



HAL
open science

Les accidents de la route en Algérie, nécessité d'un diagnostic

Azzeddine Madani, Tarek Chella, Abdelmadjid Bouder

► **To cite this version:**

Azzeddine Madani, Tarek Chella, Abdelmadjid Bouder. Les accidents de la route en Algérie, nécessité d'un diagnostic. *Revue parcours cognitifs des sciences sociales et humaines*, 2019, Acte de colloque international : L'éducation à la prévention routière : Conducteurs et piétons : Quelle prévention pour réduire les accidents de la circulation ?, 3 (9), pp.105-122. hal-02424918

HAL Id: hal-02424918

<https://hal.science/hal-02424918>

Submitted on 9 Jan 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les accidents de la route en Algérie, nécessité d'un diagnostic

Dr Azzeddine MADANI
Université Khemis Miliana

Dr Tarek CHELLA
ENS

Pr. Abdelmadjid. BOUDER
Université (USTHB)

Résumé :

La sécurité routière constitue un enjeu majeur tant par le nombre des victimes sur les routes que par le poids du coût économique de ces accidents sur l'économie algérienne. La lutte contre l'insécurité routière est une préoccupation prioritaire d'État et cette lutte doit être menée envers les usagers de la route les plus vulnérables, vu que les déplacements ne cessent de croître en Algérie. L'objectif du diagnostic du bilan des accidents de la circulation routière des années 2005, 2010 et 2017 est d'identifier et de quantifier les dysfonctionnements caractérisant les accidents de la route. Ces dysfonctionnements seront décrits par le moyen d'indicateurs tels que les ratios d'accidents ou d'avarie, les niveaux d'utilisation de la route, et autres.

La lutte contre l'insécurité sur les routes est un défi qui impose une évolution en profondeur des mentalités et une mobilisation sans relâche des services de l'État dans le but de protéger la vie des citoyens actuels et futurs.

Mots clés : accident, vulnérabilité, insécurité routière.

Abstrat :

Road safety is a major issue both in the number of victims on the roads and in the economic cost of these accidents on the Algerian economy. The fight against road safety is a priority state concern and this fight must be waged against the most vulnerable road users, as travel continues to increase in Algeria. The objective of the diagnosis of the road traffic accident report for the years 2005, 2010 and 2017 is to identify and quantify the malfunctions that characterize road accidents. These malfunctions will be described by means of indicators such as accident or damage ratios, levels of road use, and others.

The fight against insecurity on the roads is a challenge that requires a profound change in attitudes and a relentless mobilization of state services to protect the lives of current and future citizens.

Keywords: accident, vulnerability, road safety.

Introduction

Selon l'OMS, les accidents de la circulation routière sont la cause, chaque année, de millions de tués et de blessés dans le monde. La route est devenue ainsi la neuvième cause de mortalité au monde en 2004 (OMS, 2009) et à ce rythme elle passera à la cinquième place en 2030. La route est la première cause de mortalité au monde en 2012 qui a touché en priorité des personnes âgées de 15 à 29 ans (OMS, 2015).

Cette augmentation du nombre de décès a poussé de nombreux pays à prendre des mesures visant la réduction des accidents et la mise en place de mécanismes capables de rendre les routes moins dangereuses pour les différents types d'usagers. Certaines mesures ont permis la réduction du nombre de morts dans les routes puisque le problème des accidents de la circulation apparaît donc pouvoir être réglé par les politiques publiques qui renvoient les individus à leurs obligations à travers des actions de sensibilisation, d'éducation ou de répression (Gilbert Claude, 2009). Ainsi entre 2007 et 2010, le nombre de décès dans les routes a baissé dans 88 pays comptant près de 1,6 milliard d'habitants (OMS, 2013) ce qui montre qu'il est possible de protéger les vies humaines dans les routes avec l'application de plus de mesures de protection.

Les dispositions prises par des pays s'inspirent des orientations de l'assemblée générale des nations unies (ONU) parues dans la résolution A/RES/64/255 (ONU, 2010), laquelle proclame la décennie 2011- 2020, décennie d'action pour la sécurité routière, et ce afin de stabiliser puis réduire le nombre de décès dans les routes. Les actions visent la mise en œuvre des activités au niveau national, régional et mondial (Madani et Tello, 2015). Cependant, en Algérie, des améliorations importantes ont été enregistrées ces dernières années. Ainsi, le nombre des tués et des blessés a diminué de façon sensible depuis 2013 grâce à une mobilisation de tous les acteurs concernés par la sécurité routière et à une évolution marquante du contrôle des infractions du code de la route par les services de sûreté et de la mise hors service de nombreux véhicules par le contrôle technique automobile.

En quatre ans, depuis 2013, le nombre d'accidents a diminué de 41,6 %, celui des tués de 19,8% et celui des blessés de 47,9 %. Même si ce bilan des accidents de la route se limite au nombre des victimes tuées ou blessées, mais l'estimation globale, de 1970 à 2017, du nombre de tuées est de plus de 170 000 personnes et le nombre de blessés dépasse les deux millions de personnes. De l'analyse des données, il s'avère qu'en Algérie durant la dernière décennie, la moyenne journalière est estimée à 10 morts et de 100 blessés. Les pertes matérielles annuelles sont évaluées à 100 milliards de DA (860 millions de dollars US), soit 1% du PNB (UAR, 2017).

Ainsi les accidents de la circulation continuent d'attirer l'attention des chercheurs et des décideurs pour déceler les meilleures actions à prendre pour contrecarrer ce phénomène, surtout que la collecte des données statistiques et leur nature constituent un ralentisseur dans l'avancé vers la maîtrise de ce phénomène. Dans cette contribution, nous visons à mettre la lumière sur les accidents de la circulation à travers un essai d'analyse qui vise à explorer les données d'accidentologie figurants dans les bilans d'accidents de 3 années (2005, 2010 et 2017) qui s'étendent sur 12 années, une période qui nous semble suffisante pour les interpréter et faire une comparaison entre les données et en tirer des conclusions. Il sera aussi question d'effectuer un diagnostic du système de transport Algérien, et ce pour nous permettre de mettre l'accent sur les actions et les mesures prises pour le développement du transport et

de la sécurité routière. Nous comptons également proposer des mesures pour l'amélioration de la sécurité routière.

1-DIAGNOSTIC DU SYSTEME ALGERIEN DES TRANSPORTS

La définition d'une image du système des transports algérien permet l'identification des divers dysfonctionnements de ce système et de ces conséquences en matière de l'insécurité routière.

1.1- Cadre législatif des transports routiers

Deux textes principaux régissent l'activité des transports routiers en Algérie :

- ◆ La loi n°01-13, modifiée et complétée, du 7 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres : cette loi a pour objet de définir les principes et les règles générales régissant l'activité des transports terrestres de personnes et de marchandises.
- ◆ La Loi n°01-14, modifiée et complétée, du 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière : cette loi est venue doter les pouvoirs publics d'instruments devant permettre d'améliorer la sécurité routière. Elle vient en remplacement de la loi n°87-09 du 10 février 1987 afin de renforcer de manière significative le dispositif répressif par la révision à la hausse du montant des amendes et l'introduction d'innovations nécessaires qui manquaient dans l'ancien dispositif législatif à savoir, notamment :
 - l'obligation pour les collectivités territoriales d'entreprendre l'élaboration et l'exécution de plans de circulation en zone urbaine ;
 - l'introduction obligatoire de l'enseignement des règles de la circulation routière au niveau des établissements scolaires, la réduction drastique du taux d'alcool toléré à 0.1 gramme pour mille ;
 - l'institution d'un brevet professionnel, en sus du permis de conduire, pour les conducteurs de véhicules de transport de personnes et de marchandises ;
 - l'obligation du contrôle technique pour l'ensemble des véhicules.

