

Les accidents de la route en Algérie : un diagnostic pour mieux agir

Road accidents in Algeria: a diagnosis to act better

Ouramdane Nadjat ^{1*}, Ifourah Hocine ², Henchiri Jamel Eddine ³

¹ Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des Sciences de
Gestion, Laboratoire de Recherche en Management et en Techniques
Quantitatives, Université de Bejaia (Algérie)

nadjat.ouramdane@univ-bejaia.dz

² Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et des Sciences de
Gestion, Laboratoire de Recherche en Management et en Techniques
Quantitatives, Université de Bejaia (Algérie)

hocine.ifourah@univ-bejaia.dz

³ Institut Supérieur de Gestion de Gabès, Unité de Recherche RED,
(Tunisie)

jamel.henchiri@gmail.com

Reçu le: 27/02/2022

Accepté le: 08/10/2022

Publié le:05/06/2023

Résumé :

L'Algérie observe une augmentation des accidents de la circulation en dépit des mesures prises pour rendre les routes plus sûres. La lutte contre les accidents de la route revêt un caractère prioritaire.

L'étude transversale des données sur accidents de la circulation routière a pour objectif d'identifier, analyser et quantifier les dysfonctionnements caractérisant les accidents de la route. Pour cela, la lumière est mise sur les causes de ces accidents tout en tenant compte des facteurs tels que le type des véhicules impliqués, la tranche d'âge du conducteur, selon l'axe routier, la répartition selon le milieu géographique, etc.

Mots-Clés : *accidents de circulation, sécurité routière, mesures préventives, Algérie.*

Abstract:

Algeria observes an increase in traffic accidents despite measures taken to make roads safer. The fight against road accidents is a priority.

The cross-sectional study of road traffic accident data aims to identify, analyze and quantify the malfunctions characterizing road accidents. For that, the light is put on the causes of these accidents while taking into account factors such as the type

* Auteur correspondant : OURAMDANE Nadjat, e-mail : nadjat.ouramdane@univ-bejaia.dz

of vehicles involved, the age group of the driver, according to the road axis, the distribution according to the geographical environment, etc.

Keywords: *Traffic accidents; road safety; preventive measures; Algeria.*

1. INTRODUCTION

Dans de nombreux pays, la sécurité routière est devenue une préoccupation prioritaire. Les accidents de la route imposent d'immenses coûts sociaux d'effets néfastes sur l'activité économique et la qualité de vie. Chaque année, les accidents de la route tuent environ 1,35 million de personnes dans le monde et font de 25 à 50 millions blessés¹. Les traumatismes dûs à ces accidents de la circulation sont la huitième cause de décès pour tous les groupes d'âge. Ces traumatismes sont actuellement la principale cause de décès chez les enfants et les jeunes adultes de 5 à 29 ans. Le taux de mortalité dû à des accidents de la circulation routière s'élève à 18,2 pour 100 000 habitants, à l'échelle mondiale. Ce taux varie selon les régions, l'Afrique et l'Asie du Sud-Est enregistrent les taux régionaux plus élevés, avec respectivement 26,6 et 20,7 décès pour 100 000 habitants, suivies par les régions de la Méditerranée orientale et du Pacifique occidental, avec des taux comparables au taux mondial, 18 et 16,9 décès pour 100 000 habitants respectivement. Les régions des Amériques et de l'Europe quant à elles ont les taux les plus bas de 15,6 et 9,3 décès pour 100 000 habitants respectivement.²

Certaines mesures ont permis la réduction des accidents et la mise en place de mécanismes capables de rendre les routes moins dangereuses pour les différents usagers³. Ainsi, des défis doivent être relevés, ils consistent en la mise en place des infrastructures appropriées pour soutenir les politiques, le renforcement de la collaboration multisectorielle, la sensibilisation du grand public, la compréhension et le respect des nouvelles réglementations.

