.

4.1.1.4.2. Obligation du port de la ceinture de sécurité : Dans la plupart des pays développés, les dispositions législatives et réglementaires accompagnées de

¹⁷ Pierre-Emanuel B., Lagare D., Serveille J. : Sécurité routière. Ed du Mouflon, Octobre, 1992, p116.

campagnes d'information et de sensibilisation se sont succédées depuis le début des années 70 afin d'accroître le port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules légers. Le défaut du port de la ceinture de sécurité est un facteur de risque important pour les occupants d'un véhicule. En cas de choc frontal, les traumatismes crâniens sont les blessures les plus fréquentes et les plus graves pour les occupants du véhicule qui ne portent pas de ceinture de sécurité.

Les recherches et essais ont démontré la grande efficacité de la ceinture de sécurité et la quasi inexistence des effets pervers¹⁸. Les expériences et les statistiques au niveau mondial ont démontré que le port de ceinture de sécurité diminue la gravité des blessures lorsque l'accident survient. Néanmoins, malgré cette certitude ; les conducteurs et les usagers des véhicules refusent ou négligent de porter la ceinture de sécurité même s'ils ont eu une formation complète sur les avantages et l'obligation du port de la ceinture de sécurité. Il semblerait opportun de rendre le conducteur d'un véhicule léger directement responsable du port de la ceinture par l'ensemble des occupants du véhicule, dès lors qu'il a accepté de les transporter.¹⁹ Dans différents pays développés, les stratégies nationales adoptées suivent les mêmes principes qui peuvent se résumer de la manière suivante²⁰ :

- Lois et réglementations sur l'équipement et l'usage des dispositifs de retenue (ceinture de sécurité, siège pour enfant).
- Messages médiatisés (campagne accompagnant les mesures législatives ou réglementaires, ou campagnes informatives axées sur les nécessités de modification des comportements des usagers réfractaires.
- Développement et intensification des contrôles routiers.

¹⁸ Bouzigue J B. OP Cit. P142.

¹⁹ Drast M. : Gisements de sécurité routière. Ed METLTM, Mai 2002, volume1, p49.

²⁰ Page Y. : Stratégie d'accroissement du port de la ceinture de sécurité, comparaison internationale. Revue trimestrielle de l'INRETS. Recherche Transport Et Sécurité n°35. Septembre 1992, p65.

- Actions d'incitation axées généralement sur la sensibilisation des conducteurs au respect des dispositions législatives et réglementaires et à l'apprentissage d'un esprit de sécurité.

4.1.2. La prévention passive

Cette forme de prévention consiste à concentrer les efforts pour l'amélioration et l'augmentation de la sécurité du véhicule et de son environnement (routes et infrastructures). La sécurité passive contribue à éviter la survenance des accidents et limiter les conséquences (la gravité) des accidents, y compris pour les autres catégories d'usagers de la route et non seulement pour les conducteurs. La sécurité passive restera, encore plus longtemps, un axe prioritaire de recherche de la sécurité routière du fait de sa contribution à la diminution du nombre et de la gravité des accidents, et les résultats positifs qu'elle peut fournir en matière de sécurité primaire.

4.1.2.1- Conception, entretien et équipement des véhicules

Il est certain, que partout dans le monde, il ya une faible part des accidents qui est imputable aux déficiences du véhicule et qu'elle se rapporte davantage aux défauts d'entretien qu'à la conception proprement dite.

Les progrès accomplis par la recherche, notamment à partir des études détaillées d'accidents, ont permis d'améliorer considérablement la sécurité des occupants des véhicules à 4 roues en cas de choc. Mais les mêmes progrès technologiques ont simultanément permis, voire favorisé, l'augmentation de la vitesse et de la puissance des véhicules ainsi qu'une plus grande prise de risque, justifiée selon les conducteurs par leur confiance accrue dans les capacités des

véhicules (tenue de route et freinage notamment), qui constituent à l'inverse des facteurs d'insécurité.²¹

La conception du véhicule peut influencer considérablement sur les blessures subies en cas d'accidents. Ces facteurs d'influence peuvent être :

4.1.2.1.1. Limitation de vitesse : Les constructeurs automobiles dans le monde entier, produisent des véhicules sans cesse plus rapides (vitesse de pointe) et qui font l'objet des publicités de nature commerciale et les constructeurs ne prennent pas souvent en considération le facteur sécurité. Cette vitesse s'écarte de plus en plus des vitesses limitées autorisées et les conducteurs y sont ainsi incités à violer. Il faut savoir que les véhicules n'offrent pas tous le même niveau de sécurité sur la route et que celle-ci se dégrade avec l'amélioration des performances.

La prévention primaire vise à éviter la survenance des accidents. Elle concerne prioritairement les éléments essentiels de la conception du véhicule. Dans le cas de la vitesse, on peut la limiter par construction.

4.1.2.1.2. L'éclairage de jour du véhicule : L'éclairage du véhicule assure une double fonction : voire être vu. Des études²², dans la plupart des pays montrent que beaucoup d'accidents ont pour cause des erreurs de la reconnaissance et l'identification des autres usagers. La prévention primaire dans ce cas consiste à maintenir allumés les feux de croisement durant le jour, afin de corriger partiellement ces erreurs de jugement. Le conducteur bénéficie de la sorte d'une meilleure visibilité (en particulier, par temps nuageux ou de brouillard) et par conséquent de la baisse de probabilité d'exposition à un accident.

²¹ Drast M. : Gisements de sécurité routière. Ed METLTM, Mai 2002. Volume 1, p 33.

²² -Layo O. : La perception visuelle des enfants dans la circulation. In INRETS : Centre national de l'enfance 1989.

-INRETS : Ergonomie routière. Synthèse INRETS N° 13 1989.

-CETE Normandie Centre : Perception visuelle des automobilistes en rase campagne, pré étude, 1990.

D'après une étude faite en Australie²³, le fait d'avoir les phares diurnes, c'est-à-dire allumés de jour, fait baisser de 10% à 15% le nombre d'accident impliquant plus d'une partie. À l'heure actuelle, peu de pays exigent que les véhicules soient équipés phares diurnes.

La prévention primaire peut intervenir par l'automatisation des équipements de sécurité comme le cas de l'antivol placé au niveau des véhicules qui se fait au moment de leur construction, comme par exemple, l'impossibilité de démarrer si la ceinture de sécurité n'est pas bouclée, ou si les phares ne sont pas allumés, l'activation automatique des essuie-glaces ou feux de brouillard lorsque les conditions atmosphériques l'exigent ; le dispositif de contrôle du taux d'alcoolémie et l'impossibilité pour le véhicule de démarrer si celui-ci est trop élevé, ...etc.

4.1.2.1.3. Equipements spécifiques de sécurité : Il existe deux types d'équipement de sécurité à savoir :

4.1.2.1.4. Siège pour enfant : « Le principe des sièges pour enfants est le même que celui des ceintures de sécurité pour adultes. Du point de vue de la prévention des accidents mortels, les sièges autos pour enfants offrent une très bonne protection. Il a été démontré qu'ils contribuent à réduire d'environ 71% le nombre de décès des nourrissons et de 54% celui des jeunes enfants transportés en voiture ». ²⁴

4.1.2.1.5. Le sac gonflable(Airbag) : Le sac qui se déploie et se gonfle d'air instantanément au moment du choc s'est avéré la technique la plus prometteuse en faisant éviter aux occupants de l'avant du véhicule de heurter les parties agressives de celui-ci. Cependant, le niveau de sécurité offert par les sacs

²³ Elvik R. : A meta-analysis of studies concerning the safety effects of day time running lights on cars. Accident analysis and Prevention, 1996,28 :685-694.In OMS : Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004, p 91.

²⁴ Traffic Safety facts 2002 : Children Washington, DC (Etats unis d'Amérique), Departement of transportation, national highway Traffic Safety Administration, 2002(DOT HS-809-607).In OMS: Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004, p 98.

gonflables est en tout état de cause, sensiblement inférieur à celui de la ceinture de sécurité. Il est par exemple peut opérant en cas de renversement du véhicule et plus généralement pour tous les cas de choc non frontaux.

4.1.2.2. La route et l'environnement

La route n'est pas seulement une voie de communication, c'est aussi un espace social aux multiples fonctions et le fluide qui la parcourt (le trafic), bien qu'il réponde à des lois étrangement semblables à celles d'autres écoulements d'éléments physiques, est en réalité constitué d'hommes dont les réactions, les comportements et les attitudes sont en fait les facteurs déterminants des accidents de la route.²⁵

Le rôle de l'infrastructure routière par rapport à la sécurité a été longtemps sous-estimé et il subsiste encore aujourd'hui, une certaine confusion à cet égard. Le rôle de la chaussée est plus important qu'il ne paraît au niveau des statistiques. Les accidents de la route ne sont pas répartis d'une manière uniforme sur l'ensemble du réseau routier car certaines routes sont plus meurtrières que d'autres, certaines zones sont lieu d'un taux et/ou d'une gravité d'accidents supérieurs à la moyenne du réseau. Ces zones, qualifiées de points noirs, nécessitent d'être analysées de façon approfondie pour être traitées.

La route peut jouer un double impact : positif si elle est bien conçue en contribuant à la diminution des accidents et de leurs gravités, négatif si elle n'est pas bien aménagée. En matière de sécurité routière, le réseau routier influe sur le risque de collision parce qu'il détermine la façon dont les usagers de la route perçoivent leur environnement et leur indique, au moyen de signalisation et de contrôle routiers, ce qu'ils devraient faire. Beaucoup de mesures de gestion de la

²⁵ Bureau Suisse de Prévention des accidents (BPA) : Elaboration des fondements d'une politique nationale de sécurité routière, Berne, Mai 2002, p69-70.

circulation et d'aménagement de sécurité routière fonctionnent en influençant le comportement humain.²⁶Ces mesures, on distingue :

4.1.2.2.1-La signalisation : La signalisation peut être conçue de telle sorte que l'utilisateur adopte spontanément et quasi automatiquement le comportement qu'on attend de lui, ou bien, dans d'autres cas, il s'adapte consciemment à la vérité de la route qu'on a voulu lui dévoiler par les différentes formes de signalisation. On distingue deux formes de signalisation, la signalisation horizontale tels que les (marquages au sol) et la signalisation verticale comme les feux tricolores, panneaux sur les cotés droits des chaussées. La signalisation est une source d'information pour l'utilisateur de la route qui le prévient à l'avance d'une modification des conditions de circulation. Bien conçue et réalisée, elle réduit les causes d'accidents ; par contre, si elle est insuffisante, trop abondante ou impropre, elle contribue à l'insécurité routière.

4.1.2.2.2-Protection des piétons : les piétons sont particulièrement vulnérables en cas d'accident. Les aménagements urbains constituent une voie d'amélioration pour les protéger .Les glissières, l'éclairage public et l'aménagement des traversées sont les mesures de protection apparaissant comme les plus efficaces. Maîtriser la vitesse en ville constitue également une façon de les protéger. Plusieurs éléments peuvent y aider suivant le lieu : ralentisseurs, zones 30, etc. Ces aménagements doivent respecter trois principes : faire baisser la vitesse, améliorer la visibilité conducteur/piéton, réduire la longueur de la traversée pour le piéton.