La planification des transports de personnes s'effectue par l'intermédiaire du décret exécutif n° 04-416 du 20 décembre 2004 fixant les modalités d'élaboration et de mise en œuvre des plans de transport terrestre de personnes.

Les autorités algériennes ont entrepris plusieurs actions pour améliorer le cadre institutionnel en charge de sécurité routière, notamment la création d'organismes pour la prévention des accidents de la route (Centre Nationale de Prévention et de Sécurité routière, CNPSR), pour l'encadrement du contrôle technique des véhicules (Établissement National de Contrôle technique automobile, ENACTA) et pour l'organisation du permis de conduire (Centre Nationales des Permis de conduire, CNAPEC).

Les plans de transport terrestre de personnes constituent un instrument d'optimisation de l'utilisation des moyens de transport pour une meilleure adéquation de l'offre à la demande de transport et de planification d'actions d'investissement au niveau national, régional et local. Ils s'inscrivent dans la cadre de la mise en œuvre du schéma directeur des transports prévu par la loi n° 01-20 au 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire.

L'objectif de cette planification est d'adapter deux niveaux de régulation. Tout d'abord la micro-régulation effectuée par le conducteur ou le piéton – en temps réel- son comportement

Les accidents de la route en Algérie, nécessité d'un diagnostic

Azzeddine MADANI, Tarik CHELLA et Abdelmadjid. BOUDER

à ce qu'il observe dans l'environnement. La macro-régulation est, quant à elle, réalisée par les élus, les techniciens, le législateur et bien d'autres acteurs qui tentent d'adapter le système, pour une meilleure efficacité et en particulier, pour une meilleure sécurité, la capacité d'adaptation des usagers tout autant que leur diversité font que les résultats sont toujours différents de ce qui était espéré, il nécessite de perpétuelles adaptations. Ceci n'est pas un constat d'impuissance, mais celui de la nécessité d'une action dynamique sur l'espace urbain pour pouvoir générer une meilleure sécurité (D.Fleury, 2012).

1.2- Condition de structuration du système de transport

Le transport constitue une priorité dans la stratégie de développement du territoire Algérien, lequel compte une particularité dans le domaine géographique et démographique.

En effet, l'Algérie est le pays le plus étendu des pays africains (plus de 2,38 km²). Le nord et le sud du pays sont traversés d'ouest en est par une double barrière montagneuse, à savoir : Atlas tellien et Atlas saharien, avec entre les deux des plaines et des hauts plateaux. Quant au Sahara, il couvre presque à lui seul 85% du territoire algérien.

Les conditions climatiques influencent à leur tour l'implantation des populations, où il est constaté une forte concentration de la population au niveau de la bande littorale avec un climat méditerranéen. La concentration du nombre d'habitants régresse à mesure que nous descendons vers le sud.

Suivant la tendance démographique, le tissu économique se concentre également au niveau de la frange Nord à forte concentration de population, où sont également situées les principales villes du pays, considéré comme les bassins de consommation. Ces spécificités géographiques et économiques impacts de manière directe sur le développement du système de transport.

1.3- Développement du système de transport routier

a)- Évolution du parc motorisé

Selon le tableau ci-dessous, le niveau de motorisation de l'Algérie affiche un rythme clairement croissant. Les voitures de tourisme et de transport de marchandises, en termes de nombre sont ceux qui ont affiché, au cours des deux décennies, la croissance la plus élevée, ce qui est, certainement, un bon indicateur d'une économie en mouvement.

Tableau 1 Evolution du parc automobile algérien de 1996 à 2017

Genre de véhicules	1996	2006	2017	Var % (1996-2017)
Véhicule Tourisme	1.615.107	2.042.824	3.984.250	147%
Camion	294.283	322.698	417.286	42%
Camionnette	581.092	687.391	1.190.641	105%
Autocars – Bus	30.430	54.769	86.741	185%
Tracteurs routiers	46.906	53.114	85.504	82%
Tracteurs agricoles	117.425	125.892	161.885	38%
Véhicule spécial	2.784	3.071	7.164	157%
Remorque	89.245	103.028	151.503	70%
Moto	8.985	9.507	77.568	763%
Total	2.786.257	3.402.294	6.162.542	121%

Source : Office national des statistiques (ONS), parc national automobile

Les accidents de la route en Algérie, nécessité d'un diagnostic

Azzeddine MADANI, Tarik CHELLA et Abdelmadjid. BOUDER

Par ailleurs, les véhicules de transports de personnes ont eux aussi vu croître leur nombre, révélant ainsi des indices clairs de l'importance de l'évolution de la mobilité. Les motos occupent une position très visible dans ce tableau, même si leur poids est moindre dans le total. Le ratio total des automobiles en circulation sur population totale est une donnée importante qui ne doit pas passer inaperçue. En Algérie, ce ratio est de 89 automobiles pour chaque mille habitant. En plus, des conclusions peuvent être tirées à partir du tableau ci-après relatif à l'étude des années de mise en circulation des divers genres de véhicules. En premier lieu, il y a lieu de signaler :

- les véhicules de tourisme sont, dans leur majorité, anciens, dépassant les 10 ans d'âge, nous observons également une augmentation du genre de véhicules de moins de 5 ans grâce à l'évolution du pouvoir d'achat au cours des dernières années et autres facilités ;
- Les véhicules de transport de marchandises subissent aussi une tendance similaire ;
- Les véhicules en circulation de plus de 10 ans d'utilisation indiquent un degré élevé de vieillissement des automobiles en Algérie et un amortissement orienté vers le long terme.

Tableau 2 Evolution du parc automobile en Algérie par tranche d'âge en 2017

Genre de véhicules	- 5 ans	5 à 9 ans	10 ans et plus	Total
Véhicules de Tourisme	753.569	805. 613	2 .425. 068	3. 984. 250
Camion	22. 295	36. 892	358 .099	417 .286
Camionnette	151. 656	232. 765	806. 220	1. 190 .641
Autocars – Bus	4 .747	12. 915	69. 079	86 .741
Tracteurs routiers	9 .902	12. 031	63 .571	85. 504
Autres Tracteurs	18 .123	11 .555	132. 207	161. 885
Véhicule spécial	1.518	955	4. 691	7. 164
Remorque	19. 184	17 570	114 .749	151. 503
Moto	57.713	7.534	12 .321	77 .568
TOTAL	1. 038. 707	1 .137. 830	3 .986 .005	6 .162. 542

Source : Office national des statistiques, parc national automobile

b)- Caractéristiques du réseau routier algérien

Le réseau routier algérien, à l'image de la répartition de la population et de ses activités, est dense dans la frange nord du pays, assez lâche sur les hauts plateaux et se réduit pour atteindre un petit nombre d'axes dans le Sud (Sahara). Toutefois, ce réseau se densifie de manière rapide et constante. Les chiffres du tableau n°3 ci-dessous rendent compte de cette évolution entre 1970 et 2017.

Tableau 3 Évolution du réseau routier par catégorie (en km linéaire)

Classement administratif	1970	2017
Autoroutes	/	4.545
RN	13.960	30.932
CW	15.300	27.356
CC	5.900	70.908
Totaux	35.160	133.741

Source : Ministère des Travaux Publics et des Transports, 2017

Les accidents de la route en Algérie, nécessité d'un diagnostic

Azzeddine MADANI, Tarik CHELLA et Abdelmadjid. BOUDER

Par ailleurs, au cours de cette dernière décennie, les tracés neufs ont concerné essentiellement la partie nord et hauts plateaux du pays à travers la réalisation d'autoroutes et de route express d'une longueur totale de 4.545 kms pour assurer la desserte de 14 wilayas de la frange nord et le contournement des grandes villes. En plus les nouvelles routes concernent aussi le désenclavement des populations de certaines zones rurales et les wilayas du Sud.

