

*Université Mouloud Mammeri De TiziOuzou*  
*Faculté des sciences économiques, commerciales et des sciences de gestion*  
*Département : Sciences Économiques*

## **MÉMOIRE**

*En vue de l'obtention du diplôme de*  
**MASTER EN SCIENCES ÉCONOMIQUES**

*Spécialité : Economie de la santé*

**Thème :**

*La prévention des accidents de la circulation en  
Algérie : vers une approche globale*

**Réalisé par :**

- *SIDI SAIDYaminaM<sup>r</sup> : SALMIMadjid*
- *REDAOUIDyhia*

**Encadré par :**

*Devant le jury composé de :*

**Président :** *M<sup>me</sup> MATMAR Dalila, Maitre-Assistante, Classe A, UMMTO.*

**Rapporteur :** *M<sup>r</sup> SALMI Madjid, Maitre-Assistant, Classe A, UMMTO.*

**Examineur :** *M<sup>r</sup> SADIKI Abderrahmane, Maitre-Assistant, Classe A, UMMTO.*

*Date de soutenance : le 06/12/2017*

*Année universitaire : 2016-2017*



## *Remerciement*

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

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

*Nous tenons à remercier **Mr. SADIKI Abderrahmane***

*Enfin, Nous tenons à remercier toute personne ayant contribué de près ou de loin à la réalisation de travail.*

## *Dédicace*

*Je dédie ce travail à :*

*A mes très **chers parents**, qui m'ont aidé et soutenu durant mes études.*

*A mes frères **Sofiane et Abd el ghani***

*A ma chère sœur **Naima***

*A mon mari **Lyes** et sa famille*

*A mes chères copines et mes amis (es)*

*A celle qui as partagé avec moi ce travail*

***Dyhia***

## *Dédicace*

*Je dédie ce travail à :*

*Mes très chers parents, qui m'ont aidé et soutenu durant mes études.*

*Mes frères et ma chère sœur*

*Tous mes cousins et cousines*

*Tous ceux qui me sont chers et à tous mes amis*

*A celle qui as partagé avec moi ce travail*

*Yamina*

## Liste des abréviations

---

**A** : Autoroutes

**AIS** : Abbreviated Injury Scale

**CC** : Chemins Communaux

**CHU** : Centre Hospitalo-Universitaire

**CNPSR** : Centre National de Prévention et Sécurité Routière

**CW** : Chemins de Wilayas

**DGN** : Direction de la Gendarmerie Nationale

**ENCTA** : Etablissement National de Contrôle Technique Automobile

**OMS** : Organisation Mondiale de Santé

**ONS** : Office National des Statistiques

**PIB** : Produit Intérieur Brut

**PTAC** : Poids Total Autorisé en Charge

**PP** : Politique Publique

**RN** : Routes Nationales

**SAMU** : Service d'aide Médical Urgente

**TIC** : Technologie de l'information et de la communication

## **Sommaire**

### **Introduction Générale**

### **Chapitre I : Concepts de base, évolution des approches de la sécurité routière**

#### **Introduction**

I.1 Concepts de base de la sécurité routière

I.2 Approches de la sécurité routière

I.3 Les causes et les conséquences des accidents de la circulation

I.4 La sécurité routière dans le monde

#### **Conclusion**

### **Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie**

#### **Introduction**

II.1 Analyse de la sécurité routière en Algérie

II.2 Les moyens de la sécurité routière

II.3 Législations algériennes en matière de la sécurité routière

#### **Conclusion**

### **Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie**

#### **Introduction**

II.1 Les parties prenantes de la prévention des accidents de la circulation

II.2 Les mesures de la prévention des accidents de la circulation

#### **Conclusion**

### **Conclusion Générale**

### **Bibliographie**

## Introduction générale

---

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

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

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

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

Les accidents de la circulation demeurent un grand problème auquel l'Algérie est confronté, d'une part, une motorisation croissante, signe de bien-être et de progrès économiques et sociaux et d'autre part, une insécurité routière fortement élevée, voire alarmante.

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

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

# Introduction générale

---

## Problématique

L'encadrement de cette préoccupation passe, naturellement, par la maîtrise des dispositions législatives, le recueil et le traitement des informations statistiques, la préparation et le lancement d'études spécifiques devant concerner des thèmes et des organismes ayant une relation avec la prévention et la sécurité routière, enfin par la formation de l'ensemble des personnels en charge des préoccupations qui y sont liées.

Le constat établi nous a permis de mieux comprendre la situation en Algérie et soulève l'importance des différents acteurs en tant que des éléments essentiels d'amélioration de la sécurité routière.

L'objectif de cette recherche est de connaître la situation de la sécurité routière en Algérie on se basant sur les données disponibles au niveau national et local, dont les ressources principales sont les rapports des forces de l'ordre ainsi que les données des compagnies d'assurance. Nous allons mettre la lumière sur les causes de ces accidents enregistrés dans le vaste territoire de ce pays, et les mesures prises pour prévenir ces accidents qui continuent se produire sur les différents types de routes, et protéger la vie des passagers et piétons.

### **Ainsi, la question centrale que nous nous posons est la suivante :**

Quels sont les mesures appliquées dans le domaine de la prévention routière et les efforts déployés par les différentes parties prenantes pour diminuer les accidents de la circulation en Algérie ?

### **La réponse à cette question principale nécessite de passer par les questions secondaires suivantes :**

- Déterminer les conséquences des accidents de la circulation
- Déterminer la situation de la sécurité routière en Algérie
- Déterminer les efforts soutenus de toutes les parties prenantes en matière de prévention routière

### **Démarche méthodologique adopté dans la collecte de données réalisées :**

La collecte de données sur les accidents de la route constitue la première étape pour la compréhension du phénomène. Les sources principales de données sur les accidents, les

# Introduction générale

---

blessés et les tués sont les rapports des forces de l'ordre ainsi que les données des hôpitaux et des compagnies d'assurances.

Dans ce travail on a procédé à une analyse de document écrit et on a mené des entretiens avec des acteurs très devers participant à la mise en œuvre des mesures de prévention

Ce qui concerne les entretiens, on a fait des entretiens avec des responsables dans des administrations centrales et locales de sécurité routière, de membres d'associations, de la police, de gendarmes, les compagnes d'assurance ...

Ce qui concerne l'analyse des documents, c'est encore une fois la diversité dans leur collecte qui contribué à enrichir et à compléter les informations recueillies au cours des entretiens.

## **Structuration du mémoire :**

Nous avons structuré le mémoire en trois chapitres. Dans le premier, nous traiterons Les différents facteurs des accidents de la circulation les approches et la situation de la sécurité routière dans le monde. Et on consacre le deuxième chapitre pour l'analyse de la sécurité routière en Algérie et le troisième pour un constat sur les mesures construite et mise en place pour prévenir ce phénomène.

## Introduction

Pour cerner la problématique de la sécurité routière ce chapitre constitue une synthèse des principaux travaux menés en ce sens. Pour ce faire, nous définissons les concepts d'accident, de victimes, d'accidentologie et de sécurité routière. Ensuite, nous exposons les différentes approches poursuivies pour soutenir les analyses ainsi que les causes et les conséquences des accidents de la circulation. Enfin nous présentons la sécurité routière dans le monde.

## 1) Concepts de base de la sécurité routière

### 1.1) L'accident de la route

L'accident de la route est la cause de nombreux dommages sur les personnes, les biens et l'environnement. Selon la Convention de Vienne, qui constitue la première référence dans le domaine de la sécurité routière, un accident corporel de la route est « un accident qui survient sur un chemin (ou rue) ouvert à la circulation des usagers de la route, causant une ou plusieurs victimes (tuées ou blessées) et dans lequel au moins un véhicule en mouvement est impliqué ». Selon la même source les accidents matériels sont ceux se rapportant à la même définition et qui n'ont pas eu pour conséquence des victimes tués ou blessés mais seulement des dégâts matériels enregistrés sur les véhicules, les équipements, l'infrastructure ou toutes autres constructions.

Par ailleurs, l'OMS définit l'accident comme un événement indépendant de la volonté humaine, provoqué par une force extérieure agissant rapidement et qui se manifeste par un dommage corporel (OMS, 2004). Selon la même organisation 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.<sup>1</sup>

De ce qui précède, nous pouvons retenir que l'accident de la route « est un événement soudain et involontaire qui implique trois facteurs : l'utilisateur, le véhicule et l'infrastructure routière. Par ailleurs, les conséquences de l'accident peuvent être matérielles liées au véhicule ou à l'infrastructure routière ou corporelles liées à l'état des victimes ».

Il existe deux types d'accidents de la route : les accidents matériels et les accidents corporels.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup>OMS : rapport sur la situation routière dans le monde 2004

<sup>2</sup>DERMEL ALI : Essai d'évaluation des coûts des accidents de la circulation en Algérie : Cas de wilaya de Bejaia. Mémoire de Magister en science économique. Université de Bejaia. 2008. P8, 9.

## **1.1.1) 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 corporels est un accident qui :

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

## **1.1.2) Les accidents matériels**

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

## **1.2) 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 victimes peuvent être classées en deux catégories :

### **1.2.1) 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.

### **1.2.2) 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. On distingue deux types de blessés :

### **1.2.3) La personne gravement blessée**

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

## 1.2.4) Les personnes légèrement blessées

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

## 1.3) Accidentologie et accidentalité

L'accidentologie peut être définie comme « l'étude des accidents occasionnés par des véhicules automobiles, tant du point de vue de leurs causes que de leurs effets ».<sup>3</sup>

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.<sup>4</sup> Elle nécessite donc une étude approfondie de l'infrastructure, du véhicule, du comportement du conducteur mais aussi du bilan médical des victimes ».

L'accidentologie est donc une science pluridisciplinaire qui nécessite des compétences en épidémiologie, en statistique, en ingénierie et en psychologie, etc. Il est également possible de rencontrer le terme d'accidentalité (et par conséquent une carte dite d'accidentalité). L'accidentalité peut être vue comme un parallèle du terme mortalité. Ce dernier désigne le taux de décès rapporté à une population. Et l'accidentalité serait le « taux exprimant la fréquence des accidents, comme la mortalité exprime le nombre de morts observés dans une population ».<sup>5</sup>

## 1.4) Sécurité routière

La sécurité (du latin securitas)<sup>6</sup> désigne ce qui est hors de péril, dommage ou risque. Le concept de sécurité routière concerne donc la prévention d'accidents sur la route dans le but de protéger la vie des personnes. La sécurité routière représente « l'ensemble des normes, des mécanismes et des mesures prises par les différents acteurs en charge de la construction des infrastructures routières et de la gestion du trafic routier afin d'assurer la protection des usagers de la route, et aussi de leurs biens (OMS, 2009) ».

---

<sup>3</sup> <http://www.le.dictionnaire.Com/>

<sup>4</sup> <http://www.larousse.fr/dictionnaires/Français/>

<sup>5</sup> Idem.

<sup>6</sup> <http://www.larousse.fr/dictionnaires/Français/>

# Chapitre I : concepts de base et approches de la sécurité routière

---

L'insécurité routière représente ainsi, « l'ensemble des dysfonctionnements générés par le trafic routier, il peut s'agir des accidents de circulation pouvant entraîner des dégâts matériel ou corporel ». Les principaux indicateurs de la sécurité routière sont le nombre de blessés, le nombre de décès, le nombre de décès pour 100.000 habitants et par 10.000 véhicules et le nombre d'accidents mortels par kilomètre parcourus.<sup>7</sup>

## 2) Approches de la sécurité routière<sup>8</sup>

En sécurité routière a pris son véritable élan au cours des années 70 dans la plupart des pays développés, devant des bilans routiers de plus en plus catastrophiques. Dans la suite de ce travail nous présenterons les différentes approches qui ont été poursuivies ces dernières années pour l'étude de ce phénomène.

### 2.1) Evolution des approches de la sécurité routière

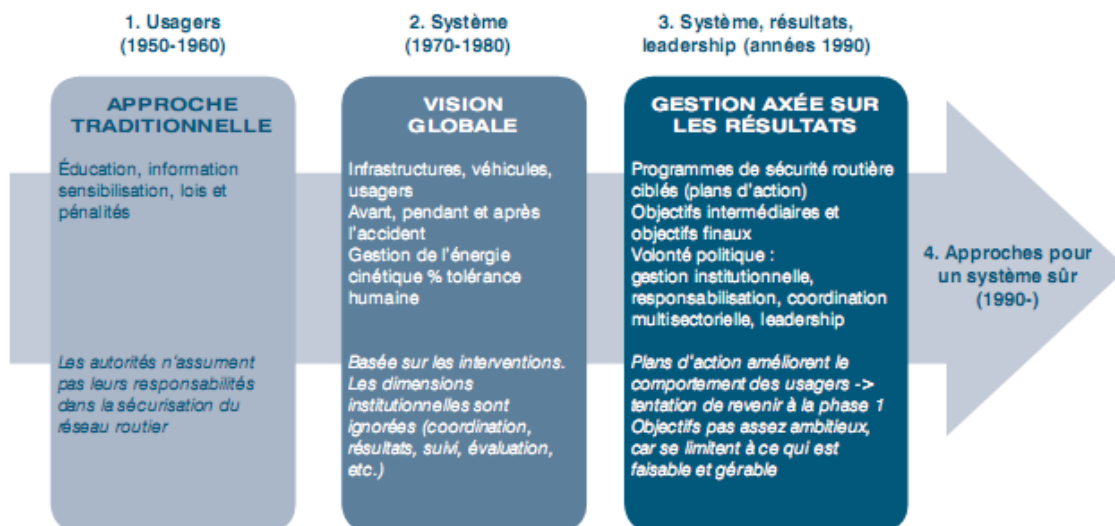
L'analyse des stratégies d'interventions adoptées par différents pays permet de constater une évolution des approches de gestion de la sécurité routière. En effet, la gestion de la sécurité routière, qui a été marquée par un changement d'objet d'étude, est passée d'une gestion orientée vers l'utilisateur, par l'utilisation de l'éducation, la formation et la répression comme moyen de lutte contre les accidents de la route, à une gestion globale axée sur le triangle de l'accident, c'est-à-dire : l'utilisateur, le véhicule et l'infrastructure comme le montre la figure suivante.

---

<sup>7</sup>[http://Lesdefinitions.fr/securete.routiere\(30decembre2011\)](http://Lesdefinitions.fr/securete.routiere(30decembre2011)).

<sup>8</sup>HoriaBenecherif : étude de l'insécurité routière en Algérie : de l'usage des modèles au développement des politiques publiques, thèse de doctorat université Batna, 2015.

**Figure 1: Phases de l'évolution des pratiques de gestion de la sécurité routière (Mongbé, 2013)**



Durant la période (1970-1980) il existait au moins deux approches pour la sécurité routière. La première considère trois points de vue : la sécurité primaire (réduire le nombre d'accident par leur évitement et leur prévention), la sécurité secondaire (augmenter la protection des occupants) et la sécurité tertiaire (améliorer les secours après l'accident).

La seconde fait la distinction entre la sécurité active (référence aux contre-mesures nécessitant l'intervention du conducteur) et la sécurité passive (référence aux contre-mesures indépendantes des conducteurs). Ces deux approches sont utilisées de façons complémentaires afin de définir ce que l'on appelle la sécurité intégrée, c'est-à-dire la sécurité est traitée dans sa globalité. Ce mode de gestion qui s'intéresse au système dans sa globalité a été marqué par des insuffisances particulièrement en ce qui concerne la coordination, le suivi et l'évaluation des actions mises en place.

Vers les années 90 la gestion de la sécurité routière a été orientée vers un mode de gestion qui repose sur une approche globale proposée dans la phase précédente tout en intégrant deux nouveaux concepts dans la gestion : les résultats et l'organisme chef de file de sécurité routière. L'intégration de ces deux nouveaux concepts permet d'une part l'évaluation des résultats obtenus par un retour d'information sur les actions mises en place et la détermination des responsabilités pour résoudre le problème de l'inter-ministériat et la coordination d'autre part (Mongbé, 2013).

# Chapitre I : concepts de base et approches de la sécurité routière

---

Actuellement, la gestion repose sur des approches qui visent des systèmes sûrs c'est-à-dire un système qui enregistre de moins en moins d'accidents, de blessés graves et de morts. Il s'agit d'un mode de gestion intégré et global pour une amélioration continue de la sécurité routière. Ce mode de gestion, qui est né en Suède et aux Pays-Bas, a influencé les stratégies de sécurité routière dans la majorité des pays développés tels que la Norvège, la Finlande, la Suisse, l'Australie, les Etats-Unis, le Royaume-Uni, etc., (OMS, 2009).

L'adoption d'une approche pour un système sûr ne signifie pas une négation totale des approches traditionnelles, car ces dernières permettent de déterminer les facteurs de risque et les interventions efficaces nécessaires à la mise en œuvre de l'approche pour un système sûr. En d'autres termes, l'approche pour un système sûr s'appuie sur les acquis importants obtenus au cours des dernières décennies grâce aux approches traditionnelles (Mongbé, 2013).