4.1.2.2.3-La lisibilité de la route : La lisibilité de la route est capacité du conducteur à lire les infrastructures et les équipements routiers, ainsi que le contexte environnemental auquel il doit répondre de manière adaptée sous contraintes temporelles. Cette interprétation engendre des prévisions sur des

²⁶ Ogden KW : Safer roads : guide to road safety engineering. Melbourne, ashgate publishing Ltd, 1996.In OMS : Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004, p92.

classes de problèmes qui ne sont pas encore actualisés et permet l'anticipation des modalités de leur résolution. Par conséquent, la lisibilité est d'abord la possibilité de compréhension anticipée par l'automobiliste des tâches de conduite qu'il aura à effectuer. Il doit en particulier être prévenu suffisamment tôt de toute rupture dans l'aménagement de l'itinéraire, signaler les zones dangereuses, etc.

4.1.2.2.4-Le carrefour giratoire : Les carrefours giratoires ont comme origine « Henard »²⁷ architecte français qui en 1906 a créé le carrefour à giratoire qu'il présente comme une solution simple et élégante consistant à placer un obstacle sur la surface centrale du carrefour, que les véhicules sont obligés de contourner afin d'éviter les mouvements antagonistes.

Les carrefours giratoires sont une des techniques les plus intéressantes pour la sécurité routière, sans constituer un remède permanent et universel pour l'insécurité routière que certains ont cru y voir. Il subsiste, en particulier, des problèmes de circulation des piétons et des cyclistes, aujourd'hui mal résolus malgré les aménagements faits dans le but de réduire les accidents des véhicules et ceux qui sont faits pour protéger les cyclistes et les piétons. Enfin, le seul principe qu'il faut aujourd'hui affirmer avec force, est qu'on ne doit pas créer des infrastructures sans créer en même temps de la sécurité.²⁸

4.2. La prévention secondaire

Quelque soit les succès et les efforts déployés dans la prévention primaire, les accidents de la route resteront une tragique réalité. Il faut donc agir au moment de l'accident pour en atténuer les conséquences, et tout particulièrement, pour réduire la gravité des blessures. Cette forme de prévention intervient immédiatement après l'accident. Ou bien elle commence avec la survenance de l'accident.

²⁷ Bouzigue J B. : OP Cit, p225.

²⁸ Brenac T. : Sécurité des routes et des rues, Ed Setra, France 1992, p204.

« Dans le monde entier, des études montrent qu'il est possible, dans une large mesure, d'empêcher que les victimes de la route meurent avant leur arrivée à l'hôpital ». ²⁹Une étude comparative sur la mortalité parmi des patients grièvement blessés, réalisée dans divers pays, ³⁰conclut que dans les pays à faibles revenus et à revenus moyens, l'immense majorité des décès se produit avant l'hospitalisation. La prévention secondaire englobe toute les mesures prises depuis l'alerte jusqu'à l'arrivée du malade dans un service médical. Elle comprend les secours et les premiers soins sur les lieux de l'accident et l'évacuation sanitaire des blessés vers une structure médicale.

4.2.1. Les appels d'urgence

Le premier acte, en cas d'accidents de la route, est de donner l'alerte ou bien d'effectuer un appel d'urgence qui consiste en toute demande d'assistance aux services compétents pour intervenir ou déclencher une intervention. L'alerte peut être donnée par une victime indemne ou légèrement blessée, par un témoin ou encore par toute autre personne qui parvient sur les lieux de l'accident.

Deux dispositions visent explicitement la prévention secondaire (réduction de la gravité des accidents) ³¹. D'abord, la création de postes de premiers secours pour remplacer l'insuffisance éventuelle des moyens locaux de communication et ensuite, l'implantation le long des itinéraires d'appareils téléphoniques reliés aux centres de secours afin d'informer les services appropriés les plus proches et dans les plus brefs délais.

4.2.2. Les premiers secours

Une fois l'accident survenu, la seule façon de limiter ses conséquences en termes de santé repose sur l'organisation des secours. Les personnes témoins et les automobilistes qui sont présents sur les lieux de l'accident peuvent intervenir

²⁹ Hussain IM., Redmond AD. : Are pre-hospital deaths from accidentel injury preventable ? British Medical Journal, 1994,308 :1077-1080. In OMS : Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004, p99.

³⁰ OMS : Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation, 2004, p99.

³¹ Bouzigue J B. : OP Cite p 215.

auprès des victimes comme des premiers secouristes³². On constate que les faits, et dans la plupart des pays, de fortes réticences de la part de la population pour intervenir, par manque de confiance dans ses capacités à prendre la bonne décision et à exécuter le geste adéquat.

Pour cela une véritable formation obligatoire pour le secourisme doit être appliquée soit au moment de la formation pour la conduite³³ ou bien par des associations des accidents de la route doivent effectuer des formations pour le secourisme en cas d'accidents d'une majeure partie de la population aux premiers secours, quelque soit le lieu (l'école, lors du permis de conduire, etc.), est à promouvoir d'autant plus qu'une telle mesure serait utile à d'autres problèmes de santé publique tels que les accidents de la vie courante. Il est nécessaire de se procurer une formation obligatoire aux gestes élémentaires de secourisme. L'essentiel étant que chacun sache ce qu'il faut faire en cas de survenance d'un accident.

4.3.3. Le transport des blessés et les soins d'aide médicale d'urgence

Le transport des blessés doit être effectué rapidement dans de bonnes conditions pour ne pas aggraver les lésions existantes. Le diagnostic d'urgence et les premiers gestes (réanimation, garrot, ...) doivent être effectués ainsi qu'une médicalisation immédiate des accidentés.

On entend par (médicalisation)³⁴: L'administration sur le lieu de l'accident, des soins dispensés par des médecins spécialistes dans le but de stabiliser l'état des blessés avant leur admission en milieu hospitalier pour un traitement curatif complet. Une telle option implique deux exigences : d'une part, l'équipement systématique des ambulances en matériels adaptés et d'autre part, la présence

³² SAAQ : Historique de traumatologie. Rapport de la société de l'assurance automobile du Québec. 2005.

³³ Bezzaoucha A. : Les accidents de circulation en Algérie, approche épidémiologique. Ed société nationale d'édition et de diffusion. Alger, 1983, p156.

³⁴ Bouzigue J B. : OP Cit, p248.

d'un médecin compétent sur les lieux de l'accident. Ces deux exigences constituent des atouts considérables pour la prévention des séquelles graves.

Outre les soins de premiers secours qui viennent d'être évoqués, la chaîne de soins d'urgence dont un blessé de la route a besoin comporte trois maillons successifs³⁵:

- Le choix de moyens médicaux à mettre en œuvre et le suivi dans les plus brefs délais, d'une médicalisation sur les lieux même de l'accident. Cette fonction d'orientation (décision relative aux moyens de soin à partir d'une évacuation à distance de l'état du blessé) est appelée régulation médicale. Il s'agit d'une fonction spécialisée accomplie par des médecins spécialisés.
- Les soins immédiats, qui peuvent conditionner la survie du malade.
- Un transport sanitaire (médicalisé ou non) le plus rapidement possible vers le centre hospitalier désigné par la régulation médicale.

4.3. La prévention tertiaire

Le rôle du corps médical dans la prévention des accidents de la route et de leurs conséquences est primordial. Traditionnellement exercé lors de la prise en charge précoce et ultérieure des blessés, puis au cours des phases de rééducation et de compensation des séquelles, il doit aujourd'hui s'illustrer aussi par une implication forte dans tout ce qui peut faire éviter les décès dus aux accidents de la route, car l'immense majorité d'entre eux est effectivement évitable.

Pour réduire la mortalité, les complications et les séquelles invalidantes parmi les blessés des accidents de la route, il est indispensable de disposer d'excellents services de réanimation, de traumatologie et de rééducation et d'un accueil dans les services d'urgence hospitalier disposant d'un plateau technique, apte à réaliser toutes les interventions que l'état du blessé nécessite est le rôle de la prévention tertiaire. Il s'agit de :

³⁵ Khaldi H. : Le secourisme et les gestes élémentaires de survie. Ed Institut de Formation aux carrières de Santé Rabat-Maroc, p10.

- Prodiger, sans délai et sans transfert, des soins critiques et aigus aux traumatisés graves nécessitant des soins au niveau des structures de soins.
- Offrir de la réadaptation précoce au besoin.
- Transférer rapidement les traumatisés dont l'état requiert des services relevant de centres tertiaires ou de centres d'expertise.

L'organisation des services des soins intensifs au niveau des hôpitaux est un paramètre primordial, ainsi que les compétences des personnels qui sont un paramètre essentiel pour les premières interventions en cas d'accidents graves. Ainsi, les spécialistes considèrent que les décès survenus dans des accidents de circulation peuvent se répartir en deux catégories distinctes³⁶:

- Les tués sur le coup ou dans les quelques minutes qui suivent le choc. L'intervention médicale est pratiquement impuissante à modifier cette situation.
- Les tués dans l'heure ou les deux heures qui suivent le choc, pour cette catégorie le taux de survie peut être amélioré et les séquelles définitives peuvent être réduites par des soins médicaux de qualité adaptés et rapidement prodigués. Ce sont en effet les premiers soins donnés sur le site de l'accident et ceux donnés dans les centres hospitaliers en cas de transfert du blessé par une personne non spécialisée (automobiliste, témoins, etc.) qui sont dans la plupart des cas les plus décisifs pour la survie des blessés, les chances de sortir indemne s'amenuisent si aucun traitement spécialisé n'est administré dans les vingt minutes qui suivent l'accident.

5-La sécurité routière, tous responsables

Dans la grande majorité des accidents de la route, l'erreur humaine constitue la cause principale, de nombreuses études ne cessent de le démontrer. C'est donc sur l'homme qu'il paraît de focaliser l'attention. Mais l'homme ce n'est pas seulement ce conducteur du véhicule, mais aussi tous ceux qui

³⁶ Bouzigue J.B. : OP Cit, p 242.

contribuent de près ou de loin à causer ou qui peuvent éviter un accident de circulation.

La responsabilité est donc partagée entre les parents, l'école, les associations, les usagers de la route et les pouvoirs publics.

5.1. Les parents

Notre société ignore les principes de base de l'éducation routière. Les parents doivent inculquer à leurs enfants les bons comportements à adopter sur la route, ils doivent les accompagner des leurs jeunes âge et de leur faire découvrir les danger sur la route, les espaces réservés aux piétons et ceux réservés aux véhicules ,ils doivent découvrir les sons et les bruits, comment traverser la route, utiliser les passerelles et les passages piétons, et surtout ne jamais se mettre dans des situations contradictoires ,car un parent est souvent une référence des enfants.

5.2. L'école

L'école Algérienne doit absolument introduire l'éducation routière dans son programme scolaire, vu son importance et son impact sur les enfants qui sont les futurs conducteurs. Elle a pour but d'initier les enfants, aux principes du code de la route, à leur apprendre à être prudents et à éviter les situations dangereuses.

La loi 87-09 dans son article 21, repris par la loi 01-14 article 60, stipule que l'éducation routière est obligatoire dans les établissements d'enseignement, mais jusqu'à ce jour, le texte d'application n'a pas encore vu le jour.