Quant à l'état du réseau, on constate l'effort soutenu de l'entretien des routes nationales et à un degré moindre celui des chemins de wilaya. Dans ce cadre, notons que la situation du réseau routier revêtu a beaucoup changé durant les dernières années d'autant qu'en 2017 plus de 80% du réseau routier a été revêtu. S'ajoute à cela le fait que 80% du réseau routier national à une largeur supérieure à 7 m.

L'analyse des données des services concernés montre, ainsi, une amélioration significative dans le volet entretien du réseau routier. En 2017, les chiffres disent que 95 % des R.N (Routes Nationales) disposaient d'un état acceptable, contre 55% en 1999. Pour les CW (Chemin de Wilaya), 61% d'entre eux ont été classés acceptables, contre 45% en 1999. S'agissant des C.C (Chemin communaux) 71% ont été classés acceptables, alors que 40% avaient ce même classement en 1999. Le réseau routier en ville doit procurer la sécurité dans les routes, lesquelles peut être considérée comme un bien commun, une source à laquelle chaque citoyen doit accéder, elle apparait comme indicateur de justice spatiale, ou marqueur d'injustice (Morelle et Tadié, 2010)

1.4- Performance en matière d'offre du transport de personnes de marchandises

a)- Offre du transport de personnes

Les données statistiques de l'année 2017 montrent l'existence de plus de 100.000 véhicules offrant plus de 3,6 millions de places. Plus de 60% de ce parc vise l'exploitation de lignes urbaines et suburbaines de personnes. Durant cette année, il a été constaté plus de 73.000 véhicules offrant plus de 2,4 millions de places actives dans le transport public. Parmi eux plus de 1700 véhicules de statut public offrent plus de 67.000 places. En revanche plus de 72.000 véhicules gérés par le privé offrent plus de 2,2 millions de places soit 74,2% du total des places offertes.

Entre autre, plus de 15.500 véhicules sont en circulation pour assurer le transport de catégorie de personnes bien précises (pour le propre compte public ou privé), ces véhicules offrent 645.000 places dont 155.000 places classées (statut public) et 236.000 places transportant des personnes exerçant dans le secteur privé.

Le transport universitaire et scolaire a enregistré durant cette même année plus de 11.000 véhicules offrant plus de 630.000 places. La part du secteur public dans ce genre de transport universitaire et scolaire a été de plus 343.000 places. En revanche, le privé a offert près de 290.000 places.

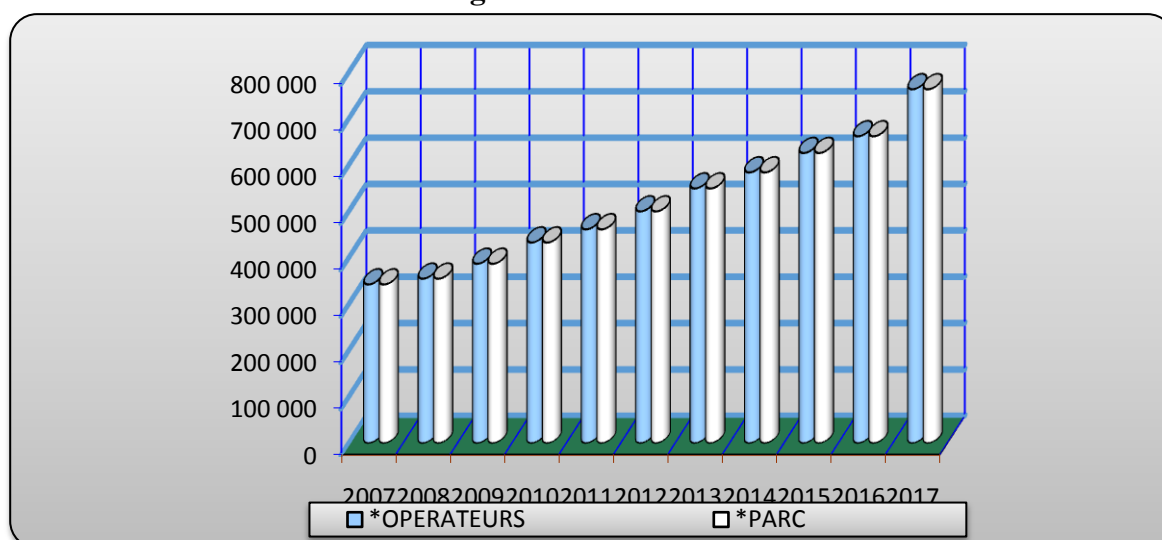
La flotte de taxis s'élève à plus de 111.000 véhicules dont plus de 86% exercent en milieu urbain et suburbain et le reste exploite des lignes inter-wilayas.

b)-Offre du transport de marchandises

Le parc de transport routier de marchandises en circulation, d'après les données statistiques de l'année 2017, est composée de près de 763.000 véhicules représentant plus de 6,6 millions de tonnes de charges utiles détenus par plus de 450.000 opérateurs, dont plus de 94% de statut privé.

Le parc national pour compte d'autrui représente près de 46% du total, soit plus de 3 millions de tonnes de charges utiles et plus de 354.000 véhicules. Le nombre d'opérateurs de transport de marchandises a augmenté de 93% entre 2007 à 2017. Induisant une augmentation du parc exploité de plus de 120% entre 2007 et 2017.

**Figure 1 Évolution des opérateurs de transport de marchandises
En Algérie entre 2007 et 2017**



Source : Annuaire statistiques, Ministère des Travaux Publics et des Transports, 2017

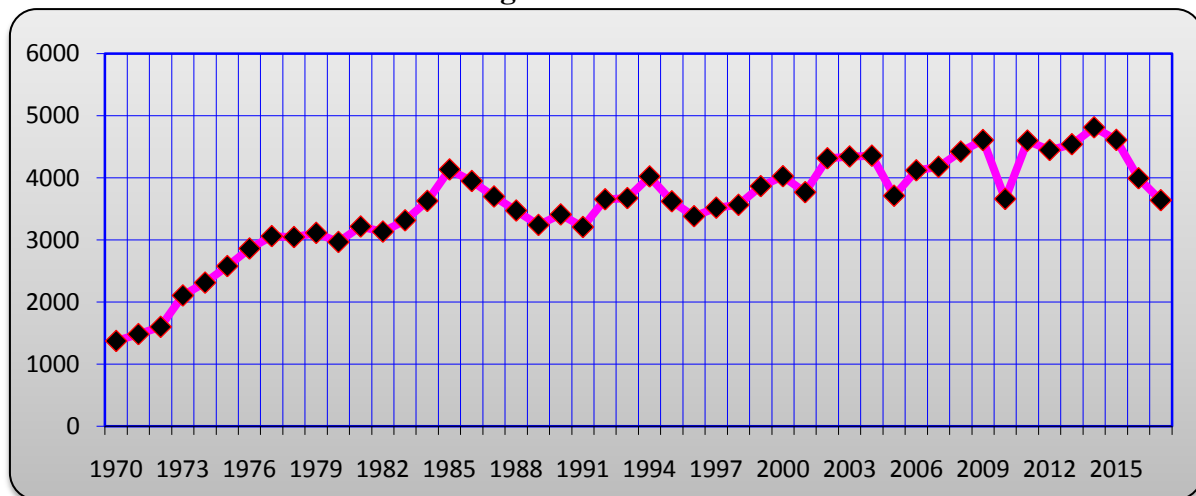
2- TENDANCE DU LONG TERME DES ACCIDENTS DE LA ROUTE EN ALGÉRIE

L'analyse des statistiques montre à travers une lecture particulière l'évolution du nombre de personnes tuées en Algérie entre 1970 à 2017 et donne plus d'éclaircissements pour mieux cerner la situation de la sécurité routière en Algérie. Ainsi 4 données importantes nous obligent à marquer des arrêts pour mieux diagnostiquer les causes et mesures d'atténuation engagés.