Les pratiques de gestion de la sécurité routière reposent en grande partie sur un travail de recherche mené par de nombreux chercheurs issus de domaines différents. En effet, les études des accidents de la route sont attirées par des mathématiciens, statisticiens, économistes et d'autres experts qui ont contribué à l'amélioration des investigations et des analyses et notamment à la prise de conscience des enjeux de la sécurité routière.

Quelles sont les approches de recherche poursuivies ? Nous allons essayer de répondre à cette question dans la section suivante.

## **2.2) Approches de la sécurité routière**

### **2.2.1) Approche orientée santé publique**

Les accidents de la route sont responsables de pertes humaines et de séquelles entraînant des incapacités avec détérioration des conditions de vie. Pour mieux connaître la contribution respective des différents facteurs intervenant dans la mortalité et la morbidité liées aux accidents de la route l'approche santé publique a été utilisée.

Cette approche repose essentiellement sur les études épidémiologiques qui permettent de déterminer une relation de causalité entre le facteur de risque ou d'exposition (alcool, médicaments, etc.) et l'accident, puis une relation statistique entre les indicateurs d'exposition et les caractéristiques de l'accident.

Ces études reposent aussi sur l'utilisation de l'Abbreviated Injury Scale (AIS) qui est une classification des blessures par degré de sévérité qui a été utilisé à partir des années 70 (OMS, 1981) pour l'évaluation du devenir des patients et aux analyses sur les systèmes de santé.

## Chapitre I : concepts de base et approches de la sécurité routière

---

De cette approche est née la matrice de Haddon qui permet d'identifier différents aspects du problème en fonction notamment du facteur considéré : l'Hôte (personne blessés), l'agent (véhicule) et l'environnement physique et social avant, pendant ou après la collision. Un travail de référence a été réalisé en Algérie en 1983 reposant sur cette approche dont l'objectif était de fournir les éléments pour justifier les mesures préventives urgentes. Aujourd'hui, l'approche santé publique est de plus en plus pluridisciplinaire dans la mesure où elle permet d'intégrer dans les études épidémiologiques de nouveaux facteurs en lien avec les conditions socio-économiques, les catégories d'usagers et leurs expositions au risque de la route.

### 2.2.2) Approche économique de la sécurité routière

L'analyse économique de la sécurité routière est d'abord l'explication du niveau et de la valeur économique des dommages imputables aux accidents de la route dans une économie donnée. L'approche économique de la sécurité routière permet d'évaluer le coût des accidents de la circulation qui inclut les pertes matérielles, les dommages matériels et le coût de la vie.

En effet, les accidents de la route peuvent avoir de nombreuses conséquences négatives et se traduire par une perte de ressources, de vies humaines et de bien-être. Un rapport de Coopération européenne dans le domaine de la recherche scientifique et technique montre que certains éléments de coût peuvent être directement liés à des victimes individuelles alors que d'autres ne sont pas spécifiques au nombre de victimes, mais se rapportent à l'accident appréhendé dans sa globalité. Dans ce sens, les coûts socio-économiques engendrés par la perte d'une vie ou une blessure grave ou légère sur la route se classent en trois grandes catégories (Alfaro et al, 1994) :

- Coûts directs qui représentent l'ensemble des dépenses directement quantifiables occasionnés par un accident. Ils comprennent les coûts médicaux et sociaux, les coûts matériels et les frais généraux.
- Coûts indirects qui sont calculés à partir de données macro-économiques. Ils sont constitués essentiellement des coûts liés à la perte de production future ou potentielle des victimes.
- Coûts qui concernent la transposition financière des souffrances physiques des victimes et leurs proches qui surviennent suite à un accident.

Les méthodes qui tentent d'évaluer ces différents coûts se subdivisent en trois grandes catégories :

## Chapitre I : concepts de base et approches de la sécurité routière

---

La première méthode est celle du coût d'indemnisation. Elle se base sur des observations réelles quant aux coûts qu'entraîne un accident. La seule barrière est celle de l'absence de données.

La deuxième est celle du capital humain. Elle se fonde sur des estimations de la valeur de l'individu par le biais de son revenu et/ou de sa consommation (manque à produire net/brut) ainsi que son temps libre (année de vie sauvegardées). Cette méthode est complexe à mettre en œuvre car elle demande d'avoir des données adéquates pour pouvoir estimer ces valeurs.

La troisième est celle du consentement à payer. Cette méthode fait appel aux réponses des personnes pour déterminer la valeur de la vie. Elle est la seule qui englobe l'ensemble des coûts y compris les coûts humains.

En Algérie, plusieurs travaux de recherche ont été menés ces dernières années selon cette approche. Nous citons à titre d'exemple les travaux de recherche réalisés au niveau de l'université de Bejaia sur l'évaluation des coûts des accidents de la route en Algérie. (Dermel, 2008), (Dermel et al, 2009), (KaidTilane et al, 2009).<sup>25</sup> Un autre travail de recherche a été réalisé dans le cadre d'un projet de recherche sur l'Analyse et évaluation économique des accidents de la route en Algérie.<sup>9</sup>

Dans cette recherche l'évaluation du coût global des accidents de la route en Algérie au niveau du Centre Hospitalo-universitaire (CHU) de Batna (2007- 2010) est établie sur la base de l'évaluation du coût moyen des accidents de la route pour une seule victime (tués, blessés gravement et blessés légèrement). Le coût moyen d'une victime d'accident de la route est constitué de la somme des coûts de base qui regroupent les coûts de la réadaptation médicale, auxquels on rajoute les coûts des dommages matériels et les coûts de la perte de capacité de production. Il y a lieu, par la suite, de comptabiliser les coûts supplémentaires qui comprennent les coûts administratifs, les coûts de la perte de qualité de vie des victimes et autre coûts (coûts de scolarité, coûts des funérailles, perte de production des parents, coûts de visite à l'hôpital et le capital décès) et qui doivent être estimés à partir des coûts de base.

---

<sup>9</sup>Farés Boubakour : Il a été mené au sein du Laboratoire Management- Transport- Logistique (LMTL) de l'université de Batna(Anevara- 2007-2010)..

### 2.2.3) Approche territoriale de la sécurité routière

Dans les accidents de la route, le comportement de l'utilisateur est souvent mis en cause, cependant il n'est pas le seul à incriminer.

En effet, différentes études ont montré que l'amélioration des infrastructures a un impact positif sur le facteur humain compte tenu de leur interdépendance.

Pour rendre l'infrastructure routière plus sûre, il est important d'améliorer ses caractéristiques techniques, mais aussi l'interaction entre la route et le conducteur ou le véhicule, la lisibilité de la route, etc., dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire et celle des déplacements leviers importants de la sécurité routière. En ce sens, différents acteurs doivent être impliqués au tour de cet objectif : urbanistes, aménageurs, géographes, paysagistes, etc. Ce point de vue fonde une approche territoriale de la sécurité qui permet de mieux connaître :

- Le mode de représentation et d'utilisation de l'espace par les différents usagers,
- Le degré d'intégration des acteurs locaux dans la prise de décision sur les projets d'aménagement.

### 2.2.4) Approche orientée sciences et politique publique de sécurité routière

La raison d'être d'une politique de sécurité routière est de diminuer le nombre et la gravité des accidents de la circulation routière. Mais, la définition de l'action publique est souvent standardisée autour de la sensibilisation, le contrôle et la sanction du comportement des conducteurs. A une vision souvent trop simple et relativement statique des causes des accidents de la circulation répond en effet à une action publique complexe.

L'objectif de cette approche est de connaître les conditions de construction et de mise en œuvre de l'action publique.

Il s'agit alors de comprendre les usages des savoirs scientifiques dans la formulation des politiques de sécurité routière, d'interroger l'évolution des systèmes d'acteurs concernés et d'identifier les processus de collaboration entre ces acteurs. Selon cette recherche, les analystes et ceux qui fabriquent les politiques modernes de sécurité routière sont conscients que la recherche scientifique peut améliorer l'efficacité des politiques menées depuis déjà quelques années dans la mesure où les connaissances apportées par la recherche peuvent intervenir dans l'analyse des problèmes à résoudre et dans l'identification des solutions et leurs évaluations. Mais, soulèvent certaines difficultés liées essentiellement au nombre limité de recherches théoriques et méthodologiques selon cette approche en plus de l'insuffisance de

## Chapitre I : concepts de base et approches de la sécurité routière

---

la coordination entre producteurs et utilisateurs des connaissances dans le domaine de la sécurité routière.

Il ressort de cette section que les approches qui ont été poursuivies ces dernières années dans les études de sécurité routière ont commencée par une approche de santé publique et économique pour passer à une approche territoriale et sciences et PP. Dans le présent travail, l'approche sciences et PP a été privilégiée car elle permet d'associer les connaissances scientifiques à la définition de l'action publique. Cette approche émergente favorise l'analyse des conditions de définition des actions publiques et l'identification des insuffisances qui marquent leurs mises en œuvre en Algérie.

### **3) Les causes et les conséquences des accidents de la circulation**

#### **3.1) Les causes des accidents de circulation**

Les accidents de la route résultent de la combinaison de multiples facteurs, la puissance et la conception des véhicules, leur état de fonctionnement, la qualité des voies de circulation, les conditions climatiques, la réglementation et la façon dont elle est imposée sont autant de déterminants qui sont à mettre en parallèle avec l'état de santé mais aussi les valeurs, les attitudes et les comportements des conducteurs, tout ce qui constitue ce « facteur humain » dont on sait qu'il est impliqué dans près de 90% des cas.<sup>10</sup>

##### **3.1.1) Les causes liées à l'utilisateur de la route**

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

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

##### **a) La vitesse**

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

- Au profil de la route ;
- Au revêtement de la chaussée ;
- Aux conditions climatiques ;

---

<sup>10</sup>Associations prévention routière : les accidents de la route, support pédagogique pour les études de médecine.paris.2006.p2.

## Chapitre I : concepts de base et approches de la sécurité routière

---

- A l'état des pneumatiques ou des freins de son véhicule ;
- A la zone traversée (agglomération ou campagne).

La vitesse aggrave le risque de décès ou de traumatisme grave pour tous les usagers de la route, qu'il s'agisse des conducteurs, des piétons, des passagers, des jeunes ou des vieux. Le dépassement ou l'excès de vitesse constituent un risque majeur d'accident de la route. Plus la vitesse est élevée, moins le conducteur a de temps pour éviter l'accident. En outre, en cas d'accident, la vitesse accentue la probabilité de suites graves. Les usagers de la route vulnérables sont particulièrement exposés au risque de traumatismes infligés par un véhicule roulant à grande vitesse. C'est ainsi que les piétons ont 90% de chances de survie lors d'un choc avec une voiture roulant à 30 km/h ou moins, mais moins de 50% de chances de survivre si la vitesse est de 45 km/h.<sup>11</sup>

La vitesse est une question essentielle dans la sécurité routière bien que la relation entre la vitesse et les accidents soit très complexe. De nos jours, le problème est que dans de nombreux pays, sur de nombreuses routes et dans de nombreuses circonstances, de nombreux conducteurs dans presque tous les types de véhicules conduisent à une vitesse excessive sans aucune considération pour les conditions environnantes (toutefois, il existe aussi des conducteurs qui conduisent trop lentement et provoquent la conduite dangereuse d'autres usagers de la route).<sup>12</sup>

### **b) Le non-respect de code de la route**

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

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

Autrement dit, le non-respect du code de la route est la principale cause des accidents meurtriers.

### **c) La ceinture de sécurité**

La ceinture de sécurité joue un rôle important dans la réduction de la gravité des blessures lors d'un accident, que ce soit pour les conducteurs de voiture, de bus ou de camion.

---

<sup>11</sup>OMS : OP cit.2013.

<sup>12</sup> Fred wegman : les accidents de la route : un problème mondial qui peut être abordé avec succès. Pays-Bas.

## Chapitre I : concepts de base et approches de la sécurité routière

---

Dans plusieurs pays en voie de développement l'utilisation des motos est très répandue et le port du casque contribue à la sécurité des utilisateurs.

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

### **d) Conduite sans permis de conduire**

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.

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.

### **e) Défaut de port de casque chez les utilisateurs de deux roues motorisées**

C'est le principal facteur de risque chez ces utilisateurs. Il est démontré que le port du casque réduit de 20% à 45% le nombre des traumatismes crâniens graves et mortels chez les motocyclistes et que c'est la meilleure approche pour qu'ils ne se blessent pas.

### **f) Alcool au volant**

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

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

#### **• Les effets augmentent avec l'alcoolémie**

- 0,3 g/l : premières modifications du champ visuel et modifications comportementales ;
- 0,5 g/l (limite légale) : allongement du temps de réaction, modifications comportementales plus marquées ;
- 1 à 2 g/l : phase d'excitation (libération des pulsions agressives) ;
- 2 à 3 g/l : ivresse confirmée (troubles de l'équilibre, réduction de l'activité relationnelle) ;

## Chapitre I : concepts de base et approches de la sécurité routière

---

- Au-delà : phase de dépression (perte de la notion de temps et de l'espace, altération de la vigilance, coma).<sup>13</sup>

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

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

- **Les moyens de contrôle de l'alcoolémie**

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

- g) **Médicaments et drogues à usage récréatif**

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. 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.

- Contrairement à l'alcool ; avec la plupart des drogues ; il n'apparaît pas de relation simple entre la quantité de drogue dans le sang et le degré d'affaiblissement des facultés.
- L'influence de médicaments d'une catégorie particulière, comme les antidépresseurs, sur le comportement, par exemple sur la distance de freinage du conducteur, peut varier considérablement.
- Certains conducteurs sous l'effet de médicaments, comme les schizophrènes sous anti psychotiques, présentent moins de danger quand ils conduisent en suivant les prescriptions médicales.
- Les réactions aux médicaments varient beaucoup d'une personne à l'autre.

---

<sup>13</sup> Association de prévention routière. OP cit.p23

## Chapitre I : concepts de base et approches de la sécurité routière

---

- Les effets à court terme de certains médicaments peuvent être différents des effets à long terme.
- Beaucoup de médicaments sont actuellement utilisés et souvent plusieurs sont pris au même moment ; les combinaisons de médicaments peuvent avoir des effets synergiques comme la codéine et les médicaments antipsychotiques avec l'alcool ou des effets antagonistes .Les interactions possibles sont nombreuses.

L'état de fatigue physique des conducteurs, qui se manifeste par la somnolence au volant, et l'état d'ébriété dû à la présence d'un fort taux d'alcool dans le sang, qui se traduit par le ralentissement des réflexes au volant, sont des causes directes des différents cas d'accidents de la route. Ces états se justifient par :

- Le temps de travail des chauffeurs qui varie entre **12 et 14 heures** par jour contre **8 heures** requises.
- La consommation d'alcool pour diverses raisons .Malheureusement, il est difficile de faire une estimation de la proportion de ces faits dans les causes des accidents de la route, compte tenu du temps qui sépare les accidents et les constats de police ,d'une part ,et d'autre part les difficultés à retrouver parfois les parties impliquées . Dans cet intervalle de temps, chaque partie en cause retrouve sa faculté et il devient difficile de mesurer l'état de fatigue et l'alcoolémie.

### **h) Fatigue du conducteur**

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 où les ouvriers exercent 24 sur 24h.Pour ces employé le sommeil est perturbé par un travail de nuit ou par des heures de travail longues et irrégulières.

### **i) L'hypovigilance**

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

## Chapitre I : concepts de base et approches de la sécurité routière

---

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

### **j) L'inattention**

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

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

### **k) Téléphone au volant**

L'usage du téléphone peut nuire à la conduite autant sur le plan physique qu'en ce qui concerne les perceptions et la prise de décision. En composant un numéro, le conducteur n'est plus attentif à la route. L'usage du téléphone portable au volant constitue une charge additionnelle qui vient corrompre l'attention requise du conducteur en circulation. Si assez souvent les risques liés à cette activité sont contestés, c'est parce que l'usage du portable au volant n'entraîne pas toujours des perturbations visibles telles que la modification de la vitesse, les déviations notoires de trajectoire etc. Mais on note plutôt une certaine fixité du regard. En effet, très souvent les conducteurs, portable au volant adoptent parfois sans s'en rendre compte un regard droit devant. Ce qui réduit sensiblement la fréquence moyenne de changement de regard. Par conséquent, le conducteur surveillera mal son champ de vision périphérique. Les coups d'œil sur le tableau de bord ne sont plus réguliers. Il découle également de cette activité une augmentation du temps de réaction du conducteur. Chose dangereuse car pour s'assurer du niveau de concentration du conducteur, le test de performance le plus usité est celui du temps de réaction. C'est à dire le temps que met un conducteur pour réagir face à un obstacle soudain. Or, plus ce temps s'allonge et plus le conducteur est rapproché de l'accident. Toutes ces réalités montrent à l'évidence qu'il y a

## Chapitre I : concepts de base et approches de la sécurité routière

---

compétition entre les deux tâches (conduire et téléphoner). Téléphoner en conduisant, on peut l'affirmer, constitue un facteur de risque pour le conducteur.<sup>14</sup>

### **l) Le stress**

Le stress est un facteur de prédisposition aux accidents. Pour Brenner (1969), les conducteurs ayant subi un événement stressant récent ont une probabilité d'accident mortel cinq fois supérieure à celle des autres conducteurs. Ceci s'explique par l'anxiété, les soucis, le fait d'être accaparé par des pensées indépendantes de l'activité de conduite ou la négligence des signaux de dangers.