Dans le but de réduire de moitié les décès dûs aux accidents de la route, et suite au succès de la première décennie d'action pour la

sécurité routière 2011-2020, l'assemblée générale des nations unies a appelé à une deuxième décennie d'action en matière de sécurité routière de 2021 à 2030. Les organisations de la société civile et les partenaires internationaux devront prendre des mesures urgentes pour atteindre cet objectif ambitieux. La nouvelle décennie d'action pour la sécurité routière 2020-2030 offre l'occasion de s'appuyer sur les succès et les leçons des années précédentes et de les utiliser afin de sauver d'avantage de vies.⁴

En Algérie, comme partout dans le monde, le fléau des accidents de la circulation constitue une menace majeure pour la santé publique, et ses conséquences économiques et sociales sont désastreuses, au-delà du drame humain qui endeuille chaque année, des milliers de familles. En dépit des mesures prises pour rendre les routes plus sûres, l'Algérie a déploré 18949 accidents de la circulation en 2020 dont 2 844 morts et 25 836 blessés⁵. Ceci nous amène à nous interroger sur les raisons de cette augmentation du nombre d'accidents et de décès sur les routes en Algérie et à essayer de définir, entre autres, les mesures afin de réduire et d'atténuer ces chiffres. L'analyse approfondie de l'accidentologie routière en Algérie permet de disposer d'une perspective générale dans laquelle s'inscrit le système de la sécurité routière, dans la mesure où elle permet de fournir des éléments de compréhension de ce fléau.

Dans cette étude, il est question d'explorer la situation des accidents de la circulation en mettant la lumière sur l'accidentologie routière en Algérie, à travers une analyse exploratoire les données des accidents de la route sur une période qui s'étale entre 2000 et 2020, afin d'identifier les principaux facteurs de risque d'accidents de la route et de définir des propositions et des alternatives pour réduire les accidents de la circulation.

2. La sécurité routière en Algérie

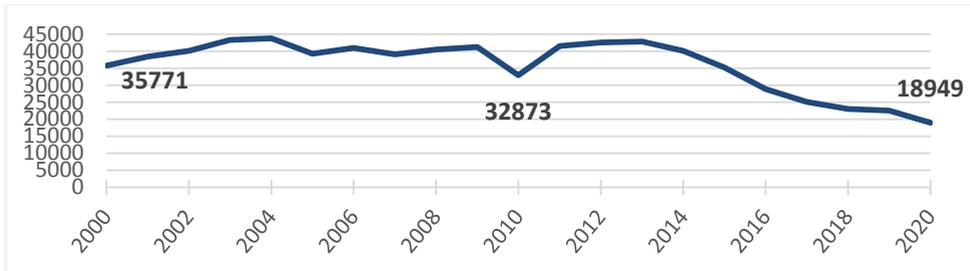
Le nombre d'accidents de la route et de victimes ne cesse de croître depuis le début des années 1970 avec un taux de croissance

dépassant parfois 50%. Ce nombre est remarquablement important depuis l'année 2000.⁶

2.1. Evolution des accidents de la route

La figure 1 représente l'évolution du nombre d'accidents de la circulation en Algérie entre 2000 et 2020.

Fig.1. Evolution du nombre d'accidents de la circulation (2000-2020)



Source : Réalisé par nos soins à partir des données de la Délégation Nationale à la Sécurité Routière (D.N.S.R)

L'analyse de la figure 1 montre qu'entre 2000 et 2004, le nombre d'accidents a connu une évolution à la hausse où on a enregistré le plus grand nombre d'accidents, avec un taux de croissance estimé à 22.38%. L'année 2005, a connu une recrudescence des accidents de la circulation marquant une baisse de 10.38% par rapport à l'année 2004. Cette baisse par rapport aux années précédentes est marquée par le fait de la mise en place d'un nouveau dispositif réglementaire et son effet d'annonce (loi 16-04 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière) caractérisée par le renforcement du système de contrôle-sanction de sécurité routière.

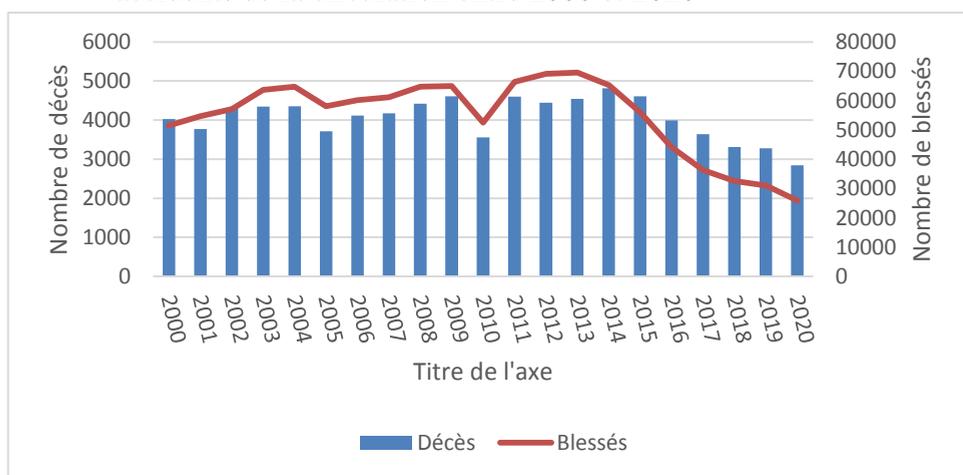
Par ailleurs, la période allant de 2006 à 2009, s'est distinguée par une tendance haussière enregistrant une évolution moyenne annuelle de 1.31%.⁷ Un creux remarquable est constaté en 2010 qui se traduit par une baisse de 20.26%. Cette baisse importante enregistrée dans le nombre d'accidents de la circulation est suivie d'une tendance haussière jusqu'en 2013. La période allant de 2014 à 2020 s'est distinguée par une évolution moyenne négative. Cette baisse significative du nombre d'accidents de la route se traduit par un taux