Entre 1970 et 1986, la progression moyenne annuelle du nombre des tués a enregistré 6,8 %. La période de 1987 à 2000 ou il y a eu promulgation le 10 février 1987 de la loi n°87-09 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière, une hausse moyenne annuelle de 0,6% a été constaté. Cette dernière a atteint 2,3% entre 2001 et 2008, période qui a vu la promulgation le 19 août 2001 de la loi n°01-14 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière. Cette hausse est devenue inquiétante durant cette période, en revanche après la promulgation le 22 juillet 2009 de la loi 09-03 modifiant et complétant la loi n°01-14 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière, il a été constaté entre l'année 2009 et 2017 une baisse significative de la moyenne annuelle de tuée de 2,9%

En huit (8) ans, entre 2009 et 2017, le gain s'élève à -56% pour les personnes tuées et 94% pour les personnes blessées. Le gain cumulé depuis 2009 est estimé à plus de 2500 vies sauvées et 61.000 blessés épargnés. (Voir figure 2)

Figure 2 : Evolution du nombre de personnes tuées de la route en Algérie de 1970 à 2017



Source : CNPSR, 2017

3 - ANALYSE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

Pour de nombreux chercheurs, la grande difficulté dans l'analyse des données statistiques de l'insécurité routière est d'évaluer la fréquence des accidents rapportés à des facteurs endogènes et/ou exogènes à la route y compris voir les coïncidences et les véritables liens entre les différentes causes. Ainsi il est utile de présenter ici les données de l'accidentologie pour orienter la lumière sur ce volet qui continue d'attirer l'attention des intervenants dans ce domaine qu'ils soient chercheurs ou décideurs. Il sera question de marquer des arrêts pour analyser et faire une comparaison entre les données des années 2005, 2010 et 2017

3.1- Bilan des accidents corporels selon le milieu géographique

Selon les statistiques établies par le CNPSR (Centre National de Prévention et de Sécurité routières), l'année 2017 a enregistré 3.639 morts à cause des accidents de la circulation au niveau national et une moyenne des décès de dix (10) personnes tuées par jour. Pour ce qui est de la répartition des décès entre les zones urbaines et rurale, les mêmes statistiques montrent que 726 personnes ont été tuées dans les zones urbaines et 2.913 personnes tuées au niveau des zones rurales (Voir tableau 4). Ainsi, cette année 2017 a vu moins de morts par rapport aux deux années 2015 et 2010, lesquelles ont enregistré respectivement 3711 et 3660 morts sur les routes au niveau national. S'agissant de la répartition entre les milieux, l'année 2017 enregistre une hausse dans le nombre des tués dans le milieu urbain avec 726 Morts. En revanche l'année 2010 a vu 666 morts, ce qui représente aussi un chiffre inférieur par rapport à l'année 2005 qui enregistre 779 morts.

Plus de 25.000 accidents corporels, dont plus de 60% en zones urbaines ont été enregistré durant cette année. S'agissant du nombre de blessés, le bilan de 2017 fait état de plus de 36.000 sinistrés répartis à parts égales entre le milieu urbain et rural. Ainsi ce nombre de blessés pour cette année a le comparer avec celui des années 2005 et 2010 est inférieur ce qui montre une réduction remarquable avec une baisse de 16148 blessés par rapport à l'année 2010 et également une baisse de 21795 blessés (Voir Tableau 4).

Tableau 4 : Nombre d'accidents, des tués et des blessés (2005, 2010 et 2017)

	Année 2005	Année 2010	Année 2017
Nombre d'accidents	39233	32873	25038
Zone urbaine	16549	15894	15335
Zone rurale	22648	16979	9703
Nombre de tués	3711	3660	3639
Zone urbaine	779	666	726
Zone rurale	2932	2994	2913
Nombre de blessés	58082	52435	36287
Zone urbaine	19225	18173	18175
Zone rurale	38857	34262	18112

Source : CNPSR, 2005, 2010 et 2017

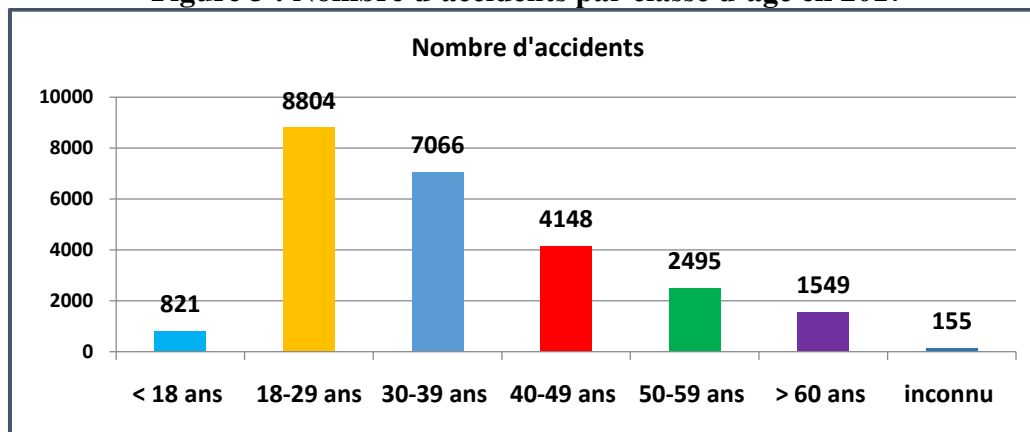
En plus, des données du tableau 4, nous pouvons considérer que le trafic automobile en milieu urbain est porteur d'insécurité vu le nombre des morts enregistrés. L'intégration des préoccupations urbaines de sécurité routière dans les démarches de planification urbaine ont fait l'objet d'études ou les comparaisons des phénomènes d'insécurité observés dans les centres urbains denses et de ceux survenant dans les périphéries peu denses peut apporter quelques éléments indirects à ce sujet (insécurité routière), mais qu'il est difficile d'en tirer des conclusions claires... Sur la base d'une comparaison entre centre et périphérie, il est possible qu'une urbanisation plus dense pourrait avoir des effets complexes, non univoques : elle permettrait de réduire la gravité des accidents, mais serait peut-être susceptible d'augmenter leur fréquence (Brenac, Maillot, 2012).

3.2- Caractéristiques de l'utilisateur

a)- En fonction de l'âge

La tranche d'âge des conducteurs de plus de 40 ans est impliquée dans 8192 accidents durant l'année 2017 soit une baisse remarquable par rapport à l'année 2010 qui a enregistré pour cette même tranche d'âge une implication dans 11752 accidents, en revanche la tranche des moins de 39 ans présente un risque très grand d'autant qu'elle est concernée par les 16691 accidents enregistrés durant cette année 2017 (voir figure 3). Cette même tranche d'âge a été à l'origine de 21122 accidents durant l'année 2010 ce qui représente une baisse de 4431. La sensibilisation des conducteurs et l'amélioration de la formation dans les auto-écoles a certainement eu un effet positif sur le comportement des conducteurs sur la route.

Figure 3 : Nombre d'accidents par classe d'âge en 2017

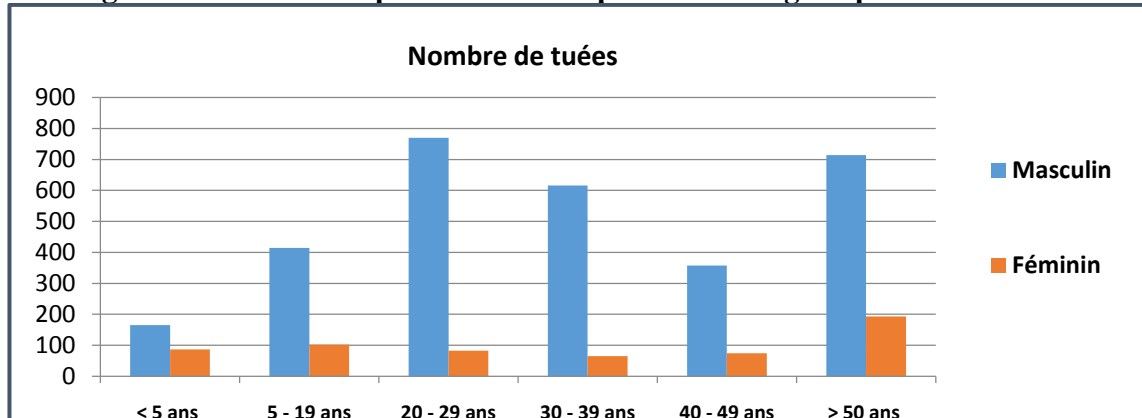


Source : CNPSR, 2017.

b)- Les décédés en fonction du sexe

Il est à signaler que plus de 83% des personnes tuées sur les routes sont de sexe masculin, soit 3036 personnes tuées, contre 603 de victimes de sexe féminin soit 16,57% (figure ci-dessous). Pour l'année 2010, 36,27% des personnes tuées dans les routes urbaines étaient de sexe masculin alors que 41,67% étaient de sexe féminin, lesquelles sont les plus touchées par les accidents mortels.