### **m) Les maladies**

#### **Maladie d'épilepsie**

L'épilepsie est une contre-indication à la conduite de tous les véhicules et un conducteur (ou un candidat au permis de conduire) doit obligatoirement signaler cette pathologie au service des permis de conduire. Cependant la commission médicale peut autoriser la conduite des véhicules du groupe léger après avis spécialisé et en fonction de la forme clinique, des traitements suivis et des résultats thérapeutiques. L'épilepsie active même traitée reste une contre indication absolue à la conduite de véhicules du groupe lourd, mais la commission médicale peut autoriser dans certains cas la conduite de ces véhicules en cas de simples antécédents de crise, après avis d'un neurologue agréé et si le sujet n'a eu aucune crise depuis trois ans. Pour les deux groupes de permis, l'aptitude à la conduite ne peut être délivrée que pour une période temporaire d'un an, renouvelable.<sup>15</sup>

#### **Maladie d'Alzheimer**

La maladie d'Alzheimer altère notamment la mémoire, l'attention et le jugement. Ces déficiences affectent directement l'aptitude à la conduite, même à un stade précoce de l'évolution de la maladie.

#### **Affectations psychiatrique**

Les affections psychiatriques sévères sont incompatibles avec la conduite tant du fait de leurs manifestations cliniques que du fait des traitements médicaux lourds qu'elles

---

<sup>14</sup> Commission économique pour l'Europe des nations unies : comité des transports intérieurs : résolution d'ensemble sur la circulation routière. New York et Genève. 2010. p24.

<sup>15</sup> Association de prévention routière. Les accidents de la route. Supports pédagogique pour les études de médecine. Fiches thématique. 2006. p 21, 22.

nécessitent. Toutefois, certaines affections bien contrôlées, ou en rémission, peuvent autoriser une aptitude sous réserve d'un avis favorable de la commission médicale des permis de conduire, après avis d'un psychiatre agréé par les services des permis de conduire. Cette aptitude est temporaire et fait l'objet d'un suivi périodique par les commissions. Une attention particulière doit être apportée aux effets des médicaments prescrits quant à leurs effets sur la vigilance et le comportement. Toute hospitalisation d'office impose un avis de la commission médicale avant d'autoriser à nouveau la conduite.

### **Maladie du diabète**

Le diabète affecte l'aptitude à la conduite automobile selon deux modes :

- Les manifestations de la maladie, notamment visuelles.
- Les hypoglycémies avec perte de connaissance entraînées par certains traitements médicaux (notamment l'insuline).

### **n) L'attention partagée**

Le conducteur est soumis à un grand nombre d'informations (visuelles, sonores, dynamiques...) qu'il doit sélectionner et interpréter, pour notamment se diriger et faire face à l'imprévu. Le partage de cette disponibilité mentale par une ou plusieurs activités annexes peut avoir des conséquences néfastes sur le contrôle du véhicule.<sup>16</sup>

### **o) Les activités non liées à la conduite**

Fumer une cigarette, manipuler son autoradio, attraper un objet dans la boîte à gants, boire de l'eau, manger un sandwich, se coiffer ou même se maquiller... sont autant de gestes qui occupent les mains, le regard et l'esprit et qui au volant peuvent mener à l'accident.

### **3.1.2) Les causes liées aux matériels roulants**

Les causes liées aux véhicules peuvent se décomposer en deux sous-familles : les facteurs liés à la conception du véhicule et les facteurs liés à l'entretien du véhicule.<sup>17</sup>

#### **a) Manque de protection anti collision intégrée au Véhicule**

Ces dix dernières années, la résistance aux chocs des voitures particulières s'est considérablement améliorée pour les occupants dans les pays à revenu élevé, même s'il reste encore beaucoup de progrès à réaliser. Dans les pays à revenu faible, la réglementation des normes de sécurité des véhicules automobiles n'est pas aussi systématique que dans les pays à

---

<sup>16</sup> Association de prévention routière. Les accidents de la route. Supports pédagogique pour les études de médecine. Fiches thématique. 2006. p 39.

<sup>17</sup> OMS : rapports mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de circulation : facteurs de risques. Suisse. 2004. P89.

## Chapitre I : concepts de base et approches de la sécurité routière

---

revenu élevé. Beaucoup d'innovations techniques que l'on retrouve dans les véhicules vendus dans les pays à revenu élevé ne le sont pas automatiquement dans les pays à revenu faible, de plus dans ces pays la majorité des victimes des accidents de la route se trouvent à l'extérieur des véhicules, car ce sont des piétons, des motocyclistes des cyclistes ou des passagers d'autobus ou de camions.

### **b) Utilisation de pièces de rechange non conformes aux normes**

La commercialisation de produits contrefaits est souvent fatale sur les routes .**En 2005, au moins 15%** des décès sur les routes sont imputables aux fausses pièces de rechange selon les statistiques de la sécurité routière. Les experts estiment au moins entre **2000 ou 3000** le nombre de personnes qui meurent chaque année pour cause de fausses pièces de rechange .En Algérie, les produits contrefaits coûtent en général jusqu'à **30%** moins cher.

Dans un pays avec un parc roulant vieillissant et dont plus de **99%** des pièces de rechange commercialisées sont importées, les fausses pièces détachées de voitures font des ravages sur les routes.<sup>18</sup>

**Le made in China** reste plus que jamais répandu ; des millions de commerçants vivent de ce commerce. Les fausses pièces détachées de voitures sont de véritables copies bon marché.**La disponibilité du Taiwan** un peu partout dans les points de vente et la difficulté de différencier l'original et la contrefaçon a grandement favorisé l'émergence d'un commerce parallèle de pièces détachées en Algérie.

### **c) Visite technique douteuse**

Aussi paradoxal que cela puisse paraître, il est fréquent de constater la présence de nombreux véhicules aux pneus usés, sans phares, ni de système de freinage. Mieux la majeure partie de ces engins ont leur visite technique en règle. Cette situation pourrait se justifier par le fait que dans une approche stratégique et économique, les conducteurs prêtent chez des tiers les pneus, les phares etc., pour effectuer le contrôle technique et après celui-ci les véhicules retrouvent leur état initial.

### **d) Surcharges en tout genre**

Aussi bien au niveau des taxis motos que des véhicules, les surcharges constituent un véritable problème de sécurité routière en Algérie car elles sont à l'origine de déséquilibre de la moto, de conduite nerveuse, d'usure d'autres pièces etc.

---

<sup>18</sup> BEHLOULI Hocine : ingénieur en équipement au bureau des études du CNPSR. 2005.

### 3.1.3) Les causes liées à l'environnement

#### a) Causes liées à l'état des infrastructures

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

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

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

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

- **La lisibilité de la route**

C'est l'identification immédiate des informations que l'environnement fournit à l'utilisateur pour anticiper les situations prévisibles. Par exemple, en créant un environnement urbain à l'entrée d'une agglomération il est possible d'obtenir du conducteur qu'il réduise sa vitesse "instinctivement", c'est-à-dire sans alourdir la signalisation routière. A l'inverse, lorsqu'un panneau d'entrée en agglomération est placé très en amont de toute zone bâtie, en pleine campagne, il perd sa signification pour les conducteurs. Du coup, personne ne réduit sa vitesse alors que, juridiquement, la présence de ce panneau signifie une limitation à 50 km/h. Il faut signaler enfin, qu'une route bien tracée, bien dimensionnée, bien conçue et bien aménagée réduira sûrement le taux des accidents. De plus, une telle route facilitera la conduite pour l'utilisateur et maintiendra le véhicule en bon état ce qui, par conséquent, pourra réduire même les causes dues à l'utilisateur et au véhicule.

#### b) Causes liées à la météorologie

Peuvent accentuer les risques d'accident de la route. Toutefois, la météo n'est presque jamais l'unique cause d'un accident de la route. Le facteur humain est presque toujours

## Chapitre I : concepts de base et approches de la sécurité routière

présent. Les causes météorologiques peuvent être : la présence de brouillard, le manque de visibilité entraîné par un phénomène climatique, la neige, la pluie, le verglas et Les débuts d'averse, surtout après une longue période sèche, sont des moments particulièrement dangereux et accident gènes en raison de la perte d'adhérence.

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

### 3.1.4) Les causes des accidents de la circulation en Algérie

L'élément humain reste la première cause de ces accidents à hauteur de **95,47%** des cas, le véhicule, la route et son environnement partagent le reste en tant qu'autres facteurs des accidents de la route.<sup>19</sup>

Les données statistiques ci-dessous montrent ceci

**Tableau 1 : Causes liées aux comportements humain**

Causes	Taux(%)
Excès de vitesse	25,05%
Inattention de conducteur dans les quartiers	10,16%
Dépassements dangereux	7,77%
Manœuvres dangereuses	4,67%
Non respect de la distance de sécurité	4,42%
Perte de la maîtrise de véhicule	4,17%
Non-respect de la priorité	4,13%
Non-respect de la signalisation	3,97%
Changement de sens sans signalisation	2,54%
Conduite en état d'ivresse	1,51%
Utilisation de mobile	0,39%
Conduite sans permis de conduire	1,39%
Non-respect de stop	1,30%
Circulation en sens interdit	1,15%
Arrêt ou stationnement dangereux	0,67%

<sup>19</sup> Données : ministère des travaux publics et de transports. Septembre. 2017.

## Chapitre I : concepts de base et approches de la sécurité routière

Eblouissements par les feux	0,51%
Inattention de conducteurs lors du passage des motocyclistes	0,45%
Inattention des piétons traversant la voie ferrée	0,15%

Source : ministère des travaux publics et des transports septembre 2017

Le responsable a indiqué que l'excès de vitesse vient en tête **25,05%**, suivi des inattentions de conducteur dans les quartiers, dépassements et les manœuvres dangereuses **10,16%**, **7,77%** et **4,67%** respectivement puis le non respect de la distance de sécurité **4,42%**.

**Tableau 2 : Causes liées aux véhicules**

Causes	Taux(%)
Pneumatiques en mauvaise état	1,26%
Défaillances mécaniques	0,60%
Freinages défectueux	0,54%
Feux non réglementaires	0,09%
Système de détraction défectueux	0,07%
Autres facteurs	0,05%

Source : Ministère des travaux publics et des transports septembre 2017.

Pneumatiques en mauvaise état en tête **1,26%**, suivi par défaillances mécaniques de **0,60%**, et dans le dernier vient autres facteurs de **0,05%**.

**Tableau 3 : Causes liées à la route et son environnement**

Causes	Taux(%)
Etat de la route (impraticable)	0,58%
Sortie d'animaux	0,16%
Mauvaises condition climatiques pluie, brouillard, etc.	0,27%
Chaussée glissante	0,16%
Absence de panneaux de signalisation	0,11%

Source : Ministère des travaux publics et des transports septembre 2017

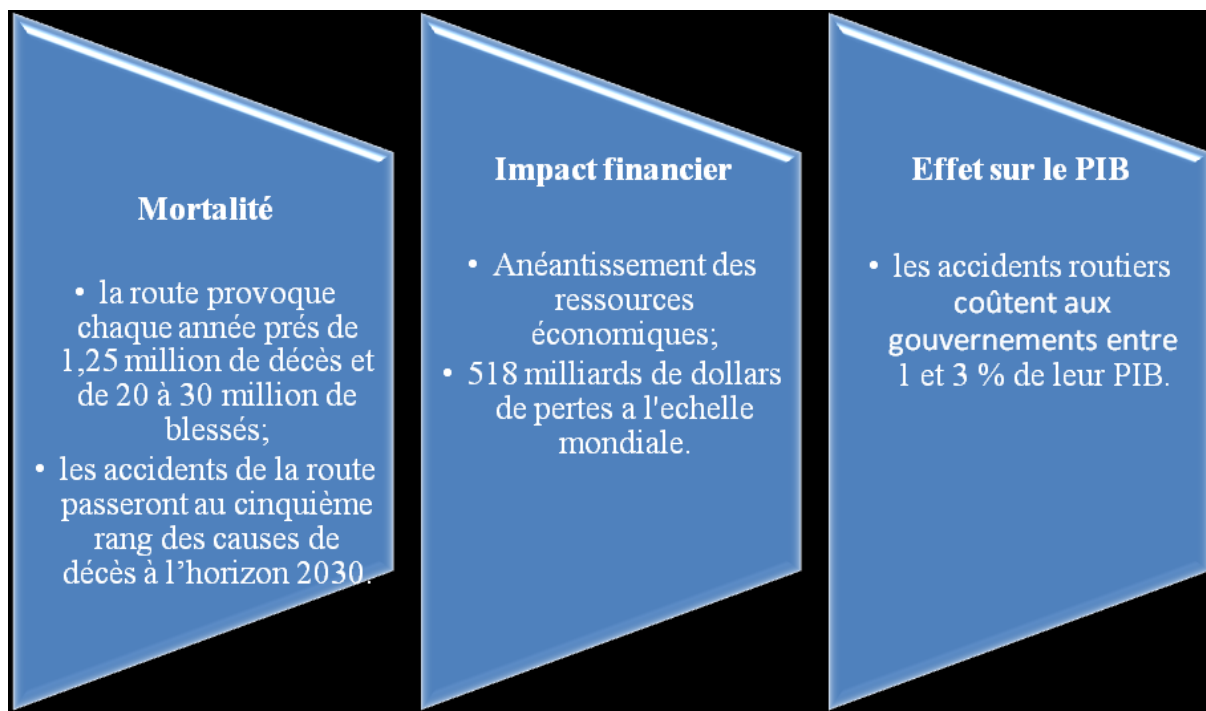
Dans les facteurs liés à la route et son environnement, la majorité des accidents se produisent en raison de mauvais état des routes au niveau national de **0,58%**.

### 3.2) Conséquences des accidents de la circulation

#### 3.2.1) Conséquences socio-économique des accidents de circulation

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

**Figure 2 : Conséquences socio-économiques des accidents de la route**



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

#### 3.2.2) Les conséquences sociales et humaines

Les accidents de la route anéantissent des milliers de vies humaines, Selon l'OMS la route provoque chaque année près de 1,25 million de décès et de 20 à 30 million de blessés.

Autrement dit, les accidents de la route tuent une personne toutes les 30 secondes – soit plus de 3000 victimes par jour. Presque la moitié des décès sur les routes à l'échelle mondiale touchent les usagers qui sont les moins protégés : les motocyclistes (23 %), les

## Chapitre I : concepts de base et approches de la sécurité routière

---

piétons (22 %) et les cyclistes (4 %). En revanche, la probabilité pour un motocycliste, un cycliste ou un piéton de perdre la vie sur la route varie d'une Région à l'autre : la Région africaine présente le pourcentage le plus élevé de décès de piétons et de cyclistes (43 % des victimes de la route), alors que ces taux sont relativement faibles dans la Région de l'Asie du Sud-est<sup>20</sup>. Les traumatismes dus aux accidents de circulation représentent la huitième cause de décès dans le monde et la première cause de décès chez les jeunes âgés de 15 à 29 ans. Les tendances actuelles semblent indiquer que, si aucune mesure n'est prise très rapidement, les accidents de la route passeront au cinquième rang des causes de décès à l'horizon 2030. A ce jour, les accidents de la route se placent juste derrière le SIDA en termes de nombre de décès.<sup>21</sup>

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

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

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

Pour les familles touchées, l'accident de la route occasionne non seulement d'énormes souffrances mais provoque aussi, parfois, un appauvrissement. En effet, elles se trouvent confrontées aux conséquences de l'accident à long terme et doivent notamment assumer le coût des soins médicaux et de réadaptation et, bien trop souvent, régler les frais funéraires alors qu'elles voient disparaître la personne qui assurait leur subsistance.<sup>22</sup>

### 3.2.3) Les conséquences économiques

Le coût des accidents de la route, en termes de traumatismes humains, à la fois physiques et émotionnels, est incalculable, mais l'impact économique que ces accidents ont sur la société, dans son ensemble, est également considérable. L'OMS estime que le coût direct des accidents liés à la circulation sur les routes, à l'échelle mondiale, est d'environ 518 milliards de dollars chaque année, entre 1% et 3% de leurs PIB soit plus ce qu'ils reçoivent

---

<sup>20</sup> OMS : OP Cit, 2015.P4.