5.3. Les associations

Le mouvement associatif en Algérie ne cesse d'augmenter de jour en jour, avec une variation de programmes et d'objectifs, mais sont rares celles qui activent dans le domaine de la sécurité routière. Quel que soit la vocation d'une association, des campagnes de sensibilisation et de prévention doivent être

réalisées, impliquant les acteurs principaux tel que la gendarmerie, la sureté, les auto-écoles.....etc.

Les usagers de la route

Les piétons devraient :

- Respecter les règles de sécurité routière : traverser aux zones réservées aux piétons.
- Etre vigilants aux intersections et aux endroits où il n'y a pas de passages piétons, particulièrement dans les régions urbaines.
- Ne jamais s'engager sur une route en courant, depuis l'arrière d'un véhicule stationné ou arrêté.
- Marcher en sens inverse de la circulation le long des routes sans trottoir ou sur les routes rurales.
- Porter des vêtements éclatants ou réfléchissants pour marcher, particulièrement la nuit.
- Ne jamais supposer que les automobilistes céderont le passage, même si le piéton a droit de passage.

Les automobilistes devraient

- Toujours céder le passage aux usagers de la route vulnérables, même s'ils n'ont pas le droit de passage.
- Toujours respecter les feux de circulation et les panneaux de signalisation.
- Porter attention particulière aux jeunes enfants qui jouent dans la rue et aux personnes âgées qui traversent.
- Garder l'œil ouvert pour repérer les usagers de la route vulnérables qui surgissent inopinément, sur les routes urbaines et rurales.

5.4. Les pouvoirs publics

La mise en œuvre d'une politique efficace de sécurité routière par l'état est une priorité absolue, vu le nombre de morts et de blessés sur les routes.

Les accidents de la route peuvent être évités .Les pouvoirs publics doivent agir de manière globale en faveur de la sécurité routière, avec la participation de plusieurs secteurs (transports, police, gendarmerie, APC, santé, éducation), en s'attachant à la sécurité des routes, des véhicules, en bien entendu des usagers.

Chapitre IV

L'enquête de terrain

1-Présentation de lieu du stage :

Notre stage pratique a été effectué à l'Association Tariq Essalama de la wilaya de Bejaia, elle se situe au Centre Commercial Atlas Route de l'Université-Cité Djama-Bejaia, elle a été créée le 18/03/2009, Son numéro d'agrément 041/09.

Les objectifs de cette Association, est :

- Contribuer à réduire le nombre d'accidents de circulation.
- La sensibilisation et la prévention routière dans tous les domaines.
- Former le grand public en code de la route.
- Former le grand public en secourisme.
- L'éducation routière dans le milieu scolaire.

Activités réalisées :

- Cours d'éducation routière dans le milieu scolaire pendant toute l'année.
- Caravane de sensibilisation à travers les 52 communes de Bejaia.
- Projet de réalisation de panneaux de sensibilisation sur RN 09-26-12.
- Campagnes de sensibilisation permanentes des conducteurs et piétons.
- Circuits d'éducation routière pour enfants.
- Organisation de Trois séminaires nationaux.
- Formations de secourisme de 15 associations.
- Concours de Wilaya du meilleur conducteur de Bus.
- Emission radiophonique chaque Samedi 18h30 à 19h30 à la radio Soummam

Projets en cours de réalisation :

- Création d'une école modèle (éducation routière permanente et aménagements sécurisés pour les écoliers), projet d'une durée de 05ans.

Futurs projets :

- Collaborer avec les différents secteurs et directions intervenant dans la sécurité routière.
- Création d'une commission présidée par Monsieur le Wali composée de tous les acteurs de la sécurité routière.
- Intégrer notre association dans la commission de la signalisation routière.
- Doter les conducteurs des deux roues de casques homologués.

Contraintes rencontrées :

- Manque de signalisation horizontale et verticale.
- Manque de rigueur et de répression à l'encontre des contrevenants.
- Absence de plans de circulation.
- Absence d'aménagements sécurisés pour enfants et handicapés.
- Mauvaise synchronisation des feux bicolores et tricolores.

2-Les caractéristiques de l'échantillon:

Tableau n°1 : La répartition des enquêtés selon leur sexe :

Sexe	Fréquence	Pourcentage
Masculin	75	75%
Féminin	25	25%
Total	100	100%

Suite aux données recueillies sur le terrain, et d'après ce tableau nous observons que la catégorie la plus dominante est celle des hommes avec un pourcentage de 75% par contre les femmes représentent un pourcentage de 25%. Les données du tableau ci-dessus montrent que le taux des hommes conducteurs est plus élevé que le taux de femmes conductrices.

Tableau n°2 : La répartition des enquêtés selon leur âge :

Age	Fréquence	Pourcentage
[18-30[ans	46	46%
[30-40[ans	27	27%
[40-50[ans	14	14%
[50-60[ans	05	05%
Plus de 60 ans	08	08%
Total	100	100%

D'après ce tableau nous remarquons que la catégorie d'âge [18-30[ans représente le taux le plus élevé de 46% ,suivis par une deuxième catégorie dont l'âge varie entre [30-40[ans avec un taux de 27% ,vient en troisième lieu la catégorie d'âge de [40-50[ans avec un taux de 14% ,en quatrième lieu la catégorie des plus de 60 ans avec un taux de 8%,enfin la catégorie [50-60[ans avec un taux de 05%. A partir de ces résultats nous avons constater que la

Chapitre IV Analyse des données et interprétations des résultats

majorité des conducteurs interrogés sont des jeunes leurs âges varient entre 18 ans jusqu'à 40ans.

Tableau n°3 : la répartition des enquêtés selon leur niveau d'instruction :

Niveau d'instruction	Fréquence	Pourcentage
Primaire	01	01%
Moyenne	17	17%
Secondaire	27	27%
Universitaire	55	55%
Total	100	100%

D'après les données chiffrées de ce tableau on remarque que la catégorie universitaire représente le pourcentage le plus élevé de notre échantillon et cela avec un taux de 55%, le niveau secondaire avec un taux de 27%, pour le niveau moyen avec un taux de 17% et le primaire avec un taux plus faible de 01%.

Tableau n°4 : La répartition des enquêtés selon leur situation familiale:

Situation familiale	Fréquence	Pourcentage
Célibataire	51	51%
Marié(e)	49	49%
Divorcé(e)	00	00%
Veuf (ve)	00	00%
Total	100	100%

Nous constatons d'après ce tableau que notre échantillon d'étude se répartit en quatre catégorie, 51% d'entre eux sont célibataires, 49% sont mariés. Quant à la troisième catégorie divorcé(e) et la quatrième veuf (ve) représentent un pourcentage de 00%.

On remarque dans ce tableau ci-dessus, que la majorité des conducteurs sont des célibataires par contre aucune situation de divorce ou de veuvage.

Tableau n°5 : La répartition des enquêtés selon l'ancienneté du permis :

Ancienneté du permis de conduire	Fréquence	Pourcentage
Moins d'une année	06	06%
[01-05[ans	24	24%
[05-10[ans	36	36%
[10-20[ans	17	17%
20ans et plus	17	17%
Total	100	100

Selon ce tableau notre population d'étude varie entre moins d'une année et plus de 20 ans qui est répartie en cinq catégories, on remarque que la première catégorie de [05-10[ans représente une grande proportion de notre échantillon avec un taux de 36% ,la deuxième [01-05[catégorie avec un taux de 24%,pour la troisième catégorie[10-20[et la quatrième catégorie 20ans et plus représente le même taux de 17% et la dernière catégorie qui est moins d'une année avec un taux de 06%.On remarque que la majorité des conducteurs, leur ancienneté du permis varie entre 1an et 10ans alors que peu de conducteurs qui n'ont pas d'expérience ce que montre la catégorie moins d'une année.

3-Analyse des données :

A-Analyse des données de la 1ere hypothèse :

Tableau n°6 : la répartition des enquêtés selon l'utilisation du téléphone portable pendant la conduite :

Utilisation du téléphone portable	Oui				Non		Total
	Répondre aux appels d'urgence uniquement		Répondre au téléphone		F	%	
	F	%	F	%	84	84%	
	12	12%	04	04%			
	16%				84%		
Total	16%				84%		100%

On constate dans ce tableau, que 16% de conducteurs utilisent le téléphone portable en conduisant, dont 12% de conducteurs répondent aux appels d'urgences uniquement et les autres 04% conducteurs répondent au téléphone, par contre 84% de conducteurs n'utilisent jamais le téléphone portable en conduisant.

Sociologiquement, nous pouvons dire que la majorité des conducteurs automobiles répondent aux appels d'urgences, nous pouvons justifier que ces conducteurs ne prennent pas les choses au sérieux et en plus, ils ne respectent pas le code de la route. L'interdiction de l'utilisation du téléphone portable est classée après ces trois facteurs de risques (alcool, vitesse, ceinture de sécurité). D'après une étude qui a été faite sur l'utilisation du téléphone portable en conduisant, ils ont trouvé que dans beaucoup de pays à revenu élevé, le nombre de téléphones cellulaires a augmenté rapidement. L'usage du téléphone peut nuire à la conduite autant sur le plan physique qu'en ce qui concerne les

Chapitre IV Analyse des données et interprétations des résultats

perceptions et la prise de décision .En composant un numéro, le conducteur n'est plus attentif à la route. D'après les résultats des études sur la distraction et la charge mentale, le temps de réaction des conducteurs qui utilisent le téléphone cellulaire au volant augmente de 0 ,5 à 1 ,5.¹

¹ LEWHE Mahugnon Jorys et ZEMMOUR Ouarda, « accidents de la route et identification des facteurs de risque », université Badji Mokhtar Annaba, 2009, p26.

Tableau n°7 : la répartition des enquêtés selon la conduite en état d'ivresse:

Conduite en état d'ivresse	Fréquence	Pourcentage
Oui	16	16%
Non	84	84%
Total	100	100%

D'après les données chiffrées de ce tableau, on constate que 84% de conducteurs ne conduisent pas en état d'ivresse, par contre 16% de conducteurs prennent le volant en état d'ivresse.

Sociologiquement, la conduite en état d'ivresse est l'une des principales causes des accidents de la route, c'est ce qu'augmente de plus en plus dans notre pays, et cela par la malveillance des conducteurs, on peut considérer que l'alcool en conduisant l'un des plus grands risques à prendre. Il ressort d'une étude de contrôle réalisée au Michigan en 1964 connue sous le nom d'étude de Grand Rapid que les conducteurs qui avaient consommés de l'alcool risquaient plus d'être impliqués dans une collision que ceux qui n'en ont pas consommés, et que ce risque augmentait rapidement avec l'alcoolémie. Ces résultats ont alors servi de base dans de nombreux pays du monde pour fixer les limites légales de l'alcoolémie et du taux d'alcool dans l'haleine qui est généralement de 0,8 g/dl. En effet, des enquêtes menées dans les pays à faible revenu sur les conducteurs, il ressort que 33% et 69% des conducteurs tués au volant et près de 8% et 29% de conducteurs impliqués dans un accident non mortel avaient consommé de l'alcool. Peden et al (1996) conclurent qu'en Afrique du sud, l'alcool intervient pour 29% des cas où les conducteurs sont blessés et dans plus de 47% des cas où les conducteurs meurent des suites d'une collision.²

² LEWHE Mahugnon Jorys et ZEMMOUR Ouarda, « accidents de la route et identification des facteurs de risque », université Badji Mokhtar Annaba, 2009, p23.