de diminution de 10.85%. L'année 2020 a enregistré 18949 accidents corporels qui constituent le plus bas seuil enregistré depuis 1970.⁸

2.2. Evolution des décès et blessés par accidents de la circulation

Selon la Délégation Nationale à la Sécurité Routière (DNSR), l'année 2020 a enregistré le taux de mortalité le plus bas depuis l'année 1975, période au cours de laquelle il avait été déploré le décès de 2.579 personnes⁹.

Fig.2. Evolution du nombre de décès et de blessés causés par les accidents de la circulation entre 2000 et 2020



Source : Réalisé par nos soins à partir des données de la D.N.S.R

Nous pouvons observer que les chiffres sont passés de 4025 décès pour l'année 2000 à 3560 en 2010 pour enfin atteindre le plus bas seuil en 2020 en enregistrant 2844 décès. Tandis que, le nombre de blessés a connu la baisse la plus conséquente au cours de ces dernières années (fig.2). En effet, après avoir enregistré un pic en 2013, avec un nombre de 69.582 personnes blessées, cet indicateur a entamé une baisse continue pour atteindre le nombre de 44.007 en 2016 puis 25.836 personnes blessées en 2020. Le nombre de 25.836 personnes blessées, recensé au cours de l'année 2020, constitue le meilleur taux obtenu depuis l'année 1974, période au cours de laquelle il avait été déploré un nombre de 24618 personnes blessées.

3. Situation de l'accidentologie en Algérie

3.1. Bilan des accidents de la route des tués et des blessés

La lecture du tableau 1 indique que le nombre d'accidents corporels de la circulation routière a enregistré une baisse de 15,81% au cours de l'année 2020 comparativement avec celui enregistré durant l'année 2019, soit 3558 accidents en moins.

Tableau n°1 : Nombre d'accidents, de tués et de blessés pour 2019 et 2020

	Année 2019	Année 2020	Ecart	Evolution
Accidents	22507	18949	-3558	-15,81%
Tués	3275	2844	-431	-15.81%
Blessés	31010	25836	-5174	-16.68

Source : Réalisé par nos soins à partir des données de la D.N.S.R

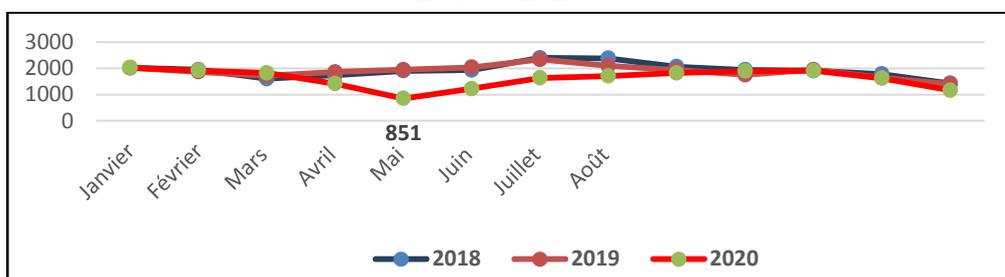
De même, la mortalité routière a enregistré, pour la même année une baisse importante en comparaison avec l'année 2019. Soit 2844 personnes qui ont perdu la vie sur nos routes au cours de l'année 2020, contre 3275 durant la même période de l'année 2019, ce qui équivaut à une diminution de 13.16%. Une baisse encourageante à laquelle que nous pouvons tous contribuer à faire progresser. Cette baisse exceptionnelle est à relativiser en raison du contexte de crise sanitaire ayant entraîné des mesures de restrictions de déplacements qui ont eu des effets massifs sur le trafic routier. En effet, durant les périodes de confinement et de couvre-feux le nombre d'accidents a fortement chuté, en raison notamment du confinement imposé par les autorités pour freiner la pandémie de Covid-19.