<sup>21</sup> BatoBagnan : Les coûts socio-économiques des accidents de la route au TOGO. Mémoire de fin de cycle en Business Administration en Economie de la santé. Centre Africain d'Etude supérieur en Gestion.2013-2014.P1.

<sup>22</sup> OMS : Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde : il est temps d'agir. 2009. P4.

## Chapitre I : concepts de base et approches de la sécurité routière

---

(certains pays en développement) au titre de l'aide au développement, et dans les pays en développement coûte au total plus de 100 milliards de dollars aux gouvernements nationaux, soit l'équivalent de l'aide internationale qu'ils perçoivent.<sup>23</sup>

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

Les conséquences négatives identifiées par les accidents de la route ont été réparties en deux groupes. Le premier concerne les éléments de coût qui peuvent être directement associés aux victimes<sup>24</sup>:

- **Coûts par victime :**

- **Coûts médicaux :**

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

- **Coût de la production :**

Les véhicules accidentés peuvent entraîner des commandes supplémentaires de pièces et fait retarder la production de nouvelle voiture ;

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

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

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

- **Coûts par accident :**

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

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

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

---

<sup>23</sup> Fédération Internationale d'Automobile : OP Cit. P1.

<sup>24</sup> J.L. Alfaro, M. Chapuis, F. Fabre : Coût socio-économique des accidents de la route. Luxembourg. 1994. P64.

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

### 4) Le Management de la Sécurité Routière avec la norme ISO 39001

Les gouvernements, les administrations routières, les groupes de sécurité et les entreprises privées ont manifesté leur intérêt à élaborer une norme de référence pour faire face à l'augmentation du nombre de décès et de blessures qui se produisent chaque année sur les routes.

L'évaluation des risques de circulation est nécessaire si on veut agir efficacement pour les éliminer ou les réduire.

Elle inclut trois étapes de base :

- Identifier les dangers : quelles sont les sources des accidents de la circulation, qui (ou quoi) pourrait subir un préjudice, comment ce préjudice pourrait-il se produire ?
- Evaluer le risque inhérent à chaque danger, ainsi que la probabilité et la gravité du préjudice.
- Décider si le risque est significatif et doit faire l'objet d'une action en vue de sa maîtrise, ou s'il est non significatif, c'est-à-dire réduit au plus bas niveau raisonnablement réalisable.

Le résultat de l'évaluation aboutit à la définition, à la planification et à la mise en œuvre d'un programme d'actions de maîtrise des risques routiers significatifs.

A ce niveau, il est important que le risque routier soit géré et pas seulement réduit. Il est donc nécessaire de mettre en place un véritable Système de management sécurité routière (SMSR), qui garantisse le traitement immédiat du risque, mais aussi sa maîtrise sur le long terme.

La démarche peut s'inspirer des systèmes de management de la qualité et de la sécurité :

- Affirmer la politique sécurité routière au plus haut niveau de l'organisme ;
- Planifier les exigences et les objectifs du SMSR ;
- Mettre en œuvre le SMSR, lequel comporte notamment un programme d'actions en vue de la réduction des risques ;
- En contrôler l'efficacité ;
- L'évaluer et le mettre à jour.

La norme internationale ISO 39001 fournit des lignes directrices internationales pour identifier et gérer les risques liés à la sécurité routière. Elle a été créée pour réduire les accidents graves et mortels sur la route et fait partie des mesures proposées par les Nations Unies dans la « Décennie d'action pour la sécurité routière ».

Une recherche internationale promue par l'Organisation Mondiale de la Santé a enregistré des données alarmantes :

## Chapitre I : concepts de base et approches de la sécurité routière

---

Plus de 1,3 millions de décès de la route à travers le monde et plus de 50 millions d'accidents graves chaque année

Au cours des dernières années, l'augmentation du nombre de tués était de 65% ; on estime que d'ici 2030, ce sera l'une des cinq principales causes de décès dans le monde. Sans interventions, on estime qu'en 2020, les décès causés par les accidents de la route seront d'environ 1,9 millions par an.

Seulement 15% des États disposent d'une législation relative à ces facteurs de risque : excès de vitesse, conduite sous l'influence de l'alcool, utilisation de casques et de ceintures de sécurité, sièges de sécurité pour enfants.

En adoptant une approche structurée et globale proposée par la norme ISO 39001, les organisations seront en mesure d'améliorer leurs résultats dans la gestion du trafic et de s'adapter aux lois.

### **Les avantages réels de l'application de la norme ISO 39001**

- Primes d'assurance potentiellement plus faibles
- Un cadre solide pour identifier et répondre aux risques
- Une aide aux organisations pour allouer des ressources plus pratiques et efficaces
- Réduction des congés de maladie
- Réduction du risque de citation pour négligence
- Réduction des coûts de réparation de véhicules à moteur
- Réduction des causes de l'assurance
- Réduction des primes d'assurance (si l'établissement est accrédité)
- Amélioration des informations d'identification pour la responsabilité sociale

### **Conclusion**

Dans ce chapitre nous avons présenté les principaux concepts utilisés dans le domaine de la sécurité routière qui doivent être définis de manière simple et pratique pour chaque pays permettant la comparaison entre différents pays. Il ressort de ce chapitre aussi différentes approches d'analyse permettent de mieux comprendre la situation et orienteront de plus en plus les décideurs même pour le cas de l'Algérie. Enfin, nous retenons aussi aux que Trois facteurs essentiels contribuent à l'occurrence d'un accident de la route : l'utilisateur, le conducteur et la structure de la route et son environnement.

## Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie

### Introduction

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

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

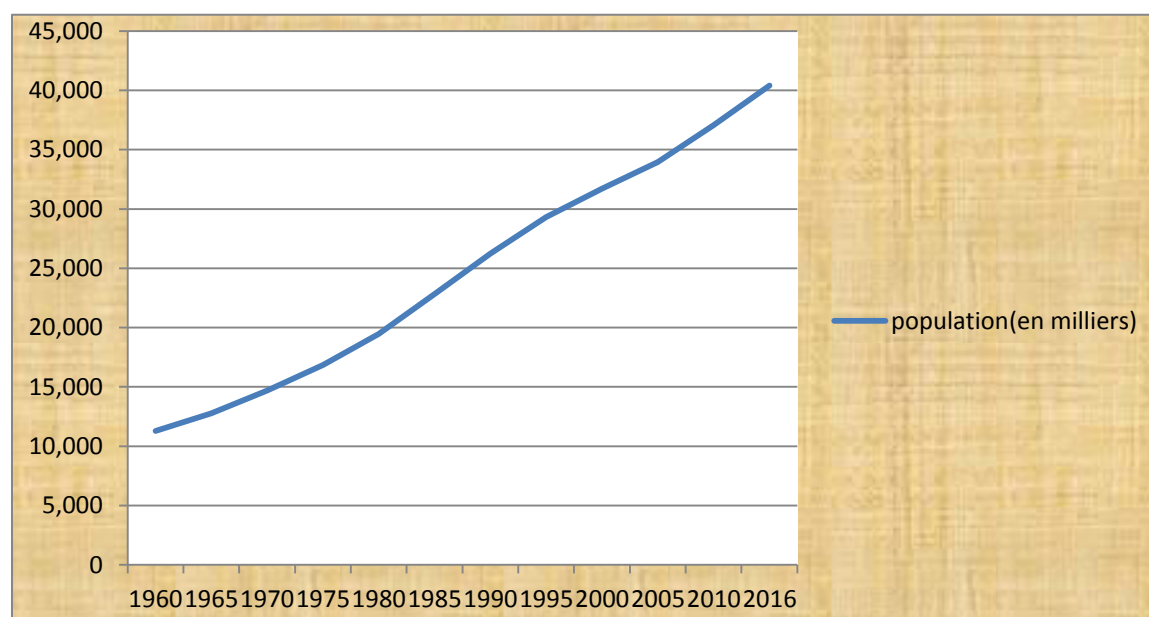
Ce chapitre est consacré à la description de l'insécurité routière en Algérie. Nous commençons par la présentation de l'évolution du parc automobile, du réseau routier et celle de la circulation en Algérie. Ensuite, nous allons présenter la législation algérienne en matière de sécurité routière.

### 1) Analyse de la sécurité routière en Algérie

#### 1.1) Données démographiques

On observe une augmentation rapide de la population algérienne depuis l'indépendance. En janvier 2016, la population de l'Algérie est évaluée à 40.4 millions d'habitants contre 12.7 millions en 1965.<sup>30</sup>

**Figure 3 : Evolution de la population en Algérie**



Source : Rapport de l'Office Nationale des Statistiques (ONS) 2016

<sup>30</sup>Rapport de l'Office National des Statistiques 2016.

## Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie

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

### 1.2) Évolution du parc automobile, du réseau routier

#### 1.2.1) Parc automobile

Les statistiques de l'Office National des Statistiques (ONS) montrent que le parc automobile ne cesse de s'accroître confirmée par des pourcentages qui ont sensiblement augmenté entre 2010 à 2015.<sup>31</sup>

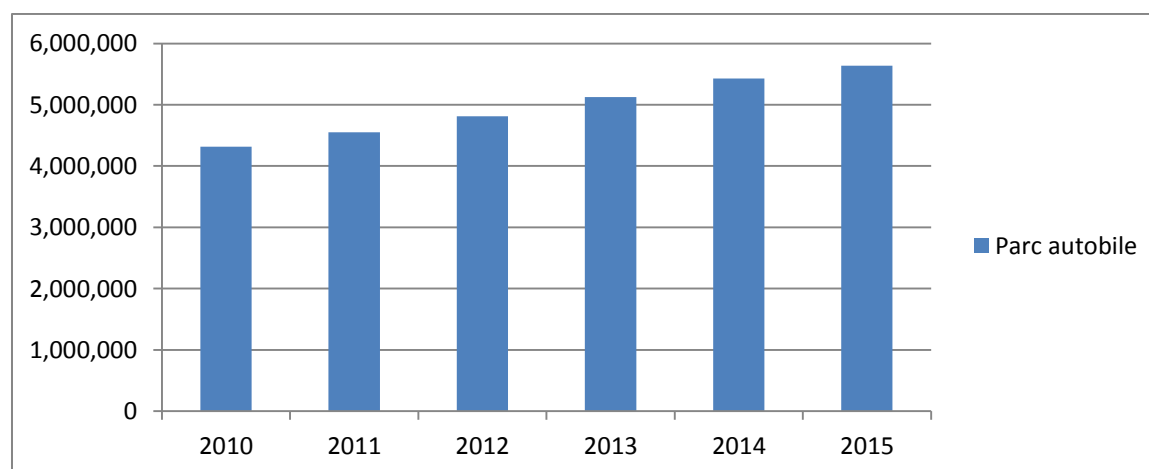
Selon la même source le parc automobile en circulation sur le réseau routier est de 5 683 156 véhicules en 2015, Près de la moitié aurait 20 ans d'âge et plus. L'évolution du parc national par année de mise en circulation est présentée par le tableau ci-dessous :

**Tableau 4 : Évolution du parc automobile**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>Parc automobile</b>	4 314 607	4 549 490	4 812 555	5 123 705	5 425 558	5 638 156
<b>Evolution %</b>	3.30	5.46	6.07	5.56	4.53	4.75

Source : ONS 2015

**Figure 4 : Évolution du parc automobile**



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

<sup>31</sup> Rapport de l'Office National des Statistiques 2015.

## Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie

---

Durant ces cinq dernières années, de 2010 à 2015 le parc national automobile a connu un accroissement substantiel. En effet le parc automobile est passé de 4 314 607 d'unités en 2010 à 5 638 156 en fin 2015, soit 1 323 549 véhicules de plus.

### 1.2.2) Réseau routier

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

Même si quelques régions algériennes demeurent encore isolées en raison de l'absence d'infrastructure routière, le réseau routier algérien demeure l'un des plus denses du continent africain, sa longueur est estimée à 114 335 km de routes en 2015, et assure plus de 90% du volume des échanges (de personnes et de marchandises).<sup>32</sup> L'autoroute Est-Ouest de 1 216 km permet de relier la ville d'Annaba de l'extrême Est jusqu'à la ville de Tlemcen à l'extrême Ouest. Le réseau routier a évolué conformément à la distribution de la population et de ses activités : le réseau est dense dans la frange côtière, beaucoup moins dense sur les hauts plateaux, et il se réduit à un petit nombre d'axes dans le sud.

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

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

Le réseau routier algérien est composé de :

#### **-Routes Nationales (RN):**

Sont toutes voies destinées à assurer les liaisons entre les frontières du territoire de la République (30 290km).

#### **-Chemins de wilayas (CW):**

Sont toutes voies destinées à assurer les communications entre deux ou plusieurs régions du territoire de la République (23 883 Km).

---

<sup>32</sup> Office National des Statistiques 2015.

## Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie

### -Chemins communaux(CC) :

Sont toutes voies destinées à assurer les communications d'intérêt local ou agricole (59 091 Km).

### - Autoroutes (A) :

Route spécialement conçue et réalisée pour la circulation rapide automobile, ne croisant à niveau ni route, ni voie de chemin de fer, ni voie de circulation des piétons, accessible seulement en des points aménagés à cet effet et ne desservant aucune propriété riveraine. Elle comporte, dans les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes à sens unique, séparées l'une de l'autre par un terre-plein central non destiné à la circulation (1 071 Km).

### -Ouvrages d'Art : 4 910 O.A

- 2642 ouvrages d'art sur les routes nationales ;
- 1302 ouvrages d'art sur les chemins de wilayas ;
- 966 ouvrages d'art sur les chemins communaux.

**Tableau 5: La structure du réseau routier en Algérie pour l'année 2015**

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

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

### 1.3) Permis de conduire

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

#### -Les catégories de permis de conduire

Il existe plusieurs catégories de permis de conduire en Algérie :<sup>33</sup>

**Catégorie A2** : Concerne les deux-roues motorisés.

<sup>33</sup>Journal Officiel de la République Algérienne. N° 76. 28 novembre 2004.

## **Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie**

---

**Catégorie B :** Concerne les véhicules dont le poids total autorisé en charge ne dépasse pas 3500 kg.

**Catégorie C :** Concerne les véhicules affectés au transport des marchandises et matériel (poids lourds). Le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 3500 kg.

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

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

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

- Dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 3500 kg ;

- Ou transportant plus de huit (8) personnes, non compris le conducteur (les enfants de moins de dix (10) ans comptent pour une demi-place lorsque leur nombre n'excède pas dix (10) ;

- Ou comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit (8) places assises.

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

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

- Lorsque le poids total autorisé en charge de la remorque est supérieur au poids à vide du véhicule tracteur ;

- Ou que le total des poids totaux autorisés en charge de l'ensemble (véhicule tracteur plus remorque) est supérieur à 3500 kg ;

- Véhicules de la catégorie D attelés d'une remorque dont le poids total autorisé en charge excède 750 kg.

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

### **1.4) L'évolution du nombre d'accidents, de blessés et de tués**

L'Algérie est classée parmi les pays qui enregistrent un nombre très élevé d'accidents de la circulation, continuent à endeuiller des familles. Malgré les nombreuses campagnes de

## Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie

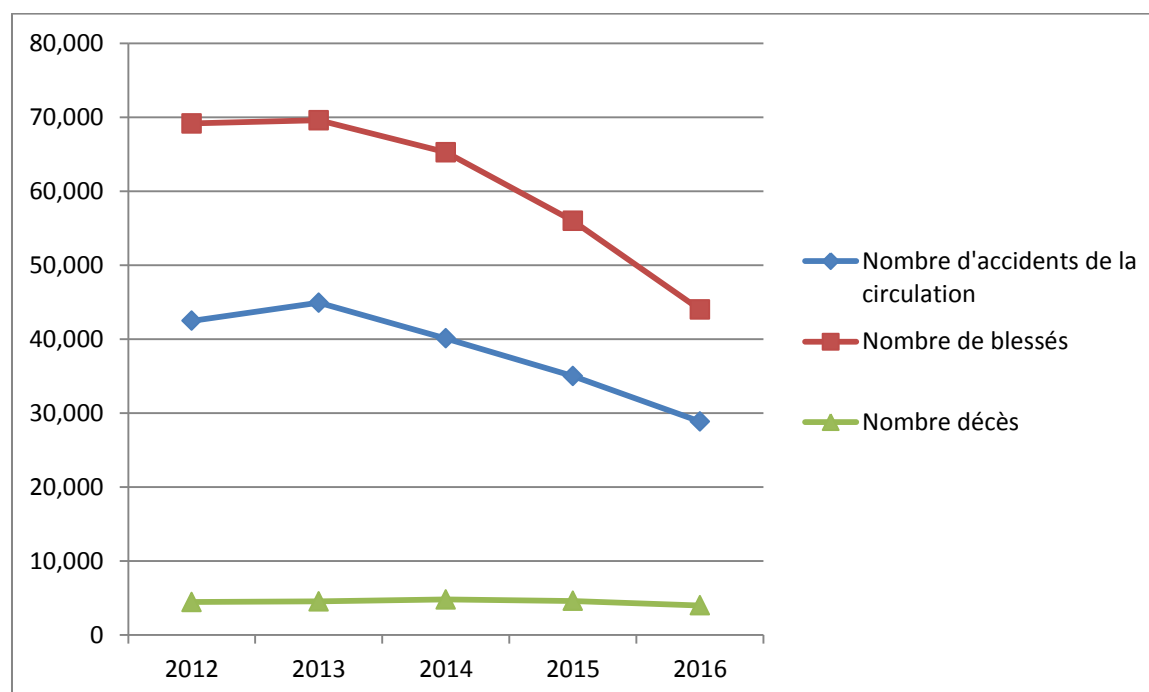
sensibilisation, ce fléau fait chaque année des centaines de morts et des milliers de blessés dont résultent souvent des handicapés à vie.<sup>34</sup>

**Tableau 6 : comparaison des accidents de 2012 jusqu'à 2016**

Année	Nombre des accidents de circulation	Nombre de blessés	Nombre décès
2012	42477	69141	4447
2013	44 907	69582	4540
2014	40101	65263	4812
2015	35000	55994	4610
2016	28 856	44 007	3992

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

**Figure 5 : Évolution du nombre d'accidents, de blessés et de tués**



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

<sup>34</sup> CNPSR. Focus sur la sécurité routière. 2016.