Figure 4 : Nombre de personnes tuées par classe d'âge et par sexe en 2017



Source : CNPSR, 2017.

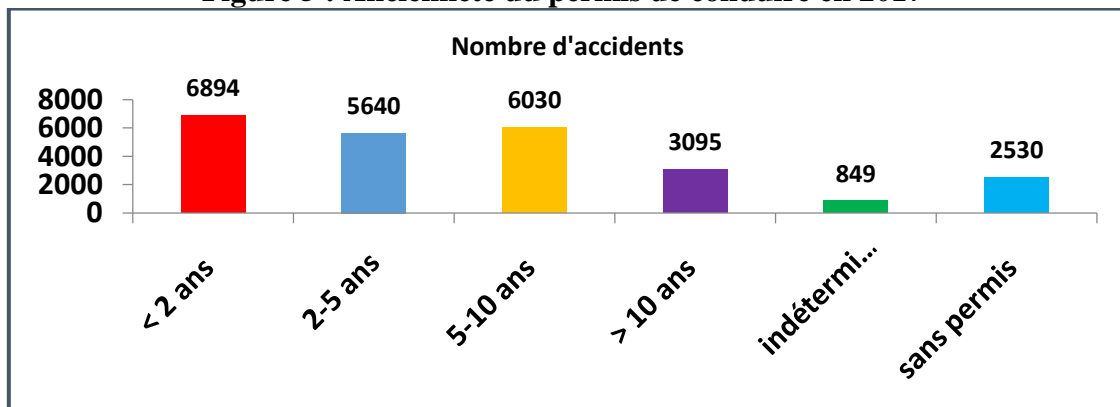
Nous observons l'importance de la sous-estimation du risque et/ou de la volonté de prise de risque chez les hommes en général et chez les jeunes garçons en particulier. Les femmes ont environ cinq fois moins de risque d'être tuées et deux fois moins d'être blessées dans un accident de la route que les hommes.

c) En fonction de l'âge du permis de conduire

Les conducteurs titulaires d'un permis de conduire de moins de 5 ans sont des usagers vulnérables, plus de la moitié d'entre eux sont impliqués dans des incidents de la route d'autant que 12534 accidents ont été enregistré par cette tranche de conducteur en 2017. Pour ce qui de l'année 2010, les services concernés ont recensé 19236 accidents causés par cette catégorie de conducteur. Ce qui veut dire que les mesures prises pour lutter contre ce genre d'accident, entre 2010 et 2017 ont pu réduire le nombre de 6702 accidents. Pour l'année 2005, les statistiques du CNPSR ne comptent pas ce genre d'indicateur, ce qui attire l'attention sur l'importance de définir les indicateurs à étudier pour permettre une analyse approfondie à travers les années. S'agissant des autres tranches de conducteurs, les chiffres disent que les titulaires de permis de conduire de plus de 5 ans ont causé moins d'accidents en 2017 par rapport à l'année 2010 soit une réduction de 2222 accidents.

Il est important de signaler que des conducteurs sans permis de conduire sont à l'origine des accidents de la circulation, d'autant que l'année 2017 a enregistré 2530 accidents, un nombre supérieur à celui de l'année 2010 ou 2290 conducteurs sans permis de conduire ont provoqué des accidents. Ainsi ce phénomène de conduite sans permis de conduire et sans détenir les techniques et les compétences de se déplacer par véhicule exige une attention très particulière dans l'amélioration de la sécurité routière.

Figure 5 : Ancienneté du permis de conduire en 2017



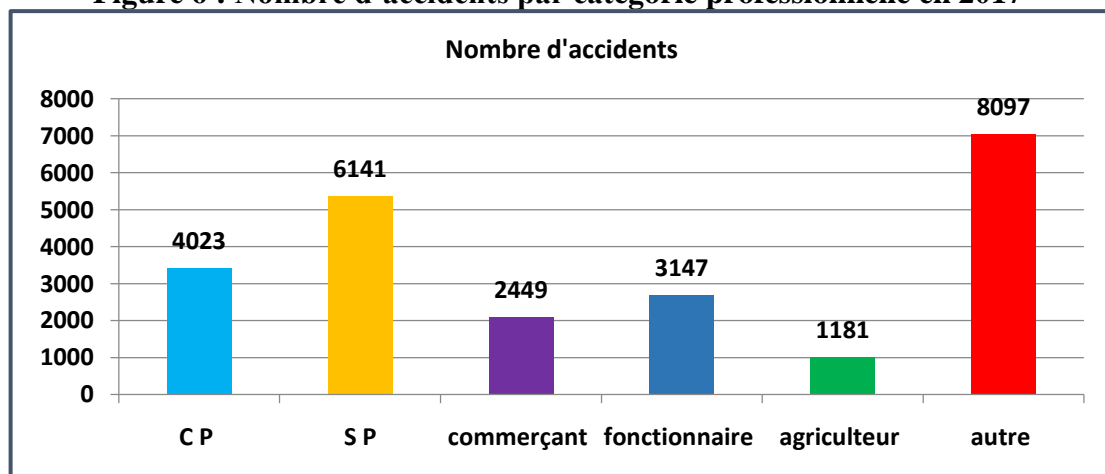
Source : CNPSR, 2017.

3.3- Conducteurs impliqués dans les accidents de la circulation selon la profession

La catégorie des conducteurs sans profession a été impliquée dans 6141 accidents corporels de la circulation routière en 2017, soit près du quart des accidents et 35% des conducteurs de cette catégorie sont des jeunes de moins de 29 ans. Ce qui représente aussi une baisse dans le nombre d'accident par rapport l'année 2010 qui a enregistré 7060 personnes sans profession impliqué dans des accidents. Les chauffeurs professionnels, quant à eux, ont été impliqués dans 4023 accidents, ce qui signifié une diminution par rapport à l'année 2010 qui a observé 5966 accidents causés par cette tranche de conducteur.

Cette situation montre aussi l'impact positif des mesures prises dans le cadre de la sensibilisation des usagers de la route.