Pour ce qui est du nombre de personnes blessées sur nos routes, l'année 2020 a enregistré une baisse de 16.68 % : 25836 personnes blessées ont été blessées au cours de l'année 2020, contre 31010 personnes durant la même période de l'année 2019, soit 1560 blessés en moins.

3.2. Répartition mensuelle des accidents corporels

L'évolution des accidents corporels causés par des accidents de la route entre 2018 et 2020 est représentée par la figure 3. L'analyse révèle une saisonnalité dans les séries mensuelles des années 2018 et 2019, avec des mois d'hiver (janvier et février) à haut niveau d'accidentologie qui culmine au cours de l'été avec une descente progressive à partir du mois de septembre jusqu'à décembre. Cette évolution est en partie due à l'évolution du trafic suite à la rentrée sociale et en partie aux conditions météorologiques.

Fig.3. Répartition mensuelle des accidents de la circulation entre 2018 et 2020



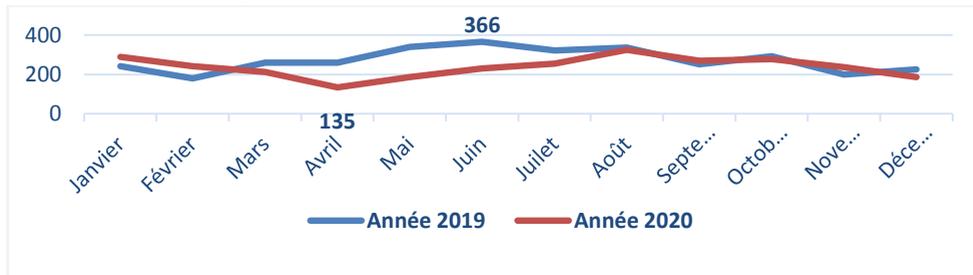
Source : Réalisé par nos soins à partir des données de la D.N.S.R

L'effet de la météo est assez complexe car d'une part, le mauvais temps est propice à la diminution de la circulation, d'autre part, les premières phases de pluie sont accidentogènes. Néanmoins, l'année 2020 a connu une baisse significative des accidents corporels entre mars et août 2020, où l'on observe une importante diminution au mois d'avril qui a atteint 56.27%. C'est une période rappelons-le qui a été marquée au cours de l'année 2020 par l'application du protocole sanitaire imposé et la restriction du trafic à l'intérieur et entre les wilayas. Toutefois, le premier bimestre 2020 a été particulièrement accidentogène, avec la survenance d'une série d'accidents qui a coïncidé avec la période hivernale. Ce même indicateur a également connu une augmentation durant les derniers mois de l'année 2020.

3.3. Répartition mensuelle de la mortalité

L'examen de la répartition de la mortalité mensuelle entre 2019 et 2020 permet de donner une vision sur la situation de la mortalité causée par les accidents de la route.

Fig.4. Répartition mensuelle de la mortalité de 2019 à 2020



Source : Réalisé par nos soins à partir des données de la D.N.S.R

Nous pouvons constater une diminution significative du nombre de personnes tuées sur nos routes pendant les mois de Mai et de Juin de l'année 2020, soit une baisse de 45% et 48% respectivement ce qui correspond à 153 et 136 vies épargnées comparativement avec la même période de l'année 2019. On constate une diminution significative du nombre de personnes tuées sur nos routes pendant les mois de Mai et de Juin de l'année 2020, soit une baisse de 45% et 48% respectivement ce qui correspond à 153 et 136 vies épargnées comparativement avec la même période de l'année 2019.

La baisse des accidents corporels durant des derniers mois de l'année 2020 a influé positivement sur l'indicateur de la mortalité qui a connu globalement un fléchissement. En revanche, le premier bimestre 2020 a enregistré particulièrement une augmentation du nombre de personnes tuées comparativement avec la même période de l'année 2019 avec la survenance d'une série d'accidents qui a coïncidé avec la période hivernale (fig.4).

3.4. Répartition mensuelle du nombre de blessés

Nous pouvons constater, de la figure 5, que le nombre de blessés sur nos routes a connu une baisse significative au cours de l'année 2020.

Fig.5. Répartition mensuelle du nombre de blessés pour 2019 et 2020.