## **Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie**

---

### **1.4.1) L'analyse de ces chiffres peut être faite selon les périodes suivantes de 2012 à 2014**

L'hécatombe se poursuit. Plus de 200 milles personnes, entre morts et blessés, ont été victimes du "terrorisme routier" durant les trois dernières années en Algérie (2012, 2013 et 2014). Le nombre de décès liés aux accidents de la route n'a pas cessé d'augmenter d'année en année durant cette période tandis que le facteur humain reste la principale cause dans la majorité des cas.

Pour l'année 2014 seule, le CNPSR (Centre national de prévention et de sécurité routière) compte 4812 décès dus aux accidents de la route, soit une hausse inquiétante de près de 6% par rapport à l'année 2013 (4540 morts) et plus de 8% de plus qu'en 2012 (4447).

Même s'il reste très élevé, le nombre de blessés a enregistré un léger recul en 2014 pour s'établir à 65 263 (69 582 blessés en 2013 et 69 582 en 2012).

Les chiffres du CNPSR indiquent également le facteur humain a causé plus de 93% d'un total de 40101 accidents de la route en 2014. Les excès de vitesse sont à l'origine de 27% des incidents, loin devant les dépassements dangereux (9%), l'inattention des conducteurs en milieu urbain (5%) ou encore le non-respect de la distance de sécurité (5%).

### **2015 :**

L'Algérie a connu une tendance baissière dans le nombre des accidents et de tués avec 4610 morts et 55 994 dans 35000 accidents de la circulation. Ceci est dû à des mesures préventives, le renforcement de la formation et de la qualification des conducteurs, en particulier les conducteurs professionnels, l'amélioration du contrôle technique et de sécurité routière, et la mise en place d'organes nationaux de prévention et de coordination dans le domaine de la sécurité routière.

### **2016 :**

Le bilan est tout simplement glaçant et témoigne de l'hécatombe provoquée par la violence routière. Ce n'est pas moins de 3992 morts qui sont enregistrés pour l'année 2016.

Cela sans compter le nombre de blessés qui s'élève à 44 007 sur un total de 28 856 accidents.

L'évolution des accidents de circulation au niveau national, en comparant l'année 2016 par rapport à l'année 2015, fait ressortir une diminution, de -18,02% pour le nombre d'accidents, de -13,41% pour le nombre de tués et de -21,41% pour le nombre les blessés.

## Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie

### 1.4.2) Etat comparatif des accidents de la route la moyenne par jour depuis l'année 2012 jusqu' à l'année 2016

Tableau 7 :la moyenne par jour des accidents/ blessés/ tués, depuis l'année 2012 jusqu'à l'année 2016 :<sup>35</sup>

Périodes	Moyen par jour		
	Accidents	Tués	Blessés
2012	116	12	189
2013	117	12	191
2014	110	13	179
2015	96	13	153
2016	79	11	121

Source : Ministère des travaux publics et de transport 2016.

**De 2012 à 2013 :** nous remarquons une augmentation légère dans le nombre d'accidents et des blessés, et une stabilisation dans le nombre de tués.

**De 2014 à 2016 :** il y a une diminution dans le nombre d'accidents, de tués et de blessés.

<sup>35</sup> Ministère des travaux publics et de transport.

## Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie

### 1.4.3) Comparaison des accidents de circulation selon les premiers trimestres 2016/2017

Tableau 8 : Comparaison des accidents de circulation selon les premiers trimestres 2016/2017 :<sup>36</sup>

		Nombre des accidents de la circulation	Nombre de blessés	Nombre de décès
Janvier à juillet	2016	14 238	21 290	1919
	2017	12 358	17715	1695

Source : centre nationale de prévention et de sécurité routière mercredi, 02 août 2017.

1695 personnes ont perdu la vie sur nos routes au cours de ce semestre de l'année 2017, contre 1.919 durant la même période de l'année 2016. On enregistre une diminution de 11.67%", a précisé le responsable lors d'une conférence de presse.

Cette baisse de la mortalité routière durant ce semestre a épargné 224 vies par rapport à la même période de l'année passée, a souligné le directeur du CNPSR ajoutant que le nombre d'accidents enregistrés de janvier à juillet était de 12358 contre 14238 durant la même période de l'année écoulée.

Cette chute du nombre d'accidents de la route est estimée à 1.83% au niveau des zones urbaines, soit 143 d'accidents en moins et 26.95 au niveau des zones rurales, soit 1.737 accidents en moins.

Il a rappelé à l'occasion que malgré cette baisse de mortalité, une augmentation est observée au cours du mois de mars durant lequel plusieurs accidents tragiques ont été enregistrés notamment dans les wilayas de Ghardaïa, El oued et Tiaret qui ont engendré 23 décès. Pour ce qui est des blessés, ces accidents ont causé des blessures à 17715 personnes contre 21290 entre janvier et juillet 2016, soit 3575 en moins notant que la meilleure baisse constatée entre janvier et février 2017, une période qui a connu, selon lui, une réduction du nombre d'accidents.

<sup>36</sup> CNPSR. Mercredi, 02 août 2017.

## Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie

### 1.4.4) Classement des wilayas selon le nombre de décès dans les accidents de la circulation 2015

**Tableau 9 : Classement des wilayas selon le nombre de décès dans les accidents de la circulation 2015 (4610 morts au total).<sup>37</sup>**

Wilaya	Nombre décès	Wilaya	Nombre décès	Wilaya	Nombre décès
<b>1-M'sila</b>	176	<b>17-Boumerdes</b>	116	<b>33-Sidi Belabes</b>	79
<b>2-Ain defla</b>	151	<b>18-Chlef</b>	114	<b>34-Guelma</b>	79
<b>3-Djelfa</b>	148	<b>19-Ouargla</b>	114	<b>35-El Bayedh</b>	72
<b>4-Biskra</b>	146	<b>20-Blida</b>	112	<b>36-Skikda</b>	71
<b>5-Batna</b>	144	<b>21-Constantin</b>	111	<b>37-Annaba</b>	70
<b>6-Alger</b>	139	<b>22-Oum El Boughi</b>	107	<b>38-Bechar</b>	63
<b>7-Tiaret</b>	135	<b>23-Tebessa</b>	104	<b>39-El Taref</b>	55
<b>8-Sétif</b>	134	<b>24-Laghouat</b>	100	<b>40-Khenchela</b>	55
<b>9-Bouira</b>	133	<b>25-Adrar</b>	99	<b>41-Illizi</b>	52
<b>10-Oran</b>	131	<b>26-Medea</b>	96	<b>42-Naama</b>	48
<b>11-Tlemcen</b>	128	<b>27-Mila</b>	94	<b>43-Jijel</b>	43
<b>12-BBA</b>	127	<b>28-Tipaza</b>	93	<b>44-Souk Ahras</b>	39
<b>13-El Oued</b>	123	<b>29-Relizane</b>	90	<b>45-Ain Temouchent</b>	37
<b>14-Mascara</b>	121	<b>30-Ghardaia</b>	86	<b>46-Saida</b>	35
<b>15-Bejaia</b>	117	<b>31-Tizi ousou</b>	84	<b>47-Tissemsilt</b>	29
<b>16-Tamenrasset</b>	117	<b>32-Mostaganem</b>	81	<b>48-Tindouf</b>	12

Source : Selon le bilan annuel établi par la direction de la gendarmerie nationale durant l'année 2015

<sup>37</sup> La gendarmerie nationale, 2015.

## Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie

Selon le bilan annuel établi par la direction de la gendarmerie nationale durant l'année 2015, 4610 morts ont été enregistrés dans des accidents de la route à travers les 48 wilayas. La wilaya de M'sila vient en tête avec 176 morts, suivi de Ain Defla avec 151 morts, et en troisième position Djelfa avec 148 morts.

L'hécatombe sur nos routes continue à enregistrer des chiffres effrayants d'année en année. En 2015, 4610 morts ont été recensés dans les accidents de la route à travers les 48 wilayas du pays.

Dans le classement des wilayas par nombre de décès dans les accidents de la route durant l'année 2015, Alger figure dans la 6ème position avec 139 morts, tandis que la capitale des hauts plateaux, longtemps réputée pour être numéro un des accidents, a été largement devancée et se positionne 8ème de ce classement avec 134 morts en 2015.

Ce classement a pour objectif de relever les causes réelles qui sont en relations avec l'environnement et la nature de ses régions là, où les accidents les plus mortelles sont enregistrés. Une région qui enregistre moins de morts que l'autre, n'est pas meilleure, parce que : « Un mort est mort de trop ».

Pour l'année 2016, le gouvernement ne cesse d'accroître des efforts pour mettre fin aux décès dans les accidents de la route, en multipliant les dispositifs sécuritaires et les campagnes de sensibilisation, comme celle qui vient d'être lancée à travers la radio nationale à partir de la wilaya d'Ain Defla, et qui circulera dans toutes les régions d'Algérie avec la participation des 48 radios locales, avec la contribution entre autre, du ministère des Transports, la Sûreté nationale, la Défense nationale et la Protection civile.

### 1.4.5) Conducteurs impliqués dans des accidents de la circulation

Tableau 10 : Répartition des conducteurs en fonction de l'âge en 2014.

	Nombre	%
Moins de 18 ans	1 010	2,52
De 18 ans à 24 ans	7 127	17,77
De 25 ans à 29 ans	7 641	19,05
De 30 ans à 39 ans	10 929	27,25
De 40 ans à 49 ans	6 545	16,32
De 50 ans à 59 ans	4 001	9,98

## Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie

Plus de 59 ans	2 260	5,64
Inconnus	588	1,47
Total	40 101	100,00

Source : Centre nationale de prévention et de sécurité routière 2014.

Selon le CNPSR en 2014 la catégorie âgée de 30 ans à 39 ans est la catégorie la plus impliqués dans les accidents de la circulation de **27,25%**.

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

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

Le directeur du CNPSR a tenu à souligner que les jeunes conducteurs sont surreprésentés dans les accidents survenus au titre du premier semestre 2017, puisque la tranche d'âge comprise entre 18 et 29 ans a été impliquée dans 4482 accidents, soit 36.27% du nombre global des sinistres routiers

### Selon le sexe

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

## Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie

### 1.4.6) Répartition des conducteurs impliqués selon le plus ancien permis de conduire

**Tableau 11 : Répartition des conducteurs impliqués selon le plus ancien permis de conduire**

	Nombre	%
Moins de deux ans	12 978	32,36
De 2ans à 5ns	10 114	25,22
De 5 ans à 10 ans	8 309	20,72
Plus de 10 ans	3 805	9,49
Inconnu	885	2,21
Sans permis	4 010	10,00
<b>Total</b>	<b>40 101</b>	<b>100,00</b>

Source : centre nationale de prévention et de sécurité routière.

Les données montrent que les conducteurs ayants un permis moins de 2 ans sont les plus impliqués dans les accidents de la route avec 32,36%, car l'acquisition du permis de conduire pour les jeunes est le passage à l'âge adulte c'est le symbole de la liberté de conduite bien que la vitesse utilisée ne devrait pas dépasser 80 km/h. Ceux de moins de 5 ans occupent la seconde position avec 25,22%, et en troisième position les conducteurs qui ne disposent de permis de conduire plus de 5 ans avec un taux de 20,72%.

Il a rappelé dans ce sillage que les conducteurs titulaires d'un permis de conduire de moins de 5 ans représentent la moitié des conducteurs impliqués, soit 49.53%.

**Tableau 12 : Les véhicules impliqués dans les accidents de la route**

	Taux(%)
Les véhicules légers	73,95%
Les motocyclistes	10,41%
Les véhicules lourds	8,95%
Les véhicules de transport des voyageurs	2,62%

Source : gendarmerie nationale.

Les véhicules légers occupent le haut du classement du nombre d'accidents avec 73.95%, parce que la part de cette catégorie de véhicule dans le parc automobile est plus

## Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie

---

importante, suivi de celle des motocyclettes avec 10.41% puis les véhicules lourds avec 8.95%.

Par ailleurs, le même responsable a relevé que les véhicules légers sont impliqués dans 72.91% des accidents de la circulation durant cette période soit 14.03% de moins tandis que les véhicules lourds sont donné pour être à l'origine de 7.81% des accidents, soit 24.79 de moins.

A noter également que les motocycles qui représentent 50842, soit 0.57 du parc automobile, sont signalés dans 12.02% des accidents soit une augmentation de 0.81%.

Quant aux véhicules de transport des voyageurs, ces derniers sont impliqués dans 2.98% des accidents entre janvier et juillet, soit 2.90% en moins.

### 2) Les moyens de la sécurité routière

Assurer la sécurité sur les routes est l'objectif des services de sécurité engagés sur ce terrain, mais quelles que soit la sévérité des peines, la vigilance des patrouilles et l'efficacité des techniques utilisées, la conscience du conducteur reste le principal levier de l'indicateur des accidents de circulation. Un conducteur discipliné contribue efficacement à la baisse du nombre des accidents de la route et, à son opposé, un conducteur inconscient et irrespectueux des lois contribuera à l'augmentation du nombre de blessés, de handicapés et de tués sur les routes.<sup>38</sup>

#### 2.1) Les radars

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

La Gendarmerie nationale a mis en service "571 systèmes radars de contrôle de vitesse de dernière génération (2015) sur le territoire national, mobiles, discrets, embraqués sur

---

<sup>38</sup>Khelif Fatma. : Tous pour moins d'accidents. Revue éditée par le CNPSR. N0 05.

## Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie

---

véhicules et capables de détecter les infractions au code de la route, en temps réel, notamment les excès de vitesse.

### 2.1.1) Qu'est-ce qu'un radar ?

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

### 2.1.2) Les types de radar

Dans un court laps de temps, la technologie des radars a fait de très grands progrès, il existe deux types de radars, le radar mobile et le radar fixe.<sup>39</sup>

#### a) Le radar mobile

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

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

### Il existe deux types de radar mobile

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

#### b) Le radar fixe

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

### -Les radars de la première génération

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

---

<sup>39</sup>Khelaf Fatma : Op cit.

## **Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie**

---

la chambre renferme un appareil photos numérique et la dernière des ouvertures, qui se situe en bas à droite, et celle réservée au radar.

### **Les radars de la deuxième génération**

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

### **Les radars de la troisième génération**

Ce sont des chambres encore plus petites, munies de trois ouvertures superposées. La caméra numérique est installée en haut, le radar au milieu et le flash sera dans l'ouverture du bas.

## **2.2) Les moyens de communication**

Les différents moyens de communication sont :<sup>40</sup>

### **2.2.1) Les mass media**

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

### **2.2.2) Les auto-écoles**

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

### **2.2.3) Les agents de la circulation**

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

### **2.2.4) Les constructeurs routiers**

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

---

<sup>40</sup>SaidChabani. : Tous pour moins d'accidents. Revue éditée par le CNPSR. N° 05. 2006.

## **Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie**

---

### **2.2.5) Les écoles**

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

### **2.2.6) Les associations**

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

En somme, la communication routière vise :

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

### **2.3) Les moyens des services de secours**

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

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

## Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie

---

### 3) législation algérienne en matière de sécurité routière

#### 3.1) Dispositions générales<sup>41</sup>

**Art. 7.** Les véhicules doivent être conçus et construits de manière à répondre aux normes fixées par voie réglementaire.