Tableau n°8 : Répartition des enquêtés selon la situation dans laquelle ne conduisent pas :

Situation à ne pas prendre le volant	Fréquence	Pourcentage
Malade	48	48%
Fatigue	23	23%
Stress	10	10%
Alcool	19	19%
Total	100	100%

D'après ce tableau ci dessus, on constate que 48% de conducteurs ne prennent pas le volant en état de maladie et que 23% de conducteurs ne prennent pas le volant en état de fatigue ,et 19% de conducteurs ne prennent pas le volant en état d'ivresse ,et que 10% conducteurs ne prennent pas le volant en cas de stress.

Sociologiquement, on remarque que la majorité des conducteurs ne prennent pas le volant quand ils se sentaient malades ou fatigués, car ça peut influencer sur le conducteur que ce soit sur son état physique ou psychologique. Une étude a permis de mettre en évidence, outre les facteurs susmentionnés, d'autres causes contribuant à la fatigue des conducteurs et à leur implication possible dans un accident de la circulation .Le fait de conduire sur une longue distance, sous pression, sur des routes monotones ou mal connues, après avoir consommé de l'alcool, ;dans des conditions météorologiques extrêmes, à des heures normalement consacrées au sommeil, après un sommeil de mauvaise qualité et à certains moments de la journée (par exemple l'après-midi) pendant lesquels le conducteur se sent généralement somnolent.³

³ LEWHE Mahugnon Jorys et ZEMMOUR Ouarda, « accidents de la route et identification des facteurs de risque », université Badji Mokhtar Annaba, 2009, p25.

Tableau n°9 : La répartition des enquêtés selon la vitesse de conduite habituelle :

La vitesse de conduite habituelle	F	%
[40-60[km/h	23	23%
[60-80[km /h	31	31%
[80-100[km/h	34	34%
[100-120[km/h	09	09%
Plus de 120	03	03%
Total	100	100%

Selon le tableau ci-dessus, on constate que notre population d'étude varie entre [40-60[km/h et plus de 120km/h qui est réparti en 5 catégories, on remarque la première catégorie [80-100[km/h représente une grande proportion de notre échantillon qui est 34%, la deuxième catégorie [60-80[km/h représente 31%, et pour la troisième catégorie [40-60[km/h pour un taux de 23% et la catégorie [100-120[km/h représente un taux de 09% enfin la dernière catégorie qui est plus de 120km/h représente un taux de 03%.

Sociologiquement, d'après la réalité du terrain, nous pouvons dire que la majorité des conducteurs interrogés réduisent la vitesse de véhicule pendant la conduite, car plus, la vitesse de conduite augmente plus, les conducteurs s'exposent aux risques. Toutes les expériences montrent que les limitations de vitesse améliorent la sécurité routière. Les expériences vécues dans les pays développés ont démontré qu'à chaque fois que des limitations de vitesse aient été instaurées, elles ont toujours considérablement amélioré la sécurité routière. C'est le cas d'un certain nombre de pays comme l'Allemagne en 1975 : limitation de vitesse à 100 Km/h sur route ; aux Etats-Unis : diminution de la vitesse sur autoroute de 16Km/h en 1974, En France la réduction de la vitesse

Chapitre IV Analyse des données et interprétations des résultats

moyenne de l'ordre de 10Km/h en 1970 et en Suisse, une expérimentation de la réduction des vitesses limites en ville de 60 à 50 Km/h en 1982,toute ces expériences de réduction de vitesse ont conduit respectivement à la réduction du nombre d'accidents, et la baisse du nombre de tués.⁴

⁴ Namias R : Vitesse et sécurité routière .Edition la documentation française.p47.

Tableau n° 10 : Répartition des enquêtés selon l'utilisation de la ceinture de sécurité :

L'utilisation de la ceinture de sécurité	Oui						Non		Total
	A cause des barrages de sécurité		Pour leurs sécurités		Pour la sécurité des autres				
	F	%	F	%	F	%	F	%	
	18	18%	64	64%	00	00%	18	18%	
Total	18	18%	64	64%	00	00%	18	18%	100%

D'après les données chiffrés de ce tableau, on constate que 82% de conducteurs portent la ceinture de sécurité ,dont 64% afin d'assurer leur sécurité ,18% à cause des barrages de sécurité , et un faible taux de 00% afin d'assurer la sécurité des autres, par contre 18% de conducteurs ont répondu NON ce que signifie qu'ils portent pas la ceinture de sécurité.

Sociologiquement, on remarque que la majorité des conducteurs portent la ceinture de sécurité afin d'assurer leurs sécurité en cas de choc, le port de ceinture de sécurité sert à diminuer le nombre de blessures. Plusieurs études sur les avantages du port de la ceinture de sécurité pour les conducteurs et les passagers ont montré que la ceinture pouvait réduire de 40 à 50% le risque de traumatismes, de 43 à 65% le risque de blessures graves, et de 40 à 60% le risque de blessures mortelles. La ceinture est par exemple, très efficace en cas de choc frontal, qui est le type d'accident le plus répandu et est souvent à l'origine de graves traumatismes crâniens. Cependant, son efficacité pour les personnes assises à l'avant du véhicule est réduite si les passagers arrière ne portent pas eux

Chapitre IV Analyse des données et interprétations des résultats

aussi la ceinture ou s'il y a des objets non attachés tels que des bagages sur les sièges arrière.⁵

Tableau n° 11 : Répartition des enquêtés selon l'application du code de la route :

L'application du code de la route	Oui				Non		Total
	Le respect des panneaux de signalisation		Le respect de la priorité				
	F	%	F	%	F	%	
	60	60%	21	21%	19	19%	
Total	60	60%	21	21%	19	19%	100%

D'après ce tableau, on constate que 81% de conducteurs appliquent le code de la route ,dont 60% respectent les panneaux de signalisation, 21 % respectent les priorités, par contre 19% de conducteurs ont répondu Non ce que signifie qu'ils n'appliquent pas le code de la route convenablement même s'ils savent bien les inconvénients.

Sociologiquement, on remarque que la plupart des conducteurs interrogés appliquent le code de la route, en respectant les panneaux de signalisation et la priorité de chacun, parce que le respect du code de la route est une obligation pour chaque citoyen, s'ils ne le respectent pas ils seraient pénalisés par l'état. Par contre il ya quelques uns parmi eux qui ne respectent pas le code, car il ya un manque de contrôle sur les réseaux routiers, plus la qualité de formation est insuffisante. En Algérie, la majorité des conducteurs estiment que le code de la route limite leur liberté individuelle. Une étude du département de sociologie de l'université de Bouzaréah révèle que 70% des Algériens ne respectent pas spontanément le nouveau code de la route et ajoute, après évaluation d'un

⁵ LEWHE Mahugnon Jorys et ZEMMOUR Ouarda, « accidents de la route et identification des facteurs de risque », université Badji Mokhtar Annaba, 2009, p29.

Chapitre IV Analyse des données et interprétations des résultats

certain nombre d'interviewés dans le cadre de cette enquête, que 68% des algériens ne tiennent pas en compte la signalisation routière en l'absence d'un agent de l'ordre. La même étude ajoute que 72% des automobilistes algériens questionnés n'hésitent pas à commettre une infraction lorsque l'occasion le permet. Les auteurs de cette enquête ont dévoilé que l'utilisateur de la route a une propension à confondre espace public et espace privé puisqu'une fois ce dernier s'engage sur la chaussée, il la considère comme sa propriété et ne fait preuve de partage de cet espace commun qu'est la route.⁶

⁶ LEWHE Mahugnon Jorys et ZEMMOUR Ouarda, « accidents de la route et identification des facteurs de risque », université Badji Mokhtar Annaba, 2009, p29.

Tableau n°12 : la répartition des enquêtés selon le respect des passages piétons :

Respect des Passages piétons	Oui	
	F	%
Sécurité des piétons	55	55%
Sécurité des conducteurs	10	10%
Evité les accidents	16	16%
Leurs priorités	19	19%
Total	100	100%

NB : D'après les données chiffrés de ce tableau, on remarque qu'aucune personne n'a répondu par NON, tous les conducteurs automobiles interrogés respectent les passages piétons.

D'après les données chiffrés de ce tableau, on constate que le taux de conducteurs respectant les passages piétons est plus élevé par un 55%,19% de conducteurs respectent les passages piétons car c'est leur priorité, et 16% de conducteurs afin d'éviter les accidents, et 10% afin d'assurer la sécurité des conducteurs.

Sociologiquement, on remarque que tous les conducteurs interrogés ont toujours l'habitude de respecter les passages piétons, d'une part ils les respectent afin d'assurer la sécurité des piétons en les laissant traverser la route en toute sécurité car c'est à eux la priorité, et de l'autre part c'est pour assurer la sécurité des conducteurs et éviter toute sorte de percussions et d'accidents. La route est un espace partagé pas seulement pour les conducteurs automobiles mais pour les piétons et cyclistes aussi, c'est pour cela que tous les conducteurs sont appelés à respecter les passages piétons.

Tableau n° 13 : la répartition des enquêtés selon la conduite sans permis de conduire :

Conduire sans permis de conduire	F	%
Oui	36	36%
Non	64	64%
Total	100	100%

On remarque dans ce tableau que 36% conducteurs conduisent sans permis de conduire, par contre 64% ne conduisent pas sans leurs permis de conduire. Sociologiquement, on remarque que la majorité des conducteurs que leurs permis de conduire n'a été jamais suspendus, car ils respectent le règlement de circulation routière, plus ils n'ont jamais commis d'infractions. Par contre, il ya quelques uns que leurs permis de conduire a été déjà suspendus, car ils ne respectent pas le code de la route, et cela permet de changer leurs comportements vers une conduite plus citoyenne et moins dangereuse. D'après la réalité du terrain, on constate qu'il ya quelques conducteurs qui conduisent sans permis de conduire, d'une part se sont des mineurs ils n'ont pas atteint l'âge légal pour conduire, et d'autre part leurs permis a été suspendu.

Selon la DGTT, les difficultés liées à l'obtention du permis de conduire ont donné naissance à des circuits parallèles de délivrance. Il est difficile d'estimer le nombre de faux permis en circulation dans la ville de Cotonou. De la même manière, beaucoup de conducteurs circulent sans permis de conduire ou n'en possèdent même pas, ignorant que le défaut du permis constitue un délit puni par le code pénal.⁷

⁷ LEWHE Mahugnon Jorys et ZEMMOUR Ouarda, « accidents de la route et identification des facteurs de risque », université Badji Mokhtar Annaba, 2009, p30.