Source : Réalisé par nos soins à partir des données de la D.N.S.R

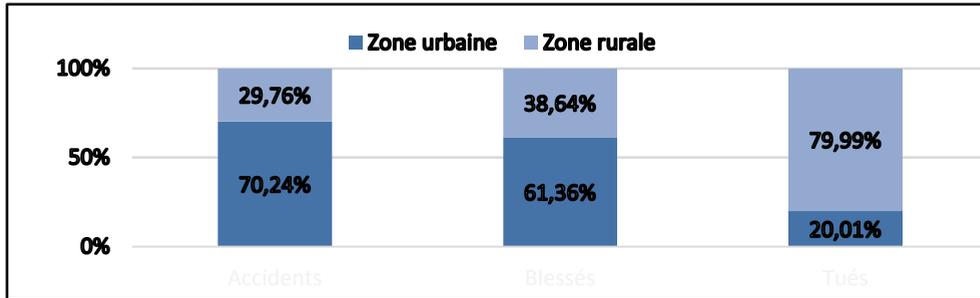
Cette diminution est enregistrée pendant les mois d'Avril, Mai et Juin. Le mois d'Avril a connu une baisse de 59.17%, 1594 blessés en moins. Tandis que pour les mois de mai et juin la baisse est de 39,02% et 32.93%, soit 1078 et 1082 blessés en moins respectivement.

Cette situation est fortement liée à la sinistralité générale observée durant ces mois, qui a connu une réduction importante du nombre d'accidents corporels de la circulation routière. Une augmentation a été observée au cours de premier bimestre 2020, par rapport à la même période de l'année 2019, sachant que la même période a connu une augmentation du nombre d'accidents précédemment signalée.

4. Répartition géographique des accidents de la route

Selon la D.N.S.R, les statistiques liées aux accidents de la route sont inégalement réparties entre les zones urbaines et rurales. La répartition géographique des accidents de 2020 n'ont pas échappées à ce constat.

Fig.6. Répartition des accidents, tués et blessés par milieu en 2020



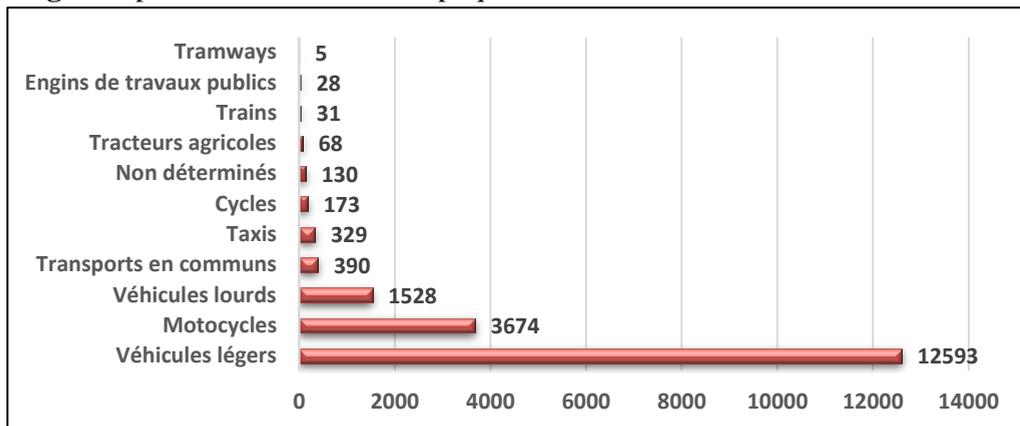
Source : Réalisé par nos soins à partir des données de la D.N.S.R

En effet, nous pouvons remarquer que 70.24% des accidents sont survenus annuellement en agglomération contre 29.76% en rase campagne. En termes de tués, ce dernier milieu abrite plus des 61% des tués contre 1/4 en agglomération. Ceci est dû essentiellement au fait que les accidents hors agglomération sont souvent conjugués à l'excès de vitesse dont les conséquences sont très graves et engendrent par la suite beaucoup de victimes. Ainsi, le réseau routier hors agglomération n'est pas le plus accidentogène, mais c'est là où les accidents sont les plus graves.

5. Répartition des véhicules impliqués dans les accidents de la circulation

La catégorie de véhicules la plus impliquée dans les accidents de la route en Algérie est celle des véhicules de poids légers avec 66.46% du nombre total d'accidents (fig.7). Cela s'explique par l'évolution du parc automobile en Algérie¹⁰. Puis, viennent en deuxième position les motocycles avec un taux de 19.39% qui peut être expliqué par l'excès de vitesse des usagers et leur manque de conscience ainsi que l'utilisation massive des motocyclettes vu l'encombrement des routes en ville. Par ailleurs, il convient de souligner que les motocycles représentent 171988 soit 1,83% du parc automobile.