**Art. 9.** Tout conducteur de véhicule doit observer les règles de la circulation routière de manière à ne constituer aucun danger pour lui-même et pour les autres usagers.

**Art. 11.** Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire.

**Art. 16.** Toutes les précautions doivent être prises pour que le chargement d'un véhicule automobile ou remorqué ne puisse être une cause de dommage ou de danger pour autrui.

Tout chargement et quel qu'il soit le produit transporté, doit être effectué dans des conditions fixées par voie réglementaire.

**Art. 18.** Tout conducteur doit s'abstenir de conduire lorsqu'il a consommé des boissons alcoolisées ou lorsqu'il est sous l'effet de toute autre substance susceptible d'altérer ses réflexes et ses capacités de conduite

**Art. 20.** En cas d'accident corporel de la circulation ayant entraîné un homicide involontaire, les officiers ou agents de la police judiciaire soumettront le conducteur à des examens médicaux, cliniques et biologiques en vue d'établir s'il conduisait sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants.

**Art. 22.** Les résultats des analyses médicales, cliniques et biologiques sont transmis au procureur de la République de la juridiction compétente ainsi qu'au wali du lieu de l'accident.

**Art. 29.** Les véhicules doivent être munis de systèmes et de dispositifs d'éclairage et de signalisation appropriés.

**Art. 42.** En application de l'article 7 ci-dessus les véhicules automobiles doivent faire l'objet avant leur première mise en circulation d'un contrôle de conformité aux prescriptions techniques et réglementaires.

**Art. 43.** Le contrôle technique des véhicules automobiles est obligatoire.

---

<sup>41</sup> Loi n° 01-14 du 19/08/2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la sécurité routière.

## Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie

---

L'organisation de ce contrôle et les modalités de son exercice sont définies par voie réglementaire.

**Art. 44.** Tous les équipements et organes de véhicules ayant un lien avec la sécurité doivent répondre aux normes fixées par voie réglementaire.

**Art. 45.** Il est interdit à tout véhicule automobile d'émettre des fumées, des gaz toxiques et des bruits au delà des seuils fixés par voie réglementaire.

**Art. 46.** Tout véhicule doit disposer d'équipements permettant au conducteur d'avoir un champ de visibilité suffisant aussi bien vers l'avant et vers l'arrière que vers la droite et vers la gauche, pour que ce dernier puisse conduire avec sûreté.

**Art. 47.** Toutes les vitres y compris celles du pare-brise doivent être en substance transparente et conforme aux normes fixées par voie réglementaire.

**Art. 56.** Le contrôle médical périodique est obligatoire pour l'ensemble des conducteurs. Il sera effectué dans les conditions fixées par voie réglementaire.

**Art. 57.** L'enseignement de la conduite automobile à titre onéreux est dispensé par des établissements de formation agréés.

Ces établissements sont organisés et contrôlés dans les conditions fixées par voie réglementaire.

**Art. 60.** L'enseignement des règles de la circulation routière de prévention et de sécurité

En 2017 une nouvelle loi modifiant et complétant la loi n° 01-14 du 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la sécurité routière, la loi vise principalement à endiguer le phénomène des accidents de la route qui a atteint un seuil alarmant ces dernières années.<sup>42</sup>

La nouvelle loi prévoit notamment l'introduction du permis de conduire à points et le durcissement des sanctions liées aux infractions et délits.

Le système du permis à points sera géré par le ministère de l'Intérieur à travers un fichier national des permis de conduire devant recenser toutes les infractions de la route au

---

<sup>42</sup> Journal officiel- portrait du premier Ministre

## **Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie**

---

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

Durant la période probatoire de deux ans, le permis de conduire est affecté d'un capital de douze (12) points seulement, précise le texte qui note que lors de cette période, l'infraction commise entraîne l'annulation du permis de conduire. Le retrait des points se fait selon un barème qui distingue quatre degrés de contraventions qui nécessitent un retrait de 1 à 6 points selon leur nature, mais dix (10) points seront retirés en cas de délits. Après le retrait de tous les points, le permis de conduire devient invalide et son titulaire est tenu à le remettre aux services habilités du ministère de l'Intérieur. Dans ce cas, l'intéressé ne peut postuler à l'obtention d'un nouveau permis de conduire, qui sera soumis à la période probatoire, qu'après six (6) mois de la date de remise de son permis.

Le texte prévoit aussi un durcissement des sanctions contre les contrevenants aux règles de la circulation routière. Ainsi, les amendes forfaitaires pour chaque degré de contravention ont été revues à la hausse.

Pour les contraventions de 1er degré, qui concernent notamment la présentation de documents et l'usage d'un équipement de véhicule non conforme, cette amende est fixée à 2.000 DA.

Les contraventions du 2ème degré (empiètement d'une ligne continue, arrêt et stationnement abusifs...) sont punies d'une amende forfaitaire de 2.500 DA. Est puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans et d'une amende de 20.000 DA à 50.000 DA tout conducteur d'un véhicule de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge, ou le poids total roulant autorisé est supérieur à 3.500 kg, ou d'un véhicule de transport de personnes de plus de 9 places, qui serait, suite au non respect des prescriptions légales du temps de conduite et du temps de repos, à l'origine d'un accident de la circulation routière ayant entraîné un homicide involontaire.

Par ailleurs, est puni d'une amende allant entre 10.000 DA et 50.000 DA tout conducteur de véhicule qui a dépassé la vitesse limite autorisée de 30% et plus.

Le non respect du port de la ceinture de sécurité, de l'obligation du casque pour les conducteurs et passagers des cyclomoteurs et motocyclettes, la défectuosité des dispositifs

## **Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie**

---

d'éclairage et de signalisation des véhicules automobiles, le transport des enfants de moins de dix (10) ans aux places avant ainsi que l'arrêt et le stationnement dangereux sont classés comme contraventions du 3ème degré et soumises à une amende forfaitaire de 3.000 DA. Concernant les contraventions du 4ème degré, punies d'une amende de 5.000 DA, elles portent sur l'usage manuel du téléphone portable ou l'écoute par le casque d'écoute radiophonique durant la conduite et de la mise en marche à l'avant du véhicule d'appareils audiovisuels durant la conduite.

Le non respect de la distance légale entre les véhicules en mouvement et la priorité de passage dans les intersections, les manœuvres interdites sur les autoroutes et les routes express, l'emprunt de certains tronçons interdits à la circulation et l'état et la conformité des pneumatiques des véhicules à moteur aux normes sont également soumis à cette même amende.

Dans le cas de non paiement de l'amende forfaitaire, relevant des contraventions, après un délai de 45 jours à partir de la date de la constatation de l'infraction, un procès-verbal de non paiement est transmis au procureur de la République.

Comme conséquence, l'amende sera majorée à 3.000 DA pour les contraventions du 1er degré, à 4.000 DA pour les contraventions du 2ème degré, à 6.000 DA pour les contraventions du 3ème degré et à 7.000 DA pour les contraventions de 4ème degré.

En outre, un retrait de deux (2) points complémentaires du permis à points est effectué systématiquement dans ce cas.

Le nouveau texte oblige les conducteurs des véhicules de transport de marchandises (plus de 3.500 kg) et les véhicules de transport de personnes de plus de neuf (9) places d'équiper leur véhicule d'un chrono tachygraphe qui enregistre le temps de conduite, la vitesse et la distance parcourue. Il sera aussi mis en place d'un Conseil intersectoriel auprès du Premier ministre, qui sera chargé de la définition de la politique et de la stratégie nationale de prévention et de sécurité routière et de la coordination institutionnelle entre l'ensemble des acteurs concernés.

## Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie

### 3.2) Principaux aspects traités dans les textes législatifs relatifs à la sécurité routière

Le recensement et l'analyse de tous les textes réglementaires relatifs à la sécurité routière en Algérie nous a permis d'extraire des résultats intéressants. Ce travail a été réalisé dans le cadre d'un projet de recherche sur la sécurité routière entre l'université de Batna et l'union européenne en 2009<sup>43</sup> auquel nous avons été impliqués. Les différents aspects traités sont présentés par le tableau suivant :

**Tableau 13 : Aspects inclus dans les textes réglementaires en Algérie**

Sommaire des aspects législatifs			Observations
Concepts	Concepts Existe dans les textes	Traitements dans les textes permis	
<b>Permis à points</b>	oui	Poursuivre des cours pour récupérer les points	Pas d'application
<b>Code pénale pour les infractions grave</b>	oui	Création de tribunaux spéciaux	En cours d'application
<b>Contrôle de vitesse par radar</b>	oui	amendes	Nombre de radars réduits par rapport au réseau routier
<b>Contrôle de la vitesse moyenne</b>	non	-	-
<b>Contrôle de l'alcoolémie</b>	oui	Amendes+retrait immédiat de permis de conduire	Nombre de contrôle réduit
<b>Contrôle des drogues</b>	oui	Amendes+retrait immédiat de permis de conduire	—
<b>Utilisation de</b>	oui	Amendes et ou retrait	—

<sup>43</sup> Projet ESTEEM, <http://www.fares>

boubakour.edu.dz/index.php?option=com\_content&view=article&id=24&Itemid=75 A noter par ailleurs que l'état des lieux des principaux aspects traités dans les textes législatifs relatifs à la sécurité routière repose sur une demande qui a été formulée par l'OMS pour l'ensemble des pays dans le but de dresser un bilan mondial sur la situation de la sécurité routière pour l'année 2009 et pour lequel l'Algérie est le seul pays à n'avoir pas répondu.

## Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie

<b>téléphone portable</b>		de permis	
<b>Protection individuelle-ceinture de sécurité</b>	oui	amendes	–
<b>Protection individuelle-siège pour enfants</b>	non	–	–
<b>Protection individuelle-port du casque</b>	oui	Amendes	Nombre de contrôle réduit
<b>Griller de feu rouge</b>	oui	Retrait immédiat de permis de conduire	–
<b>Conduite sans permis de conduire</b>	oui	amendes	–
<b>Conduite avec une attestation provisoire</b>	oui	Suspension ou annulation de la pièce	–
<b>Contrôle des conducteurs professionnels-tachymètre</b>	Oui (télé tachymètre)		Certaines entreprises l'on fait (naftal)
<b>Pénalités spécifiques en milieu urbain: respect du stop et du parking pour le transport public</b>	non	–	–

Comme nous pouvons le constater, la réglementation algérienne en matière de sécurité routière est très prometteuse compte tenu des différents aspects traités. Mais nous avons constaté que certaines mesures prévues par la réglementation n'ont pas été appliquées. Il s'agit particulièrement de la mise en place des organes chargés de la gestion et du suivi des différentes actions de sécurité routière envisagées. Ces organes doivent être munis de

## **Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie**

---

l'autorité et du financement nécessaires à l'accomplissement des tâches qui leur sont assignées.

### **Conclusion**

Le constat précédent montre que la vétusté du parc automobile et de réseau routier constituent les principaux stimulants d'aggravation des accidents de la route, les données statistiques des accidents présentées jusqu'à l'année 2016, fait ressortir une diminution de nombre d'accident, de nombre de tués et nombre de blessés au niveau national, Malgré cette diminution il reste à déployer plus d'effort en faveur de la sécurité routière.

# Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : ver une approche globale

---

## Introduction

La lutte contre l'insécurité routière doit revêtir un caractère prioritaire, animé par une détermination sans faille pour espérer la réduction du nombre des accidents et des victimes de la route, une modification des comportements délictueux, et l'émergence d'une nouvelle culture en matière de sécurité.

Dans ce chapitre nous présentons en premier les différents acteurs de la sécurité routière. Ensuite, les mesures de la prévention des accidents de la circulation en Algérie.

### 1) Les parties prenantes de la prévention des accidents de la circulation

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

#### 1.1) CNPSR

- Engager toutes actions et mesures allant dans le sens de la promotion des méthodes de la prévention routière ;
- Coordonner les actions des différents intervenants en matière de prévention et de sécurité routière ;
- Encadrer et animer les travaux des comités de wilaya chargés de la mise en œuvre des programmes de prévention et de sécurité routière tracée par le centre ;
- Animer et organiser des campagnes de sensibilisation et de prévention routière ;
- Elaborer des rapports annuels et pluriannuels sur la sécurité routière ;
- Entreprendre des études et recherches en rapport avec ces missions ;
- Concevoir et organiser les moyens et les méthodes de la promotion de l'enseignement des règles de la prévention et de la sécurité routières dans les établissements scolaires et les centres de formation spécialisés des transports, et ce en coordination avec les autorités compétentes ;
- Développer l'information, l'éducation et la formation dans le domaine de la prévention et de la sécurité routières ;

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

## Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : ver une approche globale

---

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

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

### **Projet de Jumelage<sup>44</sup>**

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

L'activité consistera à appuyer le CNPSR pour, d'une part réformer en profondeur ses structures en vue de faire mieux collaborer toutes les parties prenantes à la problématique de la sécurité routière et d'autre part définir les emplois nécessaires et les procédures de fonctionnement. La mise en œuvre de projet de jumelage faisant intervenir un organisme de l'UE ayant une tradition en matière de sécurité routière offre l'opportunité de concrétiser le renforcement d'une structure de façon à être organisée, structurée et dotée des moyens et outils nécessaires pour mener des campagnes de prévention et de sécurité routière efficaces à même de faire baisser le nombre d'accidents de la route et d'assister les différents acteurs impliqués dans la sécurité routière et coordonner leurs actions. Le projet de jumelage constitue un cadre adéquat pour le renforcement des capacités du CNPSR à travers l'appui à ses activités d'élaboration et de vulgarisation de campagnes de prévention en matière de sécurité routière.<sup>45</sup>

---

<sup>44</sup>[www.p3a-algerie.org](http://www.p3a-algerie.org)

<sup>45</sup>Fiche de Projet de Jumelage. Appui au CNPSR pour un renforcement significatif de la Sécurité Routière. P 32, 33.

## Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : ver une approche globale

---

### 1.2) L'Etat

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

#### 1.2.1) Ministère des Transports

Permis de conduire, lois, décrets d'applications, revue de la loi, veille technique et juridique, formation des cadres, introduction des nouveaux dispositifs liés à la sécurité routière.

#### 1.2.2) Ministère des Travaux publics

L'état des routes et autoroutes, les tracés (passage par les zones urbaines ou rurales), l'implantation des passerelles, carrefours, etc.

#### 1.2.3) Ministère de l'Education et celui de l'enseignement supérieur

Sensibilisation, implantation des écoles, des portes de sorties, des horaires, et des aménagements para scolaires pour garder les écoliers.

#### 1.2.4) Ministère de l'Intérieur

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

#### 1.2.5) Ministère de la Défense

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

#### 1.2.6) Ministère de la Santé

- Inclure la sécurité routière dans les activités de promotion de la santé et de prévention des maladies.

## Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : ver une approche globale

---

- Fixer des objectifs pour l'élimination de pertes de santé inacceptables dues à des accidents de la circulation.
- Recueillir systématiquement des données sanitaires sur l'ampleur, les caractéristiques et les conséquences des accidents de la circulation.
- Appuyer la recherche sur les facteurs de risque et la définition, la mise en œuvre et l'évaluation d'interventions efficaces, y compris l'amélioration des soins.
- Encourager le renforcement des capacités dans tous les aspects de la sécurité routière et de la gestion des personnes qui survivent aux accidents de la circulation.
- Traduire des données scientifiques en politiques et en pratiques qui protègent les occupants des véhicules et les usagers de la route vulnérables.
- Renforcer les soins pré hospitaliers et hospitaliers ainsi que les services de réadaptation pour toutes les victimes de traumatismes.
- Renforcer les compétences en soins traumatologiques du personnel médical dans les soins de santé primaires, les soins de santé tertiaires et les soins dispensés dans les districts.
- Encourager une plus grande intégration des préoccupations en matière de santé et de sécurité dans les politiques de transport et définir des méthodes pour la faciliter, comme des évaluations intégrées.
- Faire campagne pour qu'une plus grande attention soit accordée à la sécurité routière, en se fondant sur les incidences connues sur la santé et sur les coûts.

### **1.2.7) Ministère de l'information et des télécommunications**

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

## Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : ver une approche globale

---

### 1.2.8) Ministère de la Justice

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

### 1.2.9) Ministère des Finances

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

### 1.3) Les associations

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

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

### 1.4) Les collectivités locales

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

### 1.5) Les compagnies d'assurances

L'assurance est une opération par laquelle une personne (l'assureur) groupe en mutualité d'autres personnes (les assurés) afin de les mettre en mesure de s'indemniser mutuellement en cas de réalisation d'une perte (le sinistre) à laquelle elles sont exposées des suites de la réalisation de certains risques, moyennant une somme appelée prime (ou

## Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : ver une approche globale

---

cotisation) payée par chaque assuré à l'assureur. Elles ont pour missions, par leurs activités de compensation des risques au sein des mutualités, d'apporter une sécurité financière aux assurés, en leur versant en cas de sinistres garantis, les indemnités contractuellement convenues.