Tableau n°14 : la répartition des enquêtés selon les infractions commises :

Les infractions commises	Oui										Non		Total
	L'excès de vitesse		Utilisation du téléphone portable		Conduite en état d'ivresse		Dépassement dangereux		Le non utilisation de la ceinture de sécurité		F	%	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%			
	18	18%	13	13%	2	2%	11	11%	9	9%	47	47%	

A travers les données chiffrés de ce tableau, on constate que 47% conducteurs ont répondu Non, ils n'ont jamais commis d'infractions, par contre 18% ont répondu Oui qu'ils ont déjà commis d'infractions à cause de la vitesse excessive, dont 11% à cause des dépassements dangereux, 09% à cause du port de ceinture de sécurité, et un plus faible taux de 02% à cause de conduite en état d'ivresse.

Sociologiquement, d'après les conducteurs interrogés, on a pu constater que la majorité des conducteurs commettent plusieurs infractions quand ils prennent le volant, d'une part la vitesse excessive qui est considérée comme l'un des facteurs de risque qui cause les accidents en Algérie, d'autre part le risque de l'utilisation du téléphone est classé en deuxième lieu après le risque de l'excès de vitesse ,ainsi que l'utilisation du téléphone diminue la concentration du conducteur. Donc les infractions commises par les conducteurs peuvent être évitées en conduisant prudemment.

Tableau n°15: La répartition des enquêtés selon le nombre de victimes et de blessés dans un accident :

Les victimes dans un accident	Oui				Non		Total
	Vitesse		Dépassement dangereux				
	F	%	F	%	F	%	
	14	14%	11	11%	75	75%	

Les blessés dans un accident	Oui				Non		Total
	Gravement blessé		Légèrement blessé				
	F	%	F	%	F	%	
	00	00%	09	09%	91	91%	

Nous constatons à travers ce tableau, que 75% conducteurs ne sont pas victimes d'un accident, par contre 25% conducteurs ont répondu Oui qu'ils sont déjà victimes dans un accident, dont 14% d'entre eux sont victimes à cause de l'excès de vitesse et 11% à cause de dépassement dangereux. A travers ces données chiffrés, on remarque aussi que 91% conducteurs ne sont pas déjà blessés dans un accident de circulation, par contre 9% conducteurs ont répondu Oui, et qu'ils ont été déjà blessés dans un accident de circulation, dont ils ont été légèrement blessé et aucune personne n'a été gravement blessés.

Sociologiquement, d'après les conducteurs interrogés on remarque que la plupart des conducteurs ne sont ni victimes ni blessés dans un accident de la route, car ils conduisent prudemment et ils respectent le règlement de circulation. Par contre il ya ceux qui ont été déjà victimes et blessés dans un accident, et cela à cause de l'excès de vitesse et les dépassements dangereux. Ces personnes ont été légèrement blessées, ce sont les victimes de blessures secondaires, ou bien les personnes qui représentent un niveau inférieur de

Chapitre IV Analyse des données et interprétations des résultats

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 qu'elles montrent des symptômes très clairs de choc ou de coupures et qui ont reçu un traitement médical ou exigent une attention médicale.⁸

⁸ Bouzigue J B. la violence routière .éd Continent Euripe Paris. Mars 1995.p16.

Tableau n°16 : La répartition des enquêtés selon leurs mauvaises habitudes en conduisant :

Les mauvaises habitudes	Fréquence	Pourcentage
Augmentation du volume de la musique	15	15%
manger pendant la conduite	08	08%
prendre le volant avec une seule main	45	45%
Téléphoner pendant la conduite	26	26%
Le manque de concentration	06	06%
Total	100	100%

A travers ce tableau, on constate que 45% conducteurs ont l'habitude de prendre le volant par une seule main, 26% conducteurs ont l'habitude de téléphoner en conduisant 15% conducteurs ont l'habitude d'augmenter le volume de la musique et 06% conducteurs d'entre eux ne se concentrent pas lors de la conduite.

Sociologiquement, d'après les conducteurs interrogés sur le terrain, on remarque que les conducteurs ne font pas attention quand ils prennent le volant, ils ont des mauvaises habitudes en conduisant, ces dernières représentent le plus grand risque sur la conduite d'un chauffeur. D'une part l'utilisation du téléphone portable, d'autre part la conduite avec une seule main, l'utilisation du téléphone portable a deux risques à la fois, parler au téléphone avec une main et conduire avec l'autre main, les deux mains sont occupées à la fois, en cas de choc le conducteur ne peut pas maîtriser la situation.

B-analyse des données de la 2eme hypothèse :

Tableau n°17 : Avis des enquêtés par rapport à la disponibilité des panneaux de signalisation :

Disponibilité des panneaux de signalisation	Fréquence	Pourcentage
Oui	21	21%
Non	79	79%
Total	100	100%

On constate dans ce tableau que la plupart des conducteurs voient qu'il ya un manque de panneaux de signalisation avec un taux de 79% par contre 21% conducteurs voient qu'il y'a des panneaux de signalisation.

Sociologiquement, la majorité des conducteurs interrogés révèlent qu'il ya un manque de panneaux de signalisation sur les réseaux routiers, c'est ce que pousse les conducteurs à commettre certaines infractions ou prendre des risques lors de la conduite. Indépendamment de la qualité des infrastructures, la signalisation joue un rôle important dans la lisibilité de la route pas les usagers. La signalisation est une source d'information pour l'utilisateur de la route qui le prévient à l'avance d'une modification des conditions de circulation. Le respect des panneaux de signalisation est une obligation pour tous les usagers de la route car ses panneaux servent à guider les conducteurs automobiles à bien conduire, une conduite plus citoyenne et moins dangereuse pour eux et pour les autres usagers de la route. Ces panneaux ne sont pas seulement réserver pour les conducteurs automobiles mais pour les autres usagers aussi (piétons, cyclistes, etc.).

Tableau n° 18 : Avis des enquêtés sur l'état des routes :

L'entretien des routes	Fréquences	Pourcentage
Oui	7	7%
Non	93	93%
Total	100	100%

D'après le tableau ci-dessus, on constate que la majorité des conducteurs disent que les routes ne sont pas bien entretenues et cela avec un taux de 93%, contre 7% disent que les routes sont bien entretenues.

Sociologiquement, d'après la réalité du terrain on remarque que la majorité des conducteurs disent que la route n'est pas bien entretenue, qu'il ya le manque de tracé des routes, la dégradation des routes, les routes sont plus anciennes, faible largeur des trottoirs. La route est parmi les causes des accidents de circulation comme les autres causes, le manque d'entretien périodique de la chaussée, la négligence, l'absence de réparation et de la correction de tracé parfois, tout ça peut être la cause de plusieurs accidents. Par exemple en hiver, les conducteurs ont des difficultés à conduire car les routes sont dégradée, d'une part les conditions climatique ne leurs permettent pas de bien conduire car il ya le verglas, le brouillard, la neige,...etc. et de l'autre part ces dernières peuvent influencer sur l'état des routes, c'est ce que laisse les conducteurs à prendre de risques en conduisant.

Tableau n°19 : Avis des enquêtés sur la responsabilité des piétons dans les accidents de la route :

Les piétons sont responsables des accidents de la route	Oui				Non		Total
	Non respect des passages piéton		L'imprudence des piétons				
	F	%	F	%	F	%	
	15	15%	55	55%	30	30%	
Total	15	15%	55	55%	30	30%	100%

D'après ces données chiffrées, on constate que 70% conducteurs ont répondu Oui, que les piétons sont responsable des accidents de la route, dont 55% d'entre eux disent que les piétons sont imprudents, et 15% autres disent que les piétons ne respecte pas les passages piétons, par contre 30% conducteurs ont répondu Non, que les piétons ne sont pas responsables des accidents de la route.

Sociologiquement, d'après ces résultats, on remarque que la majorité des conducteurs révèlent que les piétons sont responsables des accidents de circulation, d'une part ils sont imprudents car ils traversent n'importe où sans se rendre compte des conducteurs automobiles, et d'autre part le non respect des passages piétons, en ce cas on dit que les piétons sont malveillants et ils sont prêt à prendre de risques. Selon l'OMS, plus de 270 000 piétons dans le monde sont tués sur les routes chaque année. Beaucoup de gens quittent leur domicile un jour comme les autres – pour se rendre à l'école, au travail, dans un lieu de culte ou chez des amis – et n'y reviennent jamais. Au niveau mondial, les piétons représentent 22 % des tués sur les routes et, dans certains pays, cette

Chapitre IV Analyse des données et interprétations des résultats

proportion atteint deux tiers. Des millions d'autres piétons sont blessés et certains handicapés à vie après avoir été impliqués dans un accident.⁹

Tableau n°20 : Avis des enquêtés sur la vérification de l'état de véhicule par les gendarmes ou policiers :

Vérification de l'état de véhicule	Fréquence	Pourcentage
Oui	66	66%
Non	34	34%
Total	100	100%

Selon les données de ce tableau, 66% conducteurs ont été déjà fait arrêtés par un policier ou un gendarme pour la vérification de l'état de véhicule, par contre 34% ne se sont jamais fait arrêté par un policier ou un gendarme.

Sociologiquement, d'après les données chiffrés de ce tableau, on remarque que la majorité des conducteurs interrogés ont été déjà fait arrêter par un policier ou gendarme pour la vérification de l'état de leurs véhicules, car le véhicule aussi classé comme un facteur de risque causant les accidents de circulation comme les autres facteurs (la route et l'homme,...etc.). La présence de l'Etat est obligatoire sur les réseaux routiers, afin de contrôler l'état des véhicules(les freins, pneus, phares, contrôle technique), si le véhicule est en bon état. En 1958, la police britannique estimait à 2,5% les accidents occasionnés par les défauts et le mauvais fonctionnement des véhicules. En 1980 au Sénégal, des contrôles techniques inopinés ont retenu le chiffre astronomique de 97,54% de véhicules en mauvais état.¹⁰

⁹ L'OMS, sécurité des piétons, Manuel de sécurité routière pour les décideurs et les intervenants, 2013.

¹⁰ LEWHE Mahugnon Jorys et ZEMMOUR Ouarda, « accidents de la route et identification des facteurs de risque », université Badji Mokhtar Annaba, 2009, p31.

Tableau n°21 : Avis des enquêtés sur l'état de sécurité routière en Algérie :

La sécurité routière	Oui		Non		Total
	Surveillance		Absence de l'Etat		
	F	%	F	%	
Total	11	11%	89	89%	100%
	11	11%	89	89%	100%

A partir de ce tableau, on remarque que 89% conducteurs voient qu'il n'ya pas de sécurité routière en Algérie à cause de l'absence de l'Etat, par contre 11% conducteurs voient qu'il ya une sécurité routière car il ya une surveillance sur les réseaux routiers en Algérie.

Sociologiquement, d'après la réalité du terrain, on remarque que la majorité des conducteurs interrogés disent qu'il ya pas une sécurité routière dans notre pays, et cela à cause de l'absence de l'Etat et le manque de surveillance sur les réseaux routiers, et de moyens pour une bonne conduite sans risques. L'insécurité routière est devenue aujourd'hui une préoccupation majeure pour tous les pays du monde, du fait des tragédies et drames sociaux dus aux accidents de la circulation et des dégâts matériels importants qui obèrent les économies des états et portent atteinte aux budgets. Les accidents de circulation font chaque année des milliers de victimes. L'Algérie est toujours aux premières places en matière de nombre de morts par accident de la route.