Fig.7. Répartition des véhicules impliqués dans les accidents de la route en 2020.



Source : Réalisé par nos soins à partir des données de la D.N.S.R

La catégorie des poids lourds occupe la troisième place avec un taux de 8.06% des accidents survenus au cours de la période considérée. Cela peut s'expliquer par l'interdiction d'accès des poids lourds en ville. Les véhicules de transport en commun de voyageurs et de transport collectif sont moins impliqués dans les accidents avec seulement 2,90%.

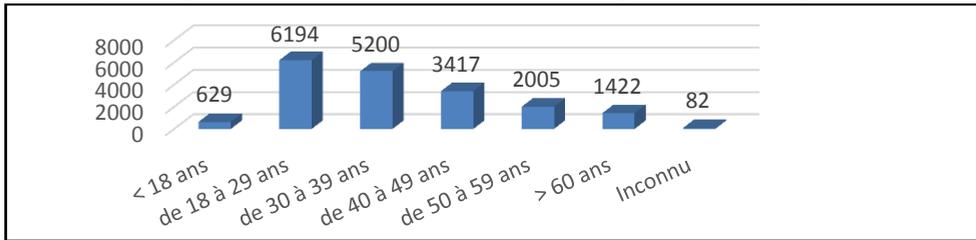
Les véhicules de transport des voyageurs, taxis et cycles sont impliqués dans les accidents survenus durant l'année 2020 avec 2.06%, 1.74% et 0.91% des accidents respectivement.

6. Caractéristiques des conducteurs impliqués dans les accidents de la circulation

6.1. Répartition des accidents selon l'âge du conducteur

Il ressort de l'analyse de la répartition des accidents de la route survenus au titre de l'année 2020, selon l'âge du conducteur, que c'est les jeunes conducteurs qui sont surreprésentés.

Fig.8. Répartition des accidents de la route par classe d'âge en 2020



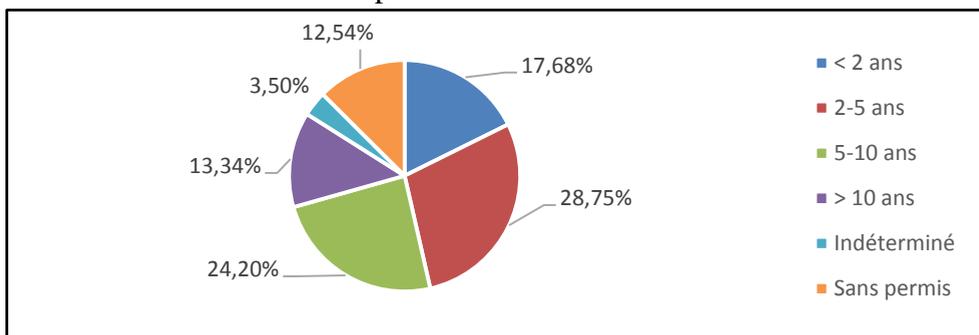
Source : Réalisé par nos soins à partir des données de la D.N.S.R

En effet, c'est la classe des 18-29 ans qui est la plus exposée aux accidents de la circulation routière survenus au titre de l'année 2020 (fig.8). En effet, cette tranche d'âge a été impliquée dans 6194 accidents corporels, soit 32.69% du nombre total d'accidents. Quant à la catégorie des 30 à 39 ans, elle est impliquée dans les accidents avec un taux qui s'élève à 27.44% des accidents survenus. Le taux d'accidents connaît une réduction régulière lorsqu'on passe progressivement d'une catégorie d'âge à une autre plus élevée. Les classes des moins de 18 ans, des moins de 60 ans et ceux dont l'âge n'a pas été déclaré (classe inconnu) étant les moins exposées avec un taux de 3.32%, 7.5% et 0.43% du nombre global des accidents.

6.2. Répartition selon l'ancienneté du permis de conduire

Les conducteurs titulaires d'un permis de conduire de moins de 05 ans représentent près de la moitié (46,43%) des conducteurs impliqués dans des accidents de la circulation routière au cours de l'année 2020.