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

### **1.6) La gendarmerie nationale**

Assure la direction des formations et unités chargées de la lutte contre les accidents de la circulation. Elle élabore la doctrine d'emploi, oriente et coordonne leur action.

La gendarmerie exerce sa mission de police de la route sur environ 95 % du territoire national. Elle a donc à sa charge la majeure partie du réseau routier et autoroutier.

La gendarmerie nationale tient une place importante au sien du dispositif interministériel de lutte contre l'insécurité routière puisqu'elle exerce son action sur 95%du territoire national ainsi que sur la majeure partie du réseau routier et autoroutier.

### **1.7) Les auto-écoles**

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

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

## Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : ver une approche globale

---

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

### 1.8) Les entreprises

L'accident de la route demeure le premier risque mortel d'accident du travail. La problématique du risque routier dans l'entreprise est complexe car elle impacte d'une part, l'entreprise en tant qu'organisation globale, et d'autre part le comportement de l'individu. Dès lors qu'il survient dans le cadre de l'activité professionnelle, un accident est considéré comme un accident du travail.

Selon le Code de la Sécurité Sociale : « est considéré comme accident du travail, quelle qu'en soit la cause, l'accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail, à toute personne salariée ou travaillant à quelque titre que ce soit, pour un ou plusieurs employeurs ou chefs d'entreprise ».

Pour être reconnu comme tel, il doit donc constituer un " fait accidentel ", pouvant être daté avec précision, à l'origine d'une lésion corporelle ou psychique, et au moment duquel il existait un lien de subordination entre la victime et son employeur.

- L'accident du salarié en mission :

La jurisprudence de la Cour de cassation ne distingue pas l'acte professionnel de l'acte de la vie courante, "sauf s'il y a la possibilité pour l'employeur ou la Caisse d'Assurance Maladie de rapporter la preuve que le salarié avait interrompu sa mission pour un motif personnel.

- L'accident de trajet :

Est reconnu comme accident de trajet celui qui survient pendant le parcours aller-retour :

- entre le lieu de travail et le lieu de résidence principale (ou une résidence secondaire stable, ou encore un lieu où le salarié se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial) ;
- entre le lieu de travail et le restaurant, la cantine ou tout autre lieu où le salarié prend habituellement ses repas.

## Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : ver une approche globale

---

### La prévention :

Les entreprises doivent :

- Assurer un entretien périodique selon les recommandations du constructeur ;
- Effectuer des inspections périodiques pour tous les organes de sécurité du véhicule ;
- S'assurer que tous les véhicules autorisés à circuler sont éligibles ;
- S'assurer que le véhicule est utilisé dans des fins pour lesquelles il est conçu ;
- Avoir une procédure en place pour la maintenance et l'inspection des véhicules ;
- Respect des prescriptions légales du temps de conduite et du temps de repos ;
- Le respect de poids total autorisé en charge.
- La création d'une restauration d'entreprise ou interentreprises, une offre de qualité pour un repas à proximité du lieu de travail (qualité du service, horaires adaptés...) inciteront les salariés à ne pas prendre leur voiture à l'heure du déjeuner.
- La création d'une crèche au niveau d'une entreprise ou d'un groupement d'entreprises sur une zone d'activité ou la réservation de places de crèches à proximité des zones de résidence des salariés, permettent de concilier plus facilement la garde des enfants et l'activité professionnelle.
- Les conciergeries d'entreprise permettent de mettre en relation les salariés avec de multiples prestataires de services (pressing, entretien du véhicule, salle de sport, poste, etc.).

### 1.9) Les professionnels de santé

#### 1.9.1) Les différents médecins qui agissent pour la prévention des accidents

La nécessité de conduire dans notre société, pour se rendre à son travail, pour mener une vie sociale, ou tout simplement pour subvenir à ses besoins élémentaires en faisant ses courses a pris une telle importance que la prévention des accidents de la route concerne aujourd'hui toutes les formes de l'exercice médical et que tous les médecins peuvent être amenés à donner un avis, un conseil ou une expertise pour réduire le risque de survenue d'un accident chez les patients qu'ils prennent en charge.

Les médecins du secteur soins (généralistes et spécialistes) Les médecins ont une relation privilégiée avec leurs patients et ils doivent les conseiller, en matière de conduite automobile. En effet selon leurs constatations cliniques et selon les résultats des examens

## Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : ver une approche globale

---

complémentaires, ils peuvent apprécier leur aptitude physique et mentale et ils doivent leur apporter des informations nécessaires, notamment sur la conduite automobile.

- a) **Les médecins urgentistes :** (Secours médicalisés, conseils aux « petits accidentés »)  
L'amélioration de la prise en charge des victimes d'accidents de la route a apporté une importante contribution à l'amélioration des données de l'accidentologie depuis une trentaine d'années. L'enjeu de l'amélioration des secours est de limiter les blessures par une intervention rapide et efficace.
- b) **Les médecins du secteur prévention :** (scolaires, travail) Les médecins scolaires peuvent agir au moment des visites médicales en favorisant le conseil sur les règles de prévention en fonction de l'âge de l'enfant : respect des feux et des passages cloutés, signalement des dangers liés à la circulation, importance du port de la ceinture de sécurité, règles liés à la circulation à bicyclette ou en roller, le port du casque et du respect du code de la route sur les cyclomoteurs. Ils peuvent aussi favoriser des actions de prévention routière en partenariat lors de rassemblements scolaires ou de conférences en privilégiant l'approche pratique et les exemples tirés de la vie quotidienne.
- c) **Les médecins du secteur contrôle/expertise :** (organismes sociaux et administratifs, assurances) Dans le cadre d'une demande d'indemnisation de ses préjudices, la victime doit apporter la preuve de son dommage: c'est l'objet de l'expertise. Le médecin expert évalue le dommage corporel en relation avec le sinistre: constatation médicale des blessures, description de leur incidence sur la vie du patient... De telles missions sont effectuées dans différents contextes procéduraux, notamment à l'initiative des assureurs ou au cours d'une procédure judiciaire.
- d) **Le médecin de famille :** grâce à un suivi s'inscrivant sur le long terme, connaît bien son patient et entretient avec lui une relation de confiance, ce qui lui permet d'avoir un rôle utile en matière de sensibilisation et d'éducation aux risques routiers.

### 1.9.2) Les pharmaciens

Le pharmacien a un rôle essentiel de conseil auprès des patients à qui il délivre des médicaments :

## Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : ver une approche globale

---

- Il a une connaissance scientifique en matière de médicaments qui est à même de lui permettre de compléter ou de confirmer l'information donnée par les médecins.
- Il est souvent amené à délivrer au même patient des médicaments prescrits par des praticiens différents, avec un risque de potentialisation qu'il peut ainsi prévenir.
- La part croissante des médicaments délivrés hors prescription, amène un risque nouveau. Ces produits (anti allergiques, produits contre la toux ou les états grippaux), sont souvent des médicaments de conception plus ancienne et sont généralement à l'origine d'effets sédatifs plus marqués que les produits sur prescription.

Enfin, face à un patient qui est essentiellement préoccupé par sa pathologie lors de la consultation médicale, la délivrance du médicament par le pharmacien est l'occasion d'un dialogue plus naturellement porté sur le traitement, ses modalités de prise, et sur ses précautions d'emploi.

### **1.9.3) Autres professionnels de la santé**

Les infirmiers et infirmières : ils peuvent également assister les patients (modalités de d'administration et précautions d'emploi pour certains traitements médicaux, en particuliers antalgiques, décontracturants susceptibles d'interférer avec la conduite). Les ergothérapeutes, orthoptistes lors de leurs programmes de rééducation. Les sages-femmes pour la conduite au cours de la grossesse ou après l'accouchement. Liste non exhaustive.

### **1.9.4) L'aide médicale d'urgence**

L'enjeu de l'amélioration des secours est de limiter les conséquences des blessures par une intervention rapide et efficace. Cette intervention associe les forces de l'ordre (sécurisation des lieux, accès au site), les sapeurs-pompiers (désincarcération, premiers secours) et la prise en charge médicale (SAMU, médecins de pompiers puis hôpital).

## Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : ver une approche globale

---

### 2) Les mesures de la prévention routière

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

#### 2.1) Mesures liées à l'Homme

##### 2.1.1) Ceintures de sécurité

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

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

##### 2.1.2) Formation et qualification du conducteur

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

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

- Révision des normes et politiques de la compagnie qui sont reliées à la conduite ;
- Techniques de conduite défensive ;

## Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : ver une approche globale

---

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

### 2.1.3) Éducation à la sécurité routière

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

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

### 2.1.4) Information médicale des seniors

Les conducteurs âgés doivent être prévenus de la diminution physiologique de leurs performances neurosensorielles (visuelles, auditives, temps de réaction), encouragés à limiter leur vitesse et la durée de conduite, à ne pas conduire la nuit, à consulter régulièrement un ophtalmologiste pour détecter d'éventuelles altérations et pour s'assurer de la qualité de leur correction optique et éventuellement se faire prescrire une correction adaptée. Les personnes âgées qui ne conduisent plus sont souvent victimes d'accidents comme piétons. L'augmentation du risque est liée au vieillissement de l'appareil neurosensoriel (visuel et auditif), au vieillissement de la fonction d'équilibration et de l'intellect (diminution de la capacité d'adaptation aux conditions changeantes de l'environnement).

## Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : ver une approche globale

---

Le sujet malvoyant doit être renseigné sur les possibilités de réhabilitation pour améliorer sa sécurité lors de ses déplacements. On peut s'adapter à un scotome central en développant une nouvelle aire de fixation par une rééducation adaptée. Un projet éducatif sera mis en place faisant intervenir l'ophtalmologiste, l'orthoptiste, l'opticien, l'instructeur en locomotion, et l'ergothérapeute spécialisé en activité de vie.

Demander conseil à son médecin : la prise en compte de l'aspect 'conduite' dans la prise de médicaments. Les seniors sont souvent considérés comme des patients « inactifs » à qui l'on peut prescrire des médicaments sédatifs que l'on éviterait chez les patients plus jeunes réputés « actifs », alors qu'il convient d'être encore plus attentif, chez eux, à respecter leur potentiel cognitif et leur vigilance. Le médecin doit également leur indiquer les précautions à prendre en cas d'affection, les aménagements possibles...le médecin peut accompagner le senior tant conducteur que piéton.

### 2.1.5) L'étiquetage des médicaments

Mise en place un pictogramme sur les boites de médicaments (un triangle rouge contenant une silhouette de voiture). Toutefois, ce pictogramme unique a vu son usage banalisé et aboutit à une inefficacité de ce dispositif.

A la suite du rapport de la Prévention Routière sur la classification des médicaments en fonction de leur risque au volant.<sup>46</sup>

Ce dispositif aidera pharmaciens et médecins à adapter les traitements à la situation de conduite de chaque patient.



**Niveau 1** : le risque est faible et dépend largement de la susceptibilité individuelle ; le patient trouvera dans la notice du médicament les mises en garde lui indiquant les cas où il devra s'abstenir de conduire (en particulier lorsqu'il aura précédemment ressenti des effets indésirables potentiellement dangereux). La prise du médicament ne remet généralement pas

---

<sup>46</sup> Urgence pratique n° 47 de juillet 2001 : sécurité routière et santé publique.

## Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : vers une approche globale

---

en cause la conduite de véhicules, mais nécessite que les patients soient informés, avant de prendre le volant.



**Soyez très prudent**  
Ne pas conduire sans l'avis  
d'un professionnel de santé

**Niveau 2** : les effets pharmacodynamiques délétères pour la conduite automobile sont prédominants par rapport à la susceptibilité individuelle : il convient d'examiner, au cas par cas, si la prise du médicament est compatible avec la conduite. La plupart du temps, le médicament n'est disponible que sur ordonnance et c'est le prescripteur qui appréciera l'état du patient et/ou sa réponse au traitement. Plus rarement, il s'agit d'un médicament disponible sans ordonnance et le conseil du pharmacien prend alors toute son importance.

La prise du médicament peut, dans certains cas, remettre en cause l'aptitude à la conduite de véhicules et nécessiter l'avis d'un professionnel de santé (médecin, pharmacien).



**Attention, danger :**  
**ne pas conduire**  
Pour la reprise de la conduite,  
demandez l'avis d'un médecin

**Niveau 3** : les effets pharmacodynamiques du médicament rendent la conduite automobile dangereuse.

Avec des médicaments de ce type (anesthésiques généraux, hypnotiques, collyres mydriatiques...), l'incapacité est généralement temporaire, mais majeure, et ne permet pas de conduire.

Compte tenu d'un éventuel effet résiduel (par exemple, après une période de sommeil induite par un hypnotique), il est conseillé au patient de se faire aider du médecin prescripteur pour savoir quand il peut à nouveau conduire, après une prise ou une administration de médicament.

## Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : ver une approche globale

---

Lors de l'utilisation du médicament, la conduite de véhicules est formellement déconseillée.

### **2.1.6) Intervention efficace des secours**

La réaction aux appels d'urgence doit être efficace de manière à assurer l'arrivée rapide des services de secours appropriés sur les lieux de l'accident. Il est possible de réduire l'intervalle de temps écoulé entre le moment de l'accident et l'arrivée des équipes de secours (délai d'intervention) en recourant à des dispositifs techniques, en adoptant des mesures infrastructurelles, en délivrant aux usagers de la route des instructions expliquant de façon claire la conduite à tenir lorsque les véhicules de secours doivent se frayer un chemin, mais aussi grâce à une bonne organisation et à une bonne coordination des actions à engager sur le lieu de l'accident.<sup>47</sup>

### **2.1.7) Premiers soins et transfert des victimes**

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

### **2.1.8) Les traversées des piétons**

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

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

---

<sup>47</sup> Commission Européenne : Meilleures pratiques en matière de sécurité routière. Guide des mesures au niveau des pays. Luxembourg. 2010.

## Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : ver une approche globale

---

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

D'autre part, la nuit détériore la perception des piétons par les automobilistes, même en présence d'éclairage public. Cet effet s'accroît lorsque la pluie s'ajoute à la nuit. Un piéton qui traverse peut alors ne pas être vu par un automobiliste et être renversé. En outre, l'alcoolisation des piétons ou des conducteurs impliqués est plus souvent observée la nuit. Hors agglomération, les rares piétons circulant de nuit le long de la chaussée courent de grands risques, car les conducteurs, s'ils sont gênés par les feux de croisement de véhicules en sens inverse, peuvent ne pas les percevoir et les percuter à vitesse élevée. Ces accidents sont particulièrement sévères. Une autre catégorie d'accident grave concerne des piétons s'affairant autour de véhicules en panne sur des infrastructures rapides (autoroutes, routes express, etc.), et qui sont trop tardivement perçus par un conducteur.<sup>48</sup>

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

### **2.2) Mesures liées aux infrastructures**

#### **2.2.1) De meilleures routes améliorent la sécurité routière**

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

---

<sup>48</sup> OMS : Rapport : Comment améliorer la sécurité des piétons ? Dossier thématique. 2015.

## Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : ver une approche globale

---

Mais en matière de sécurité routière, il faut réduire le nombre d'accidents et bien sur leur gravité, pour cela il faut un réseau routier plus sûr en particulier en zone rurale qui vapermettre de fournir un environnement sécurisé des conducteurs (usagers de la route) et bien sûr une importance économique pour la société, qui devient une question très pertinente dans le domaine de la planification des transports. Le ministère des Travaux publics devrait engager une campagne de signalisation, placer les différentes plaques du code de la route de manière très visible et dans des emplacements étudiés, procéder à la matérialisation de nos routes par des tracés visibles et étudiés.

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

### **2.2.2) La Signalisation**

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

### **2.2.3) Le trottoir**

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

Alors que le trottoir est un espace dédié aux piétons qui constituent un élément de liaison essentiel des réseaux piétonniers car ils permettent d'isoler le piéton des dangers de la circulation routière. Il permet aux différentes catégories qui composent ce groupe de marcher,

## Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : ver une approche globale

---

de courir, de jouer, de se rencontrer et de discuter. Il doit être adapté aux ressources de mobilité de tous et garantir une continuité de cheminement.

### **2.2.4) Aménagement des trottoirs**

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

Par ailleurs, cette dimension permet à une personne en fauteuil roulant d'effectuer un changement de direction à tout moment. Hauteur libre minimale (2m35) : Echafaudages de chantiers, panneaux de circulation, parasols ou stores, lampadaires, supports publicitaires suspendus, branches, ... ne doivent pas exposer le piéton au risque de se heurter la tête. Hauteurs libres insuffisantes pouvant gêner ou mettre en danger le piéton.