Figure 6 : Nombre d'accidents par catégorie professionnelle en 2017



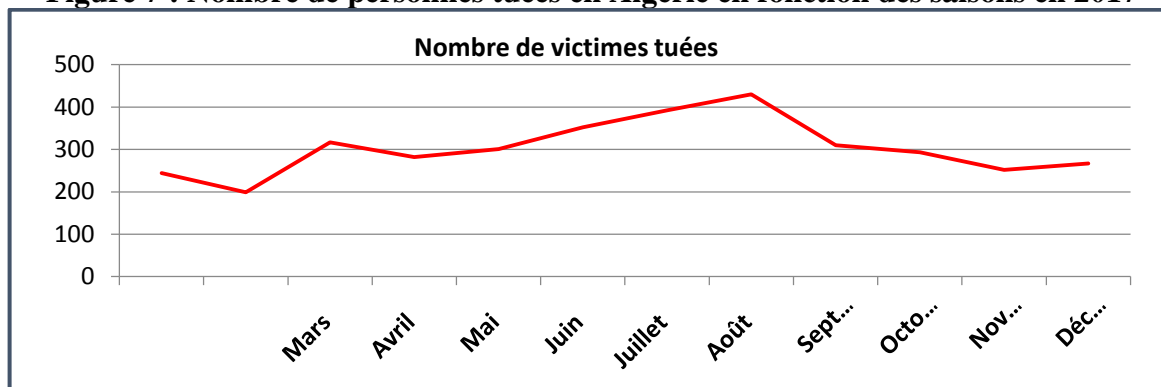
Source : CNPSR, 2017. CP : chauffeur professionnel- SP : sans profession

Il est connu également que certain type de chauffeurs, selon leur catégorie professionnelle, sont les plus impliqués dans des accidents de la circulation, « *il est remarquable de constater que sans aller à l'exhaustive, il a été possible d'isoler des ressemblances dans les modes d'implications dans les accidents : certains sont propres à un domaine d'activité, sans être exclusifs d'autres modes d'implication en ce qui concerne ce domaine, du point de vue de la prévention, cela revient à dire que si l'ensemble des domaines d'activités doit être alerté sur certains risques, d'autres risques concernent plus spécifiquement certaines activités* » (Y Girard, C Nachtergaele, C. Moreux ,2006).

3.4 – Accidents de la circulation en fonction des saisons, des jours et des heures

Le nombre de victimes de la route est moins important durant la période de l'hiver, durant l'année 2017, ou une grande partie de la population réduit ses déplacements de longues distances. La saison du printemps observe une augmentation dans le nombre qui devient plus importante durant les mois de l'été, et ce pour des raisons liées aux déplacements des populations durant les périodes des vacances. Par la suite le nombre des victimes revient à la baisse progressivement au cours de l'automne (voir figure 7). La même situation est enregistrée durant l'année 2005 et 2010 puisque la période d'été observe le plus grand d'accidents de la circulation. Ce constat exige la mise en œuvre de mesures adéquates vu la présence de nombre important de véhicule sur le réseau routier, lequel ne peut pas supporter dans certains tronçons la densité de véhicule/km linéaire et provoque une forte congestion, ce qui influe négativement sur le comportement des conducteurs durant leurs déplacements.

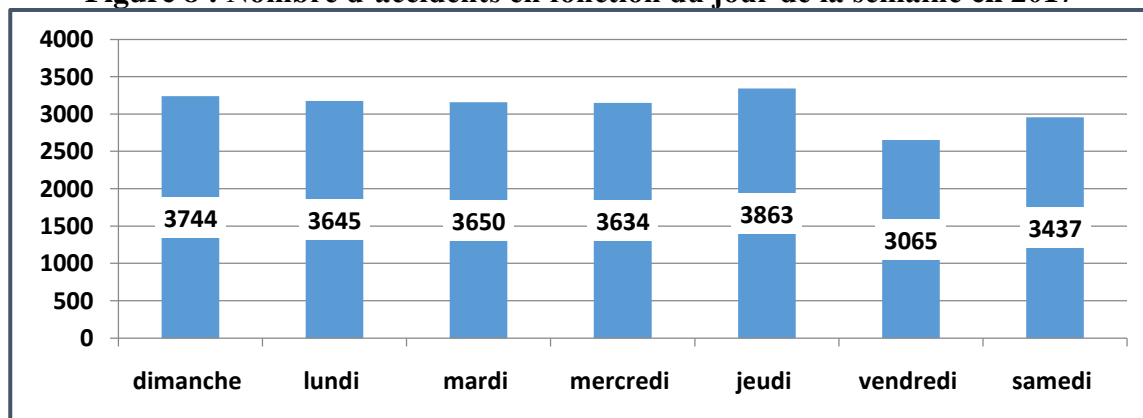
Figure 7 : Nombre de personnes tuées en Algérie en fonction des saisons en 2017



Source : CNPSR, 2017

Pour ce qui est des accidents par rapport aux jours de la semaine, il s'avère que les jours de début semaine ont un nombre d'accidents presque identiques, en revanche un pic du nombre d'accident la fin de semaine (jeudi). Les week-ends enregistre un faible nombre d'accidents, cela est lié à l'augmentation des fréquences de déplacements (voir figure 8). Le même constat a été observé en 2005 et 2010, puisqu'il est connu que lorsqu'on se déplace beaucoup on risque de provoquer un accident. Ce jour de la semaine, celui du jeudi, enregistre une forte mobilité de la population pour des raisons connues liées aux déplacements de longues distances pour les travailleurs hors wilayas et autres déplacements.

Figure 8 : Nombre d'accidents en fonction du jour de la semaine en 2017



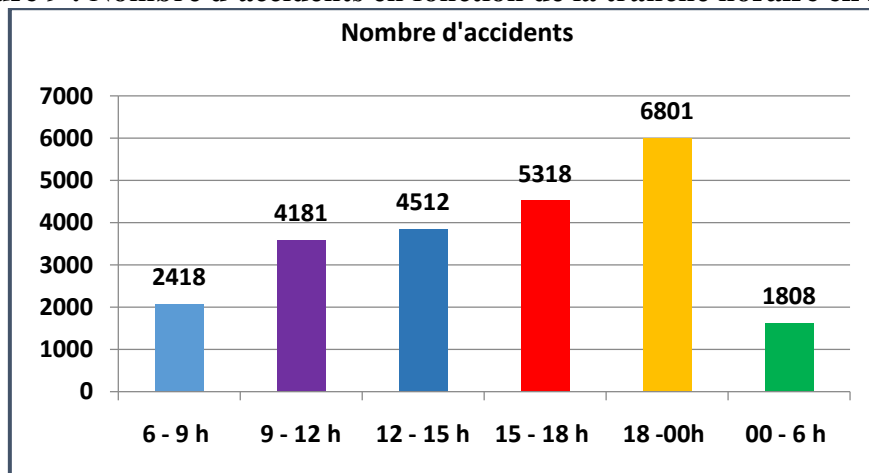
Source : CNPSR, 2017

Les accidents de la route en Algérie, nécessité d'un diagnostic

Azzeddine MADANI, Tarik CHELLA et Abdelmadjid. BOUDER

S'agissant des accidents de la circulation en fonction de la tranche horaire, les mêmes données indiquent la présence d'un pic quotidien important d'accidents entre 18 heures et minuit. Même si cette période compte moins de trafic, elle engendre plus de 27 % d'accidents (voir figure 9). La même situation est remarquée pour l'année 2010 qui a enregistré 25,68% des accidents, un taux inférieur à l'année 2017. Cela est lié principalement à l'augmentation du parc roulant entre 2010 et 2017 et aussi à la nature des déplacements qu'observe cette tranche horaire.