Tableau n°22 : Avis des enquêtés sur la disponibilité des radars de surveillance :

La disponibilité des radars surveillance	Fréquence	Pourcentage
Oui	27	27%
Non	73	73%
Total	100	100%

D'après les données chiffrées de ce tableau, on remarque que les personnes qui disent que les radars et les caméras de surveillance sur les réseaux routiers sont insuffisants pour une bonne prévention routière et cela avec un taux plus élevé de 73%, par contre 27% disent que les radars et les caméras sont suffisants pour une bonne prévention routière.

Sociologiquement, d'après ces données, on constate que la majorité des conducteurs interrogés disent qu'il ya pas des radars de surveillance sur les réseaux routiers. C'est l'insuffisance de ces derniers qui laisse les conducteurs automobiles prendre des risques sur les réseaux routiers, parce qu'ils ne sont pas en sécurité, chacun possède la liberté individuelle (excès de vitesse, parler au téléphone, port de ceinture de sécurité,...etc.), par contre l'existence des radars de surveillance va permettre à chaque conducteur de conduire prudemment et en toute sécurité, les conducteurs doivent avoir le sentiment d'être surveillés et d'être ensuite pénalisés et sanctionnés par l'Etat.

Tableau n°23 : Avis des enquêtés sur les émissions et les reportages diffusés sur les médias :

Suivre les émissions sur la sécurité routière	Oui		Non		Total
	Moyen de sensibilisation		Insuffisance de ces dernières		
	F	%	F	%	100%
	60	60%	40	40%	
Suivre les reportages de Sensibilisation	Oui		Non		Total
	F	%	F	%	
	69	69%	31	31%	100%

D'après ces données chiffrés de ce tableau, on constate que 60% conducteurs ont répondu Oui, que les émissions radiophoniques sur la sécurité routière est un moyen de sensibilisation, par contre 40% conducteurs ont répondu Non, à cause de l'insuffisance de ces dernières. On remarque dans ce tableau que 69% des conducteurs s'intéressent aux reportages et aux campagnes de sensibilisation et de prévention routière concernant les accidents diffusés par la télévision, par contre 31% ne s'intéressent pas aux campagnes de sensibilisation.

Sociologiquement, d'après les résultats obtenues, les campagnes de sensibilisation et les reportages diffusés sur les médias jouent un grand rôle dans la sécurité routière, ces campagnes servent à sensibiliser les gens afin d'éviter de commettre des erreurs lors de la conduite automobile, en leurs donnant des conseils et les mesures à prendre afin d'assurer leurs sécurité et la sécurité des usagers de la route et éviter les accidents de circulation.

Tableau n°24 : Avis des enquêtés sur les politiques de prévention routière :

Les politiques de prévention routière	Fréquence	Pourcentage
Oui	30	30%
Non	70	70%
Total	100	100%

A travers les données chiffrées de ce tableau, on constate que 70% conducteurs disent que les politiques de prévention routière ne répondent pas à leurs besoins, par contre 30% conducteurs disent que les politiques de prévention répondent à leurs besoins.

Sociologiquement, d'après ces données, on remarque que la majorité des conducteurs révèlent que les politiques de prévention routière ne répondent pas à leurs besoins. Les autorités publiques œuvrent toujours dans le domaine de la prévention routière afin de trouver les meilleurs moyens de réduire le nombre de gravité des accidents de la route qui ne cesse de prendre de l'ampleur. Malgré les différentes mesures prises par les politiques publiques, mais ça reste toujours critique. Par contre il ya ceux qui disent que les politiques publiques répondent à leurs besoins, car la mise en œuvre d'une politique efficace de sécurité routière par l'état est une priorité absolue, vu le nombre de morts et de blessés sur les routes. Les accidents de la route peuvent être évités, les pouvoirs publics doivent agir d'une manière globale en faveur de la sécurité routière, avec la participation de plusieurs secteurs (transports, police, gendarmerie, APC, santé, éducation), en s'attachant à la sécurité des routes, des véhicules et bien entendu les usagers de la route.

Tableau n°25 : Avis des enquêtés sur les associations exerçantes dans le domaine de sécurité routière :

Le rôle des associations	Oui		Non		Total
	Prévention		Le manque de présence des associations sur le terrain		
	F	%	F	%	
	80	80%	20	20%	100%
Total	80	80%	20	20%	100%

D'après les données chiffrées de ce tableau, on constate que 80% conducteurs ont répondu Oui, que les associations peuvent jouer un rôle important dans la sensibilisation des citoyens, par contre 20% conducteurs ont répondu Non que ces dernières ne jouent pas un rôle important.

Sociologiquement, d'après la réalité du terrain et les résultats obtenus, on remarque qu'une minorité des conducteurs disent que les associations exerçantes dans le domaine de sécurité routière ne jouent pas un rôle efficace dans notre société, car les conducteurs voient que ces dernières ne sont pas présentes sur le terrain. Par contre la majorité des conducteurs disent que les associations exerçantes dans le domaine de la prévention et de sécurité routière peuvent jouer un rôle dans la sensibilisation des conducteurs face au phénomène des accidents de circulation. Concernant le cas de notre wilaya, il ya l'Association Tariq Essalama, qui fait une campagne de sensibilisation et qui permet d'aider les conducteurs automobiles en leurs donnant des conseils et des solutions pour éviter les accidents de circulation, cette association a été crée pour but de :

- Contribuer à réduire le nombre des accidents de circulation.
- La sensibilisation et la prévention routière dans tous les domaines.
- Former le grand public en code de la route.
- L'éducation routière dans le milieu scolaire.

- Former le grand public en secourisme.

Tableau n°26 : les solutions proposées par les enquêtés afin de limiter le nombre d'accidents de circulation :

Solutions	Fréquence	Pourcentage
Respect de code	46	46%
Sanction	35	35%
Amélioration des routes	23	23%
Pas de solution	21	21%
Total	100	100%

A travers ces données chiffrés, on remarque que 46 conducteurs proposent comme solution le respect du code de la route et cela avec un taux de 46%, 35% proposent la sanction, 23% proposent l'amélioration des routes, contre 21% n'ont rien proposés comme solution.

Sociologiquement, d'après la réalité du terrain on remarque que la majorité des conducteurs proposent le respect du code de la route et la sanction des usagers de la route comme solutions afin d'éviter les accidents de circulation dans notre pays. Le respect du code de la route est une obligation pour chaque conducteur automobile, il est obligé de respecter le règlement de circulation routière sinon il serait pénalisé par l'Etat. Le système de contrôle et de sanctions des infractions routières est une partie indispensable de la politique globale de sécurité routière, même si ce système trouve ses limites dans la résistance que le corps social leur oppose et qui sont d'ordre politique, sociologique, psychologique, financier et technique. Selon le professeur (GOT C), la qualité du système répressif est un élément essentiel de la prévention¹¹. Il existe trois

¹¹ Got C. : La santé, Ed Flammarion, 1992, p57.

Chapitre IV Analyse des données et interprétations des résultats

types de sanctions qui sont utilisées dans tous les pays, isolement ou combinés, à savoir l'emprisonnement ; la suspension du permis de conduire et les amendes.

4-Synthèse et résultats de la recherche :

Notre travail aborde les risques de la conduite automobile et la sécurité routière en Algérie, particulièrement notre Wilaya de Bejaia, après la phase de recueil des informations sur le terrain et l'étape de l'analyse et de l'interprétation des données, nous avons procédé à la vérification des hypothèses mises au début de notre recherche :

Hypothèse 01 :

Notre première hypothèse qui porte sur « Les risques que prennent les conducteurs automobiles sont dus au non respect du code de la route, ainsi la cause principale des accidents de la route. » est confirmée.

Tout d'abord, les conducteurs interrogés prennent différents risques en conduisant, dont la plupart d'entre eux utilisent le téléphone portable en conduisant, aussi ils conduisent en état de maladie et de fatigue même si ça peut influencer sur leurs état psychologique et physique, ils conduisent sans permis de conduire car leurs permis de conduire a été suspendus en commettant différents infractions tels que parler au téléphone, l'excès de vitesse, les dépassement dangereux, prendre le volant avec une seule main, malgré qu'ils savent les inconvénients de ces derniers, ces conducteurs automobiles ont de mauvais comportements en conduisant.

Ainsi, d'après ces résultats, nous pouvons dire que les risques que prennent les conducteurs en conduisant engendrent des accidents de circulations, des dégâts matériels et corporels, d'une part, ils ne respectent pas le code de la route, d'autre part ils sont malveillants et ils ne pensent pas aux conséquences.

Ce qu'aboutit en fin de compte la confirmation de la première hypothèse qui stipule « Les risques que prennent les conducteurs automobiles sont dus au

non respect du code de la route, ainsi la cause principale des accidents de la route ».

Hypothèse 02 :

A partir de l'analyse des données collectées, nous pouvons afficher que la deuxième hypothèse à savoir « Les politiques publiques en matière de sécurité et de prévention routière peuvent jouer un rôle important dans la sensibilisation citoyenne face aux accidents de la route. » est confirmée, cela peut être justifiée par :

D'abord, nous avons constaté que les politiques publiques en matière de sécurité routière jouent un grand rôle dans la sensibilisation des conducteurs automobile face au phénomène des accidents de circulation, dont les gendarmes et les policiers font leurs travail convenablement, d'après les enquêtés interrogés disent que qu'ils se sont déjà fait arrêter pour la vérification de l'état de leurs véhicule, et les faire surveiller sur les réseaux routiers par des caméras et des radars de surveillance afin de diminuer le taux des accidents de circulation.

Ensuite, d'après les résultats obtenus et les conducteurs interrogés on a pu constater que la majorité d'entre eux suivent les reportages et les émissions diffusés sur les médias ainsi que les associations exerçantes dans le domaine de prévention et de sécurité routière, car ces émissions permettent de les conseiller à ne pas s'exposer aux risques lors de la conduite, et aussi de leurs montrer le bon chemin pour assurer leurs sécurité et la sécurité des autres usagers de la route, et aussi il s'agit des émissions de sensibilisation face à la gravité des accidents de circulation.

Enfin, nous tenons à dire que nous avons pu arriver à confirmer notre deuxième hypothèse qui intitule : « Les politiques publiques en matière de sécurité et de prévention routière peuvent jouer un rôle important dans la sensibilisation citoyenne face aux accidents de la route. ».

Conclusion

Après l'analyse et l'interprétation des résultats que nous avons obtenus sur le terrain suite à un questionnaire distribué sur un échantillon probabiliste aléatoire simple, en interrogeant les gens rencontrés au hasard, nous avons pu préciser la situation de notre wilaya en matière d'accidents de circulation et de sécurité routière, dont les conducteurs automobiles prennent des risques en conduisant, ces risques engendrent des conséquences néfastes pour la société, vue le nombre d'accidents qui surviennent chaque jours et leurs gravité, ainsi que le nombre de personnes qui quittent leurs familles.