Fig.9. Répartition des accidents de la circulation selon l'ancienneté du permis de conduire



Source : Réalisé par nos soins à partir des données de la D.N.S.R

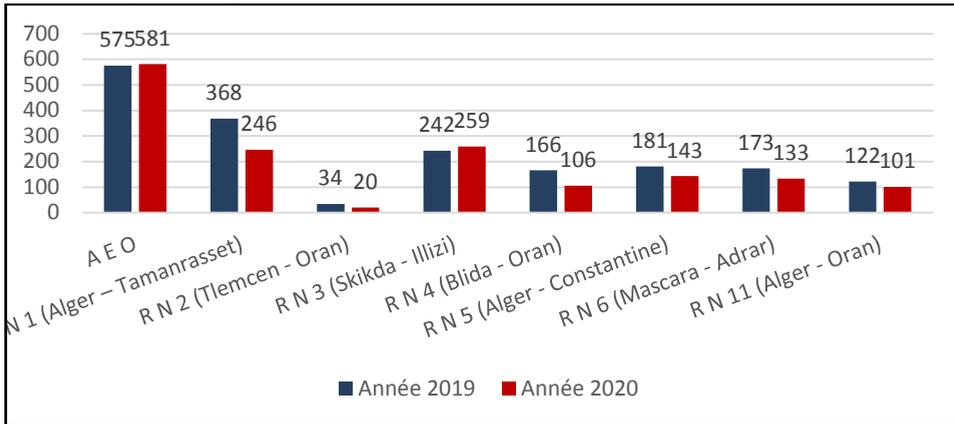
Cet état de fait peut être expliqué, en grande partie, par le faible apprentissage à la conduite et le jeune âge des nouveaux titulaires des permis de conduire, lesquels favorisent les comportements irresponsables et les postures dangereuses et irréfléchies en circulation.

Il est important de signaler que 12.54% des accidents, survenus en 2020, sont causés par des conducteurs n'ayant pas de permis de conduire.

7. Les accidents de la circulation selon l'axe routier

L'autoroute Est-Ouest et la Route Nationale n° 01 (RN1), en raison de la longueur de leur tracé et de la dangerosité de certains de leurs tronçons, ont comptabilisés le plus grand nombre d'accidents durant l'année 2020 avec respectivement 581 et 246 sinistres enregistrés.

Fig.10. Répartition des accidents de la route selon l'axe routier



Source : Réalisé par nos soins à partir des données de la D.N.S.R

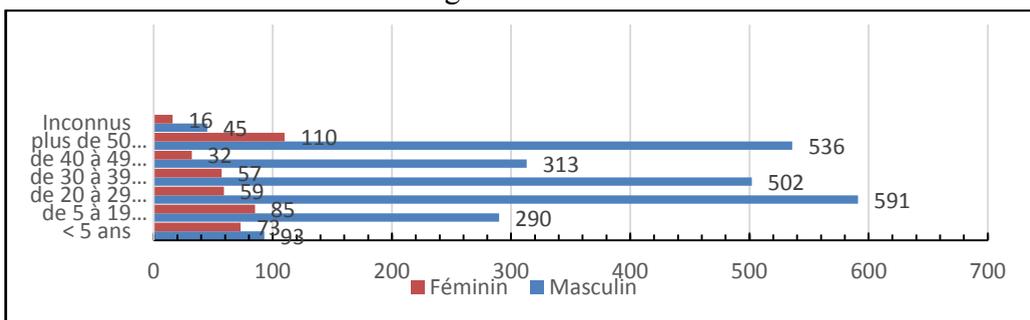
Toutefois, il est constaté une diminution des sinistres comparativement avec l'année 2019, soit 33,15% pour la RN1. La route nationale la plus sûre demeure la Route Nationale n° 2 (RN2), reliant Tlemcen à Oran, avec 20 accidents corporels comptabilisés, soit une diminution de 41.18% par rapport à l'année 2019.

8. Les victimes d'accidents de la route selon leur âge

8.1. Les tués

La mortalité due à la route passe par un maximum pour les victimes âgées entre 20 et 29 ans chez les hommes et les victimes âgées de plus de 50 ans chez les femmes (fig.11).