Figure 9 : Nombre d'accidents en fonction de la tranche horaire en 2017

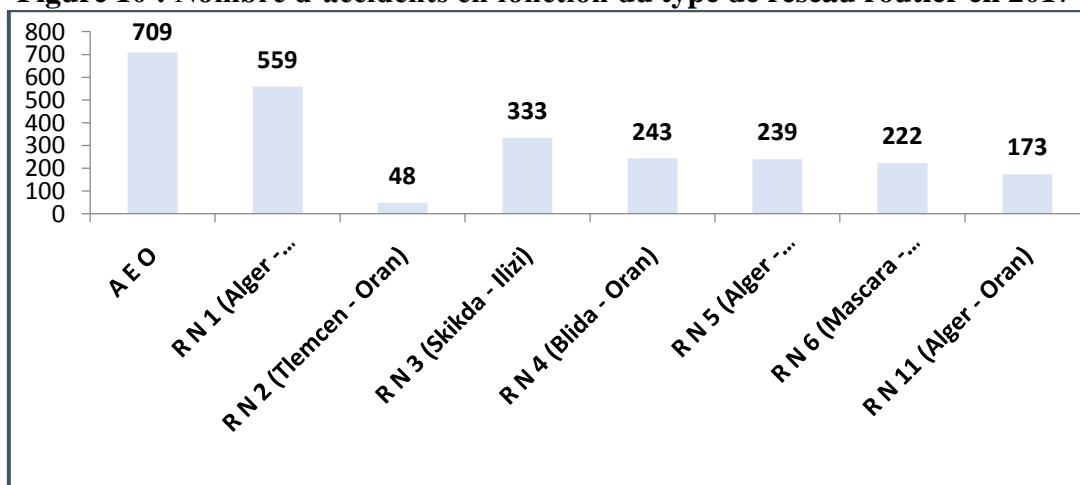


Source : CNRSR, 2017

3.5 – Répartition d'accidents par type du réseau routier

Les accidents entre les différentes routes nationales et l'autoroute Est-Ouest varient d'une route à une autre selon ses spécificités. En 2017, le nombre d'accidents enregistré a varié entre 709 et 173 dans les routes nationales et l'autoroute (voir figure 10). Les chemins de wilayas et chemins communaux causent aussi de nombreux accidents. L'autoroute Est-Ouest a enregistré le plus grand nombre avec 709 accidents, ce qui pousse à s'interroger sur les causes puisque les autoroutes sont généralement moins dangereuses et apportent plus de sécurité à ses usagers. Pour l'année 2005 et 2010, les statistiques disponibles ne donnent pas de précision sur le tronçon autoroutier malgré qu'une grande partie de son linéaire était ouverte à la circulation routière

Figure 10 : Nombre d'accidents en fonction du type de réseau routier en 2017



Source : CNPSR, 2017

3.6-Types de véhicules impliqués dans les accidents de la route

D'après les mêmes statistiques, les véhicules légers sont à l'origine de 72,63% des accidents enregistrés en 2017. Sachant qu'au cours des vingt dernières années ce genre de véhicule a observé une progression de 147%. L'année 2010 a, quant à elle, comptabilisé 72,92% des accidents causés par les véhicules légers. Ce qui montre que des mesures sont à prendre pour ce genre de véhicule. Pour le parc des poids lourds qui a connu une hausse de 105 % durant la même période, il a été à l'origine de 7,80% des accidents enregistrés, soit une baisse par rapport à l'année 2010 qui a observé 12,62%, ainsi cette baisse est liée aux effets positifs des mesures prises durant cette période en matière de lutte contre les infractions au code de la route et de contrôle techniques des poids lourds . Par ailleurs, il est difficile d'avoir des données détaillées pour le parc de deux-roues en circulation, en particulier pour le parc des motocycles, lequel est impliqué dans 12,36% des accidents corporels enregistrés au cours de l'année 2017, ce qui représente une augmentation pour l'année 2010 qui a observé l'implication des motocycles dans 7,99% des accidents. Ainsi cette augmentation pour l'année 2017 est argumentée par le changement du moyen de déplacement en ville pour de nombreux citoyens, lesquels optent pour les motocycles au lieu des voitures pour éviter la congestion en ville.

3.7-Nombre de conducteurs dans la circulation

L'estimation du nombre de conducteurs circulant sur une route à un moment donné se fait qu'à travers des comptages routiers. Par contre, il est possible de connaître le nombre de personnes ayant le droit de conduire un véhicule.

Ce chiffre peut être estimé à partir du nombre de permis de conduire délivrés. L'année 2017 a enregistré une baisse sensible du nombre de permis de conduire délivré de l'ordre de 7%, par rapport à l'année 2014 (voir tableau 5). Cela peut s'agir d'une baisse d'envie de conduire chez les personnes et du moyen de déplacement choisi, soit à travers le transport public, le déplacement à pied, à vélo et à moto, les données ne sont pas nombreuses dans ce volet, mais des équipes de recherches universitaires commencent à s'intéresser à ce sujet. Ainsi il sera possible d'avoir, dans un avenir très proche, des analyses et visions sur ce mode de déplacement en Algérie.

Tableau 5 : Nombre de permis de conduire délivrés par catégorie entre 2014 à 2017

Catégorie du permis de conduire	2014	2015	2016	2017
A	947	1 018	1 300	589
B	534 444	510 834	511 497	498 825
C	54 612	48 950	50 761	47 140
D	19 831	20 370	21 170	20 581
E	7 481	7 715	9 520	8 292
F	441	362	367	271
Total	617 756	589 249	594 615	575 698

Source : Annuaire statistiques, Ministère des Travaux publics et des Transports.

3.8 – Les causes des accidents de la route

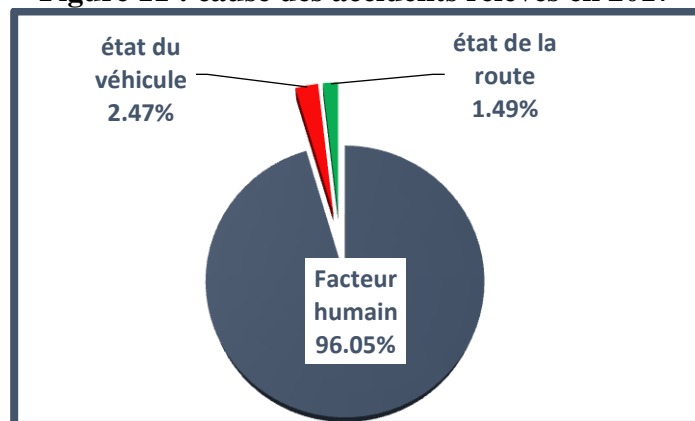
L'être humain est le premier facteur d'accidents avec plus 96% du nombre d'accidents constatés (24.048 accidents) en 2017, un taux élevé par rapport à l'année 2005 et 2010 qui ont enregistré respectivement 89,01% et 88,68%. Ainsi ces accidents se sont produits à cause de l'excès de vitesse, l'inattention ou baisse de vigilance du conducteur, de dépassement dangereux et le non respect des règles de la circulation.

L'état de véhicule est également classé comme cause d'accident, puisque parmi les 618 accidents de l'année 2017, soit 2,47%, certains sont liés aux pneumatiques défectueux, défaut mécaniques et freinage défectueux. L'année 2005 et 2010 ont enregistré respectivement 5,68% et 4,60% d'accidents suite à l'état de véhicule, ce qui montre une réduction importante et progressive durant cette période, laquelle est liée à plusieurs facteurs y compris l'état et l'âge du parc roulant et également l'effet positif du contrôle technique des véhicules.

L'état de la route a engendré 372 accidents de la circulation, soit 1,49% du total des accidents, suite à la présence de tronçons de route défectueux, d'obstacles liés au passage d'animaux et aussi à l'impact des intempéries (voir figure 11). S'agissant des années 2005 et 2010, les statistiques intègrent l'état des routes sous le couvert de l'état de l'environnement, où les données indiquent respectivement 5,31% et 3,43%.