Ces risques que prennent les conducteurs peuvent être évités en collaboration avec différents organismes de sécurité et de prévention routière, en ce qui concerne notre wilaya il ya l'Association Tariq Essalama, qui a pour but de réduire le nombre d'accidents de circulation, la sensibilisation des conducteurs automobiles en leur donnant des bons conseils afin de conduire d'une façon plus citoyenne et moins dangereuse pour eux et pour tous les usagers de la route, former le grand public en code de la route car l'éducation routière est nécessaire pour chaque usager de la route pour savoir ce qu'il faut et ce qu'il ne faut pas faire lors de la conduite.

Les politiques publiques de sécurité routière jouent un rôle important dans la sensibilisation des conducteurs automobiles, d'une part la sécurité des usagers est obligatoire, dont l'Etat fait son travail en contrôlant et surveillant les conducteurs à ne pas commettre des erreurs en conduisant, et d'autre part pénaliser et sanctionner les fautifs, ceux qui commettent différentes infractions afin de faire attention quand ils prennent le volant. La sécurité routière joue un rôle important dans la prévention des usagers de la route, dont rendre les véhicules plus sûres en les vérifiant si sont en bon état et rendre les infrastructures routières plus sûres.

Nous pouvons ajouter que les risques que prennent les conducteurs parfois sont volontaires, ils prennent des risques afin de s'amuser lors de la conduite, alors qu'ils jouent avec leurs vies, et parfois involontaires même s'ils conduisent prudemment ils peuvent être victimes dans un accident de circulation.

En conclusion, l'amélioration de la sécurité routière va permettre aux usagers de la route d'avoir le sentiment de maîtriser leurs conduite en toute sécurité, et afin d'éviter les risques que prennent chaque jours lors de la conduite. Car un simple risque peut engendrer un accident routier, c'est pour cela qu'il faut que chaque conducteur se concentre seulement sur la prise de volant et de laisser d'autre chose de côté.

Liste bibliographique

Liste bibliographique

1 -Ouvrages

- Bezzaoucha A. : Les accidents de circulation en Algérie, approche épidémiologique. Ed société nationale d'édition et de diffusion. Alger 1983.
- Bouzigue J B.la violence routière_éd Continent Europe Paris. Mars 1995.
- Brenac T. : Sécurité des routes et des rues, Ed Setra, France, 1992.
- Claire C : Les facteurs humains dans les accidents de la circulation, un potentiel important pour des actions de prévention, Ed Fondation MAIF, Juin, 1997.
- CLAUDE Jean, L'enquête par questionnaire, éd université de Belgique, Belgique, 1982.
- Drast M. : Gisements de sécurité routière .Ed METLTM, Volume 1, Mai 2002.
- Got C. : La santé, Ed Flammarion, 1992
- GRAWITZ Madeline, Méthode des sciences sociales, éd, Dalloz, Paris, 2002, p351
- Khaldi H. : Le secourisme et les gestes élémentaires de survie. Ed Institut de Formation aux carrières de Santé Rabat-Maroc.
- LOUBET, DELBAYLE(Jean-Louis), initiation aux méthodes des sciences_sociales, éd l'harmattan, Paris, 2000.
- Maurice Angers, initiation pratique à la méthode de sciences humaines, éd, Casbah, Alger, 1997.
- Namias R : Vitesse et sécurité routière .Edition la documentation française, Décembre, 1994.
- Patrick PERETTI-WATEL, sociologie du risque, Editeur Armand Colin, Paris, 2000.
- Pierre-Emanuel B., Lagare D., Serveille J. : Sécurité routière. Ed du Mouflon, Octobre, 1992.
- Sergie D. : La vitesse au volant son impact sur la santé et les mesures à y remédier .Unité sécurité et prévention des traumatismes. Direction développement des individus et des communautés. Institut national de santé publique de Québec. Novembre, 2005.

2-Thèses et mémoires

-Abou Dumontier Alexia, « La prise de risque dans l'espace routier chez les préadolescents implication de l'identité sexuée, la recherche de sensations, l'estime de soi, l'attachement aux parents et supervision parentale », Thèse de doctorat, université Paris Ouest.

-BENCHERIF Houria, étude de l'insécurité routière en Algérie : de l'usage des modèles au développement des politiques publiques, thèse de doctorat en sciences en hygiène et sécurité industrielle, 2015.

- Charchal A. : Evaluation du temps dans la prise en charge des accidents de la route dans la wilaya de Blida. Mémoire d'inspecteur praticien. Ecole nationale de la santé publique Alger juin 2005.

-Fellah L : Etude exploratoire du système de prévention algérien. Thèse de doctorat en sciences économiques, université Montesquieu-Bordeaux, Décembre, 1998.

- LEWHE Mahugnon Jorys et ZEMMOUR Ouarda, « accidents de la route et identification des facteurs de risque », université Badji Mokhtar Annaba, 2009

- Masmoudi S. : la violence routière, étude analytique des accidents de la route en Algérie. Mémoire de fin d'étude d'inspecteur des transports terrestres. Ecole Nationale de Transport Terrestre Batna, 2004.

-OCDE-IRTAD, International Road Traffic and Accident Data(IRTAD) Spécial report. Définitions and Data availability.-Compilation and évaluation of a-level roads and hospitalised victims in OCDE countries-Accident and injury définitions. In HIMOURI S : Modèle théorique de suivi de l'insécurité routière en Algérie 1970-2002.Thèse de doctorat d'Etat. Spécialité Génie civil .Option transport. P86.Université des sciences et de la technologie d'Oran MOUHAMED Boudiaf. Décembre, 2005.

3-Articles

-Aklil F. : Plus de rigueur pour plus de sécurité, Revue Prévention et conduite N°04.Ed Centre national de prévention et sécurité routière, 2006ISSN :1855-7881(Print) e-ISSN 1857-7431.

-Algérie Press Service(CNPSR), Accidents de la route 2016.

-Chapelon J., Fabrice L. : Fichier national des accidents de circulation en France, courrier statistique n°103, Septembre, 2002.

- Claudine Perez-Diaz, le rôle de la science dans des interventions institutionnelles, le cas des risques d'infections nosocomiales et d'accidents de la route, sciences sociales et santé, Vol.27, P73 à 90, ISSN 0294-0337, p79

David Le Breton, conduites à risque, Les cahiers de médiologie 2001/2(N°12)

-Journal officiel n°46 de la république algérienne démocratique et populaire.

-Les principales causes des accidents de la circulation routière et les mesures d'attention en Algérie ,Dr Madani Azzedine ,maitre de conférences en géographie et aménagement du territoire, faculté des sciences humaines et sociales, Université Djilali Bounaama, khemis Miliana Algérie, Et Dr Tello Ghat, maitre de conférences- A- géographie, faculté des sciences de la terre et de l'univers, université d'Oran 2 Mohamed BENAHMED, Algérie, 2015.

-Page Y. : Stratégie d'accroissement du port de la ceinture de sécurité, comparaison internationale. Revue trimestrielle de l'INRETS. Recherche Transport Et Sécurité n°35. Septembre 1992.

4-Rapports et documents

-Bureau Suisse de Prévention des accidents (BPA) : Elaboration des fondements d'une politique nationale de sécurité routière, Berne, Mai 2002

-Cédric Polère avec la collaboration de Sandra Decelle et d'Abdel Mokhtari, les représentations sociales des risques : des rationalités multiples, fiche de synthèse (25-02-2004).

-CEMT : Conférence Européenne des Ministres des Transports, résolution N°37 concernant la formation des conducteurs, Bruxelles les 31 mai et 1^{er} juin 1978

-CETE Normandie Centre : Perception visuelle des automobilistes en rase campagne, pré étude, 2009.

-CNPSR : Rencontre nationale sur le rôle du mouvement associatif dans la prévention contre les accidents de la route .Zeralda 25 novembre 2000.

-Département de santé communautaire, centre hospitalier Ste. Marie 3350, Québec G9A 5Z4, 1993.

-INRETS : Ergonomie routière. Synthèse INRETS N° 13 1989.

-Le MAIF, Les facteurs humains dans les accidents de la circulation : un potentiel important pour des actions de prévention, Juin, 1997.

-OMS : Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de circulation, facteurs de risque, Genève, 2004

-République Française, Avis et rapport du conseil économique et social, sécurité routière et circulation : La responsabilité des différents acteurs, Présenté par Philippe Da Costa, 2007.

-Rumar K. :(1982) The human factor in road safety.Australian Road Research Board conference, Melbourne, Australie.In Conférence Européenne des Ministres des Transports : Transport routier passé présent et avenir des travaux de la CEMT en matière de sécurité routière .Avril 2002.

-SAAQ : Historique de traumatologie. Rapport de la société de l'assurance automobile du Québec.2005.

-Sylvie Bernier Daniel Dumont, Perception des habiletés de conduite, évaluation du risque d'accident et attitudes face aux comportements de conduite risqués.

-Toroyan T. et Peden M., Les jeunes et la sécurité routière, organisation mondial de la santé, Genève, 2007.

-UMRESTTE : Rapport de fin de convention DSCR Convention MELT/INRETS n° 02 /70029, santé de l'utilisateur et insécurité routière le registre des victimes d'accidents de la circulation routière dans le Rhône. Registre du Rhône Rapport UMRESTTE n°0406 Novembre, 2004.

5-Communication, étude et projets

-Eckhardt N, Flahaut B, Thomas I : étude patio-temporalité des accidents de la route en périphérie urbaine. L'exemple de Bruxelles. Département de Géographie, Université Catholique de Louvain, Louvain-la-neuve, Belgique.Novembre, 2002.

-Haddak M., C Filou., A Ndiaye. : Projet de recherche n°70 relatif à une redéfinition des victimes de la route .Prédit3-G03.Nouvelles connaissances pour la sécurité. Rapport UMRESTTE n°05103.Décembre 2005

-Journée d'étude intitulé : L'insécurité routière en Algérie ; état des lieux et perspectives, Université Abderrahmane Mira de Bejaia, faculté des sciences humaines et sociales, Bejaia, 20 Novembre, 2011.

-Laumon B. : Santé publique et recherche en insécurité. Le véritable enjeu de sécurité routière, la victime. Journée spécialisée Bron, le 10 octobre 2000.

-Postel-Vinay N., Peytour P., Bourez T. : Quel moyen pour le médecin généraliste ? Communication au VIIème congrès national de la médecine générale du XXIème siècle. Tours 2006.

-Stacey C., Fouvez M S. : Jeunes conducteurs la voie de la sécurité, projet du centre de recherche sur les transports de l'OCDE et la CEMT, pour l'Université européenne d'été de la sécurité routière Nantes-Loire Atlantique-28/31 aout 2006.

6-Sites internet

-www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/securite_routiere/

-<http://www.le-dictionnaire.com/>

-<http://www.Larousse.fr/dictionnaires/francais/>

-http://les_definitions.fr/securite_routiere/

-www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/accident-de-la-route/

-www.linternaute.com/dictionnaire/fr/definition/conducteur/

Annexes

Questionnaire de recherche sur le thème :

Les risques de la conduite automobile et la sécurité routière en Algérie.