### **2.2.5) Passages pour piétons**

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

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

Dans la zone conduisant au passage, rien ne devrait réduire la visibilité. En effet, pour pouvoir traverser en toute sécurité, les piétons doivent être en mesure de voir, à une distance

## Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : ver une approche globale

---

suffisante, les véhicules qui arrivent et, d'autre part, être vus par les conducteurs de ces véhicules. C'est pourquoi, pour assurer une bonne visibilité à proximité d'un passage pourpiétons, il est recommandé, soit d'élargir les trottoirs à l'endroit du passage, partout où cela est possible, pour que leurs bords soient alignés avec la limite côté chaussée des emplacements de stationnement, soit de faire respecter l'interdiction de s'arrêter et de stationner avant le passage, sur une distance qui devrait être au minimum de cinq mètres. Afin de bien faire respecter cette interdiction, il est possible d'utiliser un marquage au sol approprié.<sup>49</sup>

### 2.2.6) Sécurité aux passages à niveau

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

### 2.3) Mesures liées aux véhicules

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

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

Sur le plan matériel, il faudrait renforcer le contrôle technique des véhicules en multipliant le nombre de points de contrôle pour les transports en commun, les transports de marchandise et les véhicules de tourisme dépassant un certain âge. Il y aurait lieu de mettre en place un

---

<sup>49</sup> Commission Économique Pour l'Europe Des Nations Unies : Comité Des Transports Intérieures. : Résolution d'ensemble sur la circulation routière. New York et Genève. 2010.

## Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : ver une approche globale

contrôle strict en matière de pièces de rechange des véhicules et mettre fin à l'introduction dans le pays des pièces contrefaites.

### Périodicité des visites de contrôle technique

Les visites réglementaires doivent être effectuées conformément aux périodicités spécifiées ci-après :<sup>50</sup>

**Tableau 14 : Périodicité des visites de contrôle technique**

Catégories de véhicules	Périodicité
<b>Transport en commun de personnes/Taxis/Autoécoles/ Ambulances/Transport de matières dangereuses</b>	3. A la première mise en circulation ; 4. Chaque 06 mois.
<b>Transport de marchandises (PTAC supérieur à 3.5tonnes)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• A la première mise en circulation ;</li><li>• Chaque année.</li></ul>
<b>Transport de marchandises (PTAC inférieur ou égal à 3.5 tonnes)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• A la première mise en circulation ;</li><li>• Tous les 2 ans pour les véhicules de moins de quatre (04) ans d'âge ;</li><li>• Tous les ans pour les véhicules de plus de quatre (04) ans d'âge.</li></ul>

<sup>50</sup>ENCTA (Etablissement National de Contrôle Technique Automobile). : Contrôle technique des véhicules automobiles. 2015.

### Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : ver une approche globale

<b>Véhicules de dépannage/Véhicules de Location</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• A la première mise en circulation ;</li><li>• Chaque année</li></ul>
<b>Véhicules Particuliers</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tous les 2 ans pour les véhicules de moins de six (06) ans d'âge ;</li><li>• Tous les ans pour les véhicules de plus de six (06) ans d'âge.</li></ul>
<b>Toutes les catégories de véhicules</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• A chaque changement de propriétaire ;</li><li>• A chaque ré immatriculation du véhicule.</li></ul>

Source : ENCTA : Etablissement National de Contrôle Technique Automobiles

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

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

## Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : ver une approche globale

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

Les nouveaux tarifs du contrôle technique automobile appliqués depuis le 1er janvier 2017, s'affichent comme suit :<sup>51</sup>

**Tableau 15 : Tarifs du contrôle technique automobile appliqués depuis le 1er janvier 2017**

TYPE	LIBELLE	NATURE DE VISITE	TARIF TTC
		Contre.....Visite	429.40 DA
	Véhicule Particulier	Visite.....Périodique	1022.98 DA
	Véhicule Location	Contre.....Visite	429.40 DA
		Visite.....Périodique	1022.98 DA
	Taxi	Contre.....Visite	378.90 DA
		Visite.....Périodique	1075.91 DA
<b>Leger</b>	Auto-école	Contre.....Visite	378.90 DA
		Visite.....Périodique	1075.91 DA

<sup>51</sup> Les nouveaux tarifs depuis le 1er janvier 2017 - Algérie360.htm.

## Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie : ver une approche globale

	Ambulance	Contre.....Visite	429.40 DA
		Visite.....Périodique	1176.91 DA
	TR Marchandise	Contre.....Visite	593.59 DA
		Visite.....Périodique	1433.47 DA
		Contre.....Visite	644.09 DA
	TR M Dangereuse	Visite.....Périodique	1688.41
		Contre.....Visite	593.59 DA
	Dépanneuse	Visite.....Périodique	1587.41 DA

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

### Conclusion

En matière de la prévention routière, la réduction des accidents reste fortement liée à la mise en œuvre d'une politique énergique de prévention et de lutte combinant l'aménagement du réseau, l'éducation des usagers.

Ces mesures, conjuguées à une meilleure amélioration des actions de formations, de sensibilisation, et d'éducation routière destinées aux usagers de la route à travers des stratégies de communication, avec les efforts soutenus de toutes les parties concernées en matière de prévention routière à l'effet d'atténuer le nombre d'accidents et des victimes.

## Conclusion générale

---

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

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

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

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

Malgré plusieurs insuffisances dans notre collecte de données, nous estimons que cette dernière a été d'une utilité capitale pour recueillir de nouvelles données pour compléter celle déjà existantes. Cette étude ne prétend pas apporter sur le coût total engendré par la prise en

## Conclusion générale

---

charge des victimes, ni à conduire une investigation d'envergure car nous ne disposons ni de temps, ni de la formation adéquate et encore moins des moyens financier pour mener une enquête représentatif de la population totale des victimes de la route en Algérie. Nous nous contenterons de voir nos résultats sur l'évolution des accidents de la route, de leurs caractéristiques et des mesures prises pour réduire ce phénomène dans le but de répondre à notre problématique de recherche.

### **Pourquoi les accidents de la circulation posent encore un problème ?**

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

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

L'irrespect de la loi et la non-conscientisation du danger des accidents de circulation pourraient entraîner des dégâts corporels et matériels de plus en plus graves. Prenons l'exemple de l'occupation illégale des trottoirs. Les commerçants ont squatté ces trottoirs pour les transformer en annexes de leurs boutiques, restaurants ou cafés. Contraints de marcher sur la route, les piétons sont doublement exposés au danger. Nous pouvons citer également l'exemple des voitures mal garées.

## Conclusion générale

---

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

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

# Bibliographie

---

## Ouvrage :

-Comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel : sécurité routière tous responsable : Livre Blanc. 2012.

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

-J.L.Alfaro, M. chapuis, F. fabre : coût socio-économiques des accidents de la route. Luxembourg. 1994.

-Michèle GULBOT : L'accident de la route : comprendre pour mieux agir.Mai 2006.

## Articles :

-Association prévention routière : Les accidents de la route, support pédagogique pour les études de médecine.Paris.2006.Disponible sur le site  
« [conseilmedical@preventionroutiere.asso.fr](mailto:conseilmedical@preventionroutiere.asso.fr).

-Commission Economique pour L'Europe Des Nation Unies : comité des transports intérieurs : résolution d'ensemble sur la circulation routière. New Yourk et Genève. 2010.

-Farés Boubakour : présentation devant les Ministères des résultats du projet recherche sur les coûts des accidents de route en Algérie, 24 juin 2016.

-Karim Aoudia : prévention routière : une nouvelle stratégie. Mercredi 17 mai 2017.

-prévention routière : le plan d'action de l'association de prévention routière « TariqEs-alama ». Consolidé. Publié par DK News le 13 aout 2017.

-Sofiane Barkat. L'université et la société civile à la rescousse. Publié dans'' Focus'' du 9 mai 2016.

## Thèses et mémoires :

-DERMEL Ali : Essai d'évaluation des coûts des accidents de la circulation en Algérie : cas de wilaya de Bejaia. Mémoire de magistère en science économique. Université de Bejaia. 2008.

## Bibliographie

---

-Driss Miloud : L'impact de l'environnement routier sur la sécurité routière durable. Pour obtenir le diplôme de doctorat en science de la terre et de l'univers. Université de Mascara.

-Houria BENCHRIF : étude de l'insécurité routière en Algérie : de l'usage des modèles au développement des politiques. Pour obtenir le diplôme de doctorat en sciences en hygiène et sécurité industrielle. Université Hadj Lakhdar. Batna. 2015.

-Lachheb Mohamed : Etude du profil épidémiologique des traumatisés de la voie publique dans les structures d'accueil des urgences du CHU de Kénara durant la période mars-avril 2013. Mémoire de fin d'étude en épidémiologie de santé publique. 2013.

-Zemmour Ouarda : Accident de la route et identification des facteurs de risque. Mémoire de fin d'étude en vue de l'obtention du grade de docteur en médecine. Université Badji Mokhtar. 2009.

### **Rapports et documents divers :**

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

-Hamani Abdelghanisous directeur de la circulation routière ministère des travaux publics et des transports. La situation actuelle de la sécurité routière en ALGERIE. septembre 2017.

-Khelfa Fatma : Tous pour moins d'accidents. Revue éditée par CNPSR. 2006.

- OMS (Organisation Mondiale de la Santé) : Rapport de la situation sur la sécurité routière dans le monde. 2015.

- OMS : Rapport de la situation sur la sécurité routière dans le monde. 2013.

- OMS : Rapport Mondial sur La Prévention des Traumatismes dus aux Accidents de la Circulation : Facteurs de risque. Suisse. 2004.

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

### **Sites internet :**

-ONS (Office National des Statistiques), (2016). Statistiques sur la démographie.  
<http://www.ONS.dz>.

-[www.cnpsr.org.dz](http://www.cnpsr.org.dz).

-[infotraficalgerie.dz](http://infotraficalgerie.dz)

## Bibliographie

---

-[www.premier-ministre.gov.dz](http://www.premier-ministre.gov.dz)

### **Organismes visités :**

-Direction de la gendarmerie(DG) wilaya Tiziouzou.

-La société nationale d'assurance SAA

## Liste des figures

---

<b>Figure 1</b> : Phase de l'évolution des pratiques de gestion de la sécurité routière.....	05
<b>Figure 2</b> : Conséquence socio-économiques des accidents de la circulation.....	22
<b>Figure 3</b> : Evolution de la population en Algérie.....	27
<b>Figure 4</b> : Evolution du parc automobile.....	28
<b>Figure 5</b> : Evolution du nombre d'accidents, de blessés et de tués.....	32

## Liste des tableaux

---

<b>Tableau 1</b> : Causes liées aux comportements humain.....	20
<b>Tableau 2</b> : Causes Liées aux véhicules.....	21
<b>Tableau 3</b> : Causes liées à la route et son environnement.....	21
<b>Tableau 4</b> : Evolution du parc automobile.....	28
<b>Tableau 5</b> : La structure du réseau routier en Algérie pour l'année 2015.....	30
<b>Tableau 6</b> : Comparaison des accidents de 2012 jusqu'à 2016.....	32
<b>Tableau 7</b> : L'état de la moyenne par jour des accidents, blessés et de tués, depuis l'année 2012 jusqu'à l'année 2016 à l'échelle nationale.....	34
<b>Tableau 8</b> : Comparaison des accidents de la circulation selon les premiers trimestres 2016/2017.....	35
<b>Tableau 9</b> : Classement des wilayas selon le nombre de décès dans les accidents de la Circulation 2015.....	36
<b>Tableau 10</b> : Répartition des conducteurs en fonction de l'âge en 2014.....	37
<b>Tableau 11</b> : Répartition des conducteurs impliqués selon le plus ancien de conduire....	39
<b>Tableau 12</b> : Les véhicules impliqués dans les accidents de la circulation de la route.....	39
<b>Tableau 13</b> : Aspects inclus dans les textes réglementaires en Algérie.....	48
<b>Tableau 14</b> : Périodicité des visites de contrôle technique.....	70
<b>Tableau 15</b> : Tarifs du contrôle technique automobile appliqués depuis le 1 <sup>er</sup> janvier.....	72

# Table des matières

---

## Liste des abréviations

## Sommaire

<b>Introduction Générale.....</b>	<b>I</b>
<b>Chapitre I : Concepts de base, évolution et approches de la sécurité routière.....</b>	<b>1</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>1</b>
<b>1) Concepts de base de la sécurité routière.....</b>	<b>1</b>
1.1) L'accident de la route.....	1
1.2) Victimes.....	2
1.3) Accidentologie et accidentalité.....	3
1.4) Sécurité routière.....	3
<b>2) Approches de la sécurité routière.....</b>	<b>4</b>
2.1) Evolution des approches de la sécurité routière.....	4
2.2) Approches de la sécurité routière.....	6
2.2.1) Approche orientée santé publique.....	6
2.2.2) Approche économique de la sécurité routière.....	7
2.2.3) Approche territoriale de la sécurité routière.....	9
2.2.4) Approche orientée sciences et politique publique de sécurité routière.....	9
<b>3) Les causes et les conséquences des accidents de la circulation.....</b>	<b>10</b>
3.1) Les causes des accidents de la circulation.....	10
3.1.1) Les causes liées à l'utilisateur de la route.....	10
3.1.2) Les causes liées aux matériels roulants.....	17
3.1.3) Les causes liées à l'environnement.....	19
3.1.4) Les causes des accidents de la circulation en Algérie.....	20
3.2) Les conséquences des accidents de la circulation.....	22
3.2.1) Conséquences socio-économique des accidents de circulation.....	22
3.2.2) Les conséquences sociales et humaines.....	22

# Table des matières

---

3.2.3) Les conséquences économiques.....	23
<b>4) Le Management de la Sécurité Routière avec la norme ISO 39001.....</b>	<b>25</b>
<b>Conclusion.....</b>	<b>26</b>
<b>Chapitre II : Constat sur la sécurité routière en Algérie.....</b>	<b>27</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>27</b>
<b>1) Analyse de la sécurité routière en Algérie.....</b>	<b>27</b>
1.1) Données démographiques.....	27
1.2) Evolution du parc automobile, du réseau routier.....	28
1.2.1) Parc automobile.....	28
1.2.2) Réseau routier.....	29
1.3) Permis de conduire.....	30
1.4) l'évolution du nombre d'accident, de blessés et de tués.....	31
<b>2) Les moyens de la sécurité routière.....</b>	<b>40</b>
2.1) Les radars.....	40
2.2) Les moyens de communication.....	42
2.3) Les moyens des services de secours.....	43
<b>3) Législations algériennes en matière de la sécurité routière.....</b>	<b>44</b>
3.1) Dispositions générales.....	44
3.2) Principaux aspects traités dans les textes législatifs relatifs à la sécurité routière.....	48
<b>Conclusion.....</b>	<b>50</b>
<b>Chapitre III : La prévention des accidents de la circulation en Algérie.....</b>	<b>51</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>51</b>
<b>1) Les parties prenantes de la prévention des accidents de la circulation.....</b>	<b>51</b>
1.1) CNPSR (centre nationale de prévention et la sécurité routière).....	51
1.2) L'Etat.....	53
1.3) Les associations.....	55
1.4) Les collectivités locales.....	55

# Table des matières

---

1.5) Les compagnes d'assurances.....	55
1.6) La gendarmerie nationale.....	56
1.7) Les auto- écoles.....	56
1.8) Les entreprises.....	57
1.9) Les professionnels de santé.....	58
1.9.1) Les différents médecins qui agissent pour la prévention des accidents.....	58
1.9.2) Les pharmaciens.....	59
1.9.3) Autres professionnels de la santé.....	60
1.9.4) L'aide médicale d'urgence.....	60
<b>2) Les mesures de la prévention routière.....</b>	<b>65</b>
2.1) Mesures liées à l'homme.....	61
2.1.1) Ceintures de sécurité.....	61
2.1.2) Formation et qualification du conducteur.....	61
2.1.3) Education à la sécurité routière.....	62
2.1.4) Information médicale des seniors.....	62
2.1.5) L'étiquetage des médicaments.....	63
2.1.6) Intervention efficace des secours.....	65
2.1.7) Premiers soins et transfert des victimes.....	65
2.1.8) Les traversées des piétons.....	65
2.2) Mesures liées aux infrastructures.....	66
2.2.1) De meilleures routes améliorent la sécurité routière.....	66
2.2.2) La signalisation.....	67
2.2.3) Le trottoir.....	67
2.2.4) Aménagement des trottoirs.....	68
2.2.5) Passage pour piétons.....	68
2.2.6) Sécurité aux passages à niveau.....	69

# Table des matières

---

2.3) Mesures liées aux véhicules.....	69
<b>Conclusion.....</b>	<b>73</b>
<b>Conclusion Générale.....</b>	<b>74</b>
<b>Bibliographie</b>	
<b>Liste des figures</b>	
<b>Liste des tableaux</b>	
<b>Table des matières</b>	
<b>Résumé en français</b>	
<b>Résumé en anglais</b>	

## **RESUME :**

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

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

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

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

**ABSTRACT:**

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

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

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