Il est connu aussi que l'infrastructure joue un rôle important dans la sécurité routière et donne des clés de lecture au conducteur afin qu'il prenne et reçoive de l'information de l'environnement (Reigner Hélène, 2004)

Figure 11 : cause des accidents relevés en 2017



Source : CNRSR, 2017

Discussion et Conclusion

La sécurité routière constitue une priorité dans les actions des différents départements concernés, et ce en application des engagements au niveau mondial vis-à-vis de la lutte contre les accidents de la circulation. Le diagnostic du système de transport algérien montre la présence d'une volonté à développer ce secteur à travers l'adaptation des textes réglementaires dans un but de renforcer le secteur et également la sécurité routière. La révision du code de la route et l'introduction du contrôle technique comme action obligatoire pour les véhicules viennent aussi s'ajouter à des actions en direction du facteur humain et de l'état de l'environnement. Les statistiques explorées pour les 3 années (2005, 2010 et 2017)

Les accidents de la route en Algérie, nécessité d'un diagnostic

Azzeddine MADANI, Tarik CHELLA et Abdelmadjid. BOUDER

nous montrent que le nombre des personnes mortes à cause des accidents de la circulation reste encore important même si cela s'inscrit dans une courbe descendante. En plus, le nombre de morts dans le milieu urbain a augmenté en 2017 par rapport à l'année 2010, il est lié en grande partie aux motocycles qui circulent beaucoup plus en ville et sont à l'origine de 12,36% d'accidents en 2017 alors qu'ils ne constituaient que 7,99% en 2010. Ainsi une attention particulière est à orienter vers les motocycles et les vélos qui commencent depuis quelques années à devenir un mode très prisé par une certaine tranche d'âge de la population dans ses déplacements au quotidien. La baisse sensible du nombre de permis de conduire délivré à 7% en 2017 par rapport à l'année 2014 confirme cette tendance vers le changement de mode de déplacement vers les motocycles et les vélos. Ainsi le cadrage réglementaire de la circulation des motocycles est à améliorer davantage pour obéir aux normes internationales de sécurité et de protection des conducteurs et des usagers de la route, sachant que les motos et scooters polluent beaucoup plus que les voitures et leurs émissions de monoxyde de carbone (CO) sont dix fois plus élevés que celles des voitures à essence et vingt fois plus que les voitures propulsées au diesel selon les conclusions d'une enquête du conseil international sur le transport propre (ICCT, 2019).

Il est important de revenir au facteur humain, souvent montré du doigt, comme premier responsable des accidents de la circulation d'autant que son taux d'implication dans les accidents a augmenté entre 2005, 2010 et 2017 pour atteindre respectivement 88,68%, 89,01% et 96%. Cette hausse a eu lieu alors que d'autres indicateurs, en particulier celui lié aux types de véhicules, montrent que les véhicules légers et les poids lourds ont provoqué moins d'accident en 2017 par rapport à 2010. En plus de cela les accidents en fonction du jour de la semaine, de la saison et la tranche horaire ne présentent pas une grande différence entre ces 3 années. Ainsi le facteur humain reste l'énigme dans ce phénomène d'accidentologie qui mérite encore plus d'exploration et d'analyse, cela confirme les conclusions de Madani (2017) de définir le facteur humain qui continu d'être montré du doigt, mais en réalité il est nécessaire d'élargir la réflexion en analysant le rôle et la responsabilité d'autres acteurs dont l'action n'est pas sans incidence sur les conditions de circulation (ingénieurs des travaux publics, architectes et les aménageurs, bureaux d'études, entrepreneurs des travaux publics). Et de s'approfondir dans l'analyse du comportement des conducteurs et des usagers dans le réseau routier puisque les autres indicateurs montrent des chiffres un peu stationnaires pour les accidents de la circulation qui se produisent durant les journées de la semaine particulièrement le jeudi et la tranche horaire de 18h à minuit ainsi que les mêmes mois de l'année qui enregistrent le plus d'accidents.

Cette analyse des accidents pour les années 2005, 2010 et 2017 nous donne l'argument pour conclure au manque de mise en œuvre d'actions capables de minimiser davantage le nombre d'accidents. Les accidents de la journée du jeudi survenus, selon nos entretiens avec des usagers de la route, suite au long déplacement par véhicules des travailleurs de retour à la maison en fin de semaine, mérite des actions pour les encourager à prendre les autres moyens de transport plus sécurisant à savoir les bus et trains. Dans ce cadre, le nombre très élevé des accidents enregistrés sur l'autoroute Est-Ouest par rapport aux autres routes durant l'année 2017 argumente l'impact de ces longs déplacements par véhicules sur la survenue des accidents, puisque pour cette même année les véhicules légers sont à l'origine de 72,63% des accidents. Ainsi des actions pour encourager et faciliter la migration du véhicule individuel vers le transport en commun (bus et trains) par le renforcement des navettes pour la journée du jeudi, ce qui s'avère une solution pour remédier à cette situation.

Les accidents de la route en Algérie, nécessité d'un diagnostic

Azzeddine MADANI, Tarik CHELLA et Abdelmadjid. BOUDER

Entre autre, il est important de signaler que la nature des statistiques disponibles mérite une amélioration dans la qualité et la quantité des indicateurs à utiliser. Ce genre d'adaptation des données statistiques permettra d'approfondir encore plus l'analyse comme à titre d'exemple connaître la destination ou la cause du déplacement des usagers de la route. Ce volet collecte des données pour constituer une base nationale de données statistiques servant les chercheurs scientifiques, experts et décideurs dans l'analyse et la planification en matière de sécurité routière, exige des actions prises à haut niveau pour mettre en place ses bases aussi au niveau local et régional.

La création d'organismes spécialisés ayant la capacité technique et scientifique d'intervenir sur le terrain et obtenir les résultats attendus permettra d'aider dans la prise de décision. Des mesures sont aussi à prendre pour l'évaluation et la normalisation des infrastructures routière y compris la signalisation dans le réseau routier.

L'entretien du réseau routier et la conception des nouvelles routes sont à adapter au normes internationales, et ce pour permettre aux usagers de la route de circuler en sécurité et dans un environnement offrant une bonne visibilité sur la route et la possibilité de prendre des décisions liées à la conduite le plus rapidement possible d'autant qu'un accident de la circulation se produit en une fraction de seconde.

La relation entre les accidents de la circulation et l'aménagement du territoire est aussi à prendre en compte et à renforcer par un aménagement des villes ainsi qu'un aménagement du milieu rural en prenant l'accidentologie comme élément de base dans les outils de planification territoriale.

Enfin le facteur humain responsable des accidents de la circulation n'est pas uniquement le chauffeur et le piéton...

Bibliographie :

- ◆ Annales statistiques, Ministère des Travaux publics et des Transports ;
- ◆ Fleury. D, questions de recherche pour une intégration de la sécurité routière en ville, actes INRETS n°86, novembre 2012 ;
- ◆ Gilbert Claude. (2009). "Définir et occulter" lorsque la sécurité routière éclipse la santé publique. Dans Claude Gilbert et Emmanuel Henry, comment se construisent les problèmes de santé publique (pp. 113- 130). La découverte " Recherches/Territoires du politique" ;
- ◆ Madani Azzeddine et. Tello Ghiat, Les principales causes des accidents de la circulation routière et les mesures d'atténuation en Algérie, European Scientific Journal July 2015 édition vol.11 ;
- ◆ Madani, A. (2017). La réduction des accidents de la circulation par la recherche-action en Algérie : cas de la formation continue des concepteurs des outils de planification et des hauts cadres des municipalités et préfectures. *Lucrările Seminarului Geografic Dimitrie Cantemir*, Vol. 44, pp. 125-136. DOI: 10.15551/lsgdc.v44i0.09
- ◆ Marie Morelle et Jérôme Tadié, 2010, Pratiques de sécurité en ville, justice spatiale. s.l. : www.jssj.org.
- ◆ Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde il est temps d'agir, OMS, 2009 ;
- ◆ Résumé rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, résumé, OMS, 2015 ;
- ◆ Reigner Hélène. La territorialisation de l'enjeu " sécurité routière": vers un basculement de référentiel? *Espaces et sociétés n°118*. Mars 2004, pp. 23-41
- ◆ T. Brenac, M. Maillot, incidences des choix de planification urbaine sur l'insécurité routière, actes INRETS n°86, novembre 2012.
- ◆ Y Girard, C Nachtergaele, C. Moreux, peut-on dégager un profil d'accidents de mission (accidents du travail sur la route), actes INRETS, n°101, MAI 2006
- ◆ http://www.uar.dz/wp-content/uploads/2017/01/Presentation_Seminaire_UAR_CCR.pdf.
- ◆ <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2019/09/11/motos-scooters-beaucoup-plus-polluants-que-voitures/>