- 1-Votre sexe : -masculin -féminin
- 2-Votre âge : - [18-30] ans - [50-60] ans
- [30-40] ans - Plus de 60 ans
- [40-50] ans
- 3-Niveau d'instruction : -primaire -secondaire
-moyenne -universitaire
- 4-Situation familiale : -célibataire(e) -marié (e)
-divorcé (e) -veuf (ve)
- 5-L'ancienneté du permis :
- moins d'une année
- entre [1an-5ans] - entre [10ans-20ans]
- entre [5ans-10ans] - Plus de 20 ans
- 6-Parlez-vous au téléphone quand vous conduisez ?
Oui non
- 7- Conduisez-vous en état d'ivresse ? Oui non
- 8-Dans quelle situation vous ne prenez pas le volant ?.....
.....
- 9-Réduisez vous la vitesse de votre véhicule lorsque la visibilité est insuffisante (pluie, brouillard, neige, verglas, etc.) ?
Oui non
- 10-A quelle vitesse vous conduisez habituellement ?
- entre [40-60] km/h -entre [60-80] km/h
-entre [80-100] km/h -entre [100-120] km/h
-plus de 120 km/h

11-Mettez vous la ceinture de sécurité à chaque fois que vous utilisez votre véhicule ?

Oui non

Si oui pourquoi ?

-Est-ce à cause des barrages de la sécurité

-Est-ce pour votre sécurité

-Est-ce pour la sécurité des autres

12-Est-ce que vous appliquez le code de la route quand vous conduisez ?

Oui non

Si oui comment ?.....

.....

13-Est-ce que vous répondez aux appels d'urgence lorsque vous conduisez ?

Oui non

14- Respectez-vous les panneaux de signalisation ?

Toujours parfois pas du tout

15- Respectez-vous les passages piétons ? Oui non

Dans les deux cas, pourquoi ?.....

.....

16-Est-ce que vous conduisez de la même façon que ce soit en hiver ou en été ?

Oui non

Si non, pourquoi ?.....

.....

17-A quel âge vous avez commencé à conduire ?.....

18-Votre permis de conduire est- il déjà suspendu ? Oui non

Si oui, pourquoi ?.....

.....

19-Vous arrive-t-il de conduire sans permis de conduire ? Oui non

20-Combien d'infractions que vous avez commis depuis que vous conduisez ?

.....

21-Etes vous déjà victime d'un accident de la route ? Oui non

Si oui, racontez ?.....

.....

22-Etes vous déjà blessé d'un accident de la route ? Oui non

Si oui,-gravement blessé -légèrement blessé

23-Quelles sont les mauvaises habitudes que vous avez en conduisant ?

-J'augmente le volume de la musique

-je mange pendant la conduite

-je prends le volant avec une seule main

-je téléphone en conduisant

-autres.....

24-Ya t-il assez de panneaux de signalisation suffisants pour bien conduire ?

Oui non

25-Ya t-il assez d'éclairage public lorsque vous conduisez la nuit ?

Oui non

26-Ya t-il assez de parcs automobile pour garder votre véhicule en toute sécurité ?

Oui non

27-La chaussée est elle bien entretenue ? Oui non

28-Les piétons sont-ils responsables des accidents de la route ?

Oui non

Si oui, comment ?.....

.....

29-Vous- vous êtes déjà fait arrêter par un policier ou par un gendarme pour la vérification de l'état de votre vehicule ?

Oui non

30-Etes- vous en écoute des campagnes de sensibilisation contre les accidents de la route ?

Oui non

31- Vous- vous êtes déjà fait arrêter par un policier ou par un gendarme pour infractions ?

Oui non

Si oui, pourquoi ?

- est -ce à cause de l'excès de vitesse

- utilisation de téléphone portable

- conduire en état d'ivresse

- Autres.....

32-Ya t-il d'après vous une sécurité routière en Algérie ?

Oui non

Expliquez?.....

.....

33-Les radars et les caméras de surveillance sur les réseaux routiers sont-ils suffisants pour une bonne prévention routière ? Oui non

34-Etes vous intéressés aux reportages et aux campagnes de sensibilisation des accidents de la route diffusés par la télévision? Oui non

35-Pensez vous que les émissions radiophoniques sur la sécurité routière est un moyen efficace pour lutter contre les accidents de la route? Oui non

Expliquez ?.....

.....

36-Les politiques de prévention routière répondent-elles à vos besoins ?

Oui non

37-Pensez-vous que les associations exerçantes dans le domaine de la sécurité routière peuvent jouer un rôle dans la prévention ? Oui non

Expliquez ?.....

.....

38- Avez-vous des solutions pour limiter le nombre d'accident de la circulation dans votre wilaya ?.....

.....

نصائح لإجتنب حوادث

عدم إحترام قانون
المرور السبب الرئيسي
لحوادث المرور

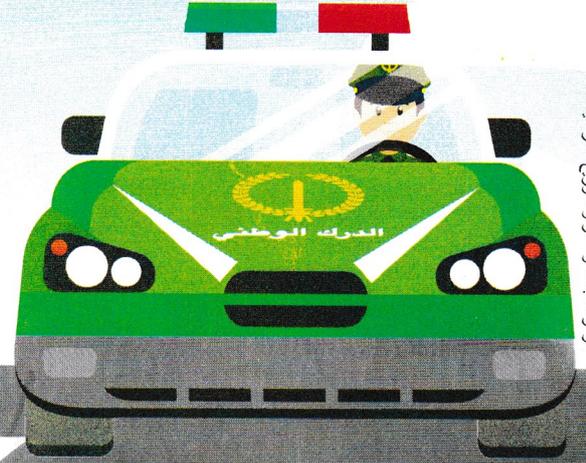
01 إستعمال الهاتف أثناء القيادة يضاعف من خطر حوادث المرور
5 مرات.

02 عدم إستعمال حزام الأمان عامل مهم في إرتفاع عدد الوفيات بالطرقات بعد السرعة، في كل الأحوال إستعمل حزام الأمان بالمقاعد الأمامية والخلفية.

03 عدم إستعمال حزام الأمان من طرف أحد الركاب ، يزيد من خطر الموت بالنسبة للآخرين أكثر.

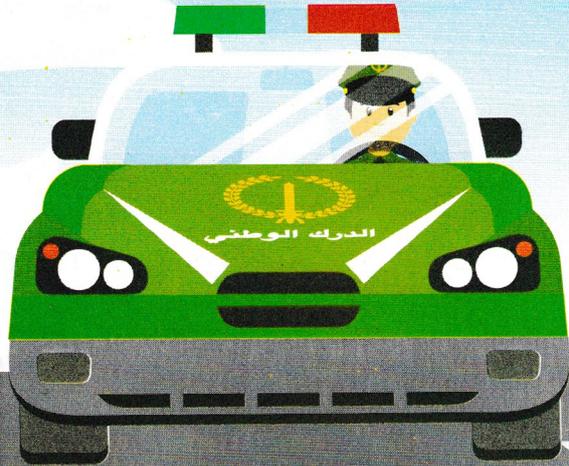
04 السرعة المفرطة هي السبب الأول المؤدي إلى الموت بالطرقات ، إحترم تحديد السرعة ونظم سرعتك مع مختلف حالات المرور ، لا تبالغ في الثقة بنفسك لردة الفعل في حالة طارئة ، أترك مسافة الأمان إلى الأمام.

05 بمكابح جيدة ، على طريق جاف ومدة رد الفعل محددة بثانية واحدة :
لـ 30 كلم/سا ، يلزم 13 م للتوقف.
لـ 50 كلم/سا ، يلزم 28 م للتوقف.
لـ 90 كلم/سا ، يلزم 70 م للتوقف.
لـ 130 كلم/سا ، يلزم 129 م للتوقف.



CONSEILS POUR ÉVITER UN ACCIDENT

**LE NON RESPECT DU CODE
DE LA ROUTE EST LA PRINCIPALE
CAUSE DES ACCIDENTS
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE**



01

Téléphoner en conduisant multiplie par 5 les risques d'accident.

02

Le défaut de port de ceinture de sécurité est un facteur important de mortalité sur les routes après la vitesse. En toute circonstance, boucler votre ceinture à l'avant comme à l'arrière.

03

Si un passager n'attache pas sa ceinture de sécurité, le risque de décès pour les autres passagers au cours d'un accident est plus important.

04

La vitesse est la première cause de mortalité sur les routes. Respecter les limitations de vitesse et adapter votre vitesse aux conditions de circulation. Ne surestimer pas votre capacité à réagir face à une situation d'urgence. Garder vos distances avec le véhicule qui vous précède.

05

Avec de bons freins, sur route sèche et avec un temps de réaction d'une seconde :

- à 30 km/h, il faut 13 m pour s'arrêter.
- à 50 km/h, il faut 28 m.
- à 90 km/h, il faut 70 m.
- à 130 km/h, il faut 129 m.

LES ACCIDENTS DE CIRCULATION

Nous Sommes tous concernés.

حوادث المرور ... كلنا معنيون
Laksidat iverdan ... teEnayay temsalt

**Road accidents
we are all concerned**

Email : tariq.essalama@gmail.com



tariq essalama bejaia



Tel : 034 12 41 10



السلامة المرورية مسؤولية الجميع

لا للحوادث

الحوادث المرورية نزفٌ لا بد من إيقافه



BEJAIA 2016

السرعة كعامل مسبب لحوادث الطرق

- زيادة احتمال وقوع الحوادث نتيجة لضيق الوقت الكافي لاتخاذ قرار مناسب
يجب السائق مخاطر الطريق عند حدوث أي طارئ
- زيادة احتمال وقوع حوادث الاصطدام نتيجة لعدم ترك مسافة كافية بين المركبة
والمركبات الأخرى
- فقدان السيطرة وعدم اتزان المركبة
- زيادة احتمال وقوع الحوادث نتيجة لعدم التمكن من السيطرة على المركبة
في الحالات الطارئة مثل حالات انفجار الإطار
- زيادة احتمال وقوع الحوادث نتيجة لعدم القدرة على تجنب أخطاء الآخرين
- زيادة السرعة تؤدي إلى زيادة شدة الاصطدام، وبالتالي زيادة احتمالات الوفاة
أو الإصابة الجسدية

Prévention et sécurité routière

Conduire en ayant
conscience de ses
responsabilités



BEJAIA 2016

"Derrière chaque victime de la route, il y a des victimes dans la vie." Un accident, c'est une onde de choc qui impacte, et pour longtemps, les vies de nos familles, de nos amis et de nos collègues.

Pour répondre à vos préoccupations sécuritaires et vos demandes d'aides et de secours, Appeler les numéros verts.
Gendarmerie Nationale : 10.55
Police : 15.48
Protection Civile : 14

Direction de la Jeunesse et des Sports, Direction de la Culture de Bejaia, Comité des Fêtes de la Ville de Bejaia, Comité de Wilaya chargé de l'organisation des activités culturelles et artistiques locales et nationales, Direction du Tourisme, APC de Bejaia, ODEJ de Bejaia, Association Assirem Gouraya, Tarik Es-Salama, SMA Bejaia, Gendarmerie Nationale, Sécurité Nationale, Protection Civile, et Croissant Rouge de Bejaia.

Association Tariq Essalama



**Pas d'Alcool
au Volant.**



Ne faites pas de votre dernier verre, votre dernier jour.



Adhérez à nos actions humanitaires

Tel : 034 124 110