Fig.11. Répartition des victimes tuées dans des accidents de la route selon l'âge en 2020



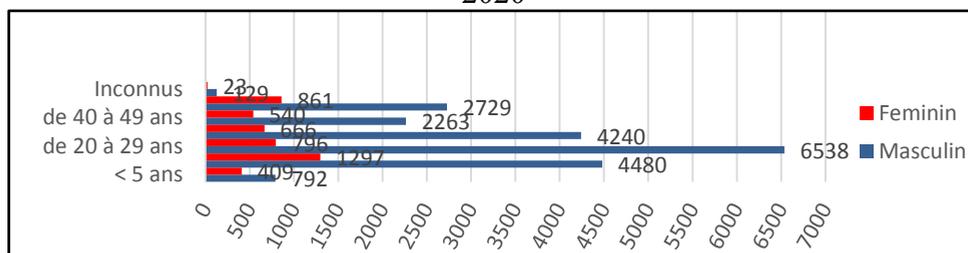
Source : Réalisé par nos soins à partir des données de la D.N.S.R

Dès leur jeune âge, les hommes risquent davantage que les femmes d'être impliqués dans un accident de la route. Près des trois quarts (73 %) des tués sur les routes sont des hommes de moins de 25 ans qui courent près de trois fois plus de risques d'être tués dans un accident de voiture que les jeunes femmes. 15,42% des personnes décédées sont de sexe féminin soit 432 victimes.

8.2. Les blessés

Dès leur jeune âge, les hommes risquent davantage que les femmes d'être impliqués dans un accident de la route (fig.12).

Fig.12. Age et sexe des victimes blessées dans les accidents de la route en 2020



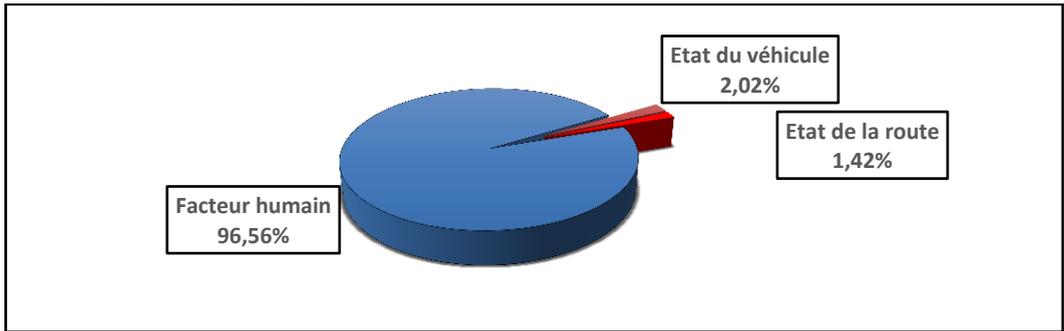
Source : Réalisé par nos soins à partir des données de la D.N.S.R

En effet, la proportion de victimes blessées légèrement parmi l'ensemble des victimes d'accidents corporels est plus forte chez les hommes que chez les femmes et ce, toutes tranches d'âge confondues (fig.12). En effet, 82,18% des personnes blessées sur les routes sont de sexe masculin, soit 21171 victimes contre 17,82% blessées chez les femmes, soit 4592 victimes.

9. Les principales causes d'accidents de la circulation durant l'année 2020

Les principales causes d'accidents de la circulation sont dues à l'être humain, aux moyens de transport et à l'environnement.

Fig.13. Les principales causes des accidents de circulation en 2020



Source : Réalisé par nos soins à partir des données de la D.N.S.R

L'être humain est le premier facteur d'accidents avec plus de 96% du nombre d'accidents constatés en 2020. Ainsi ces accidents sont dus principalement à l'excès de vitesse enregistrant un taux de 17.15%. En deuxième lieu vient l'inattention ou baisse de vigilance sur les routes avec un taux 13.73%. Des taux moins importants sont enregistrés pour la perte de contrôle du véhicule, les dépassements dangereux, l'imprudence des piétons au moment de traverser la chaussée et le refus de priorité avec des taux respectifs de 6.46%, 6.37%, 5.37% et 5.09%. Le reste des causes ont enregistré des taux évalués, en moyenne, à 1%.

L'état du véhicule a enregistré 382 accidents durant l'année 2020, dont 151 causé par des pneumatiques défectueux et 121 par des freins défectueux.

11. CONCLUSION

Avec le développement de la motorisation individuelle et de l'urbanisation très rapide, les accidents de la route atteignent une amplitude alarmante dans notre pays. Les causes d'accidents sont multiples et font intervenir simultanément les comportements individuels peu adaptés aux conditions de circulation, la diversité des trafics, l'inadéquation des infrastructures et des véhicules, et enfin une organisation des transports qui ne promeut pas les modes les moins dangereux ou ceux à faible risque pour la collectivité.

A l'instar des pays du monde, l'Algérie a fait de la sécurité routière une priorité en prenant des mesures visant la réduction des accidents de la circulation. En somme, en application du plan mondial de la décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, l'Algérie a entrepris des dispositions pour l'amélioration de la réglementation liées au code de la route, la mise en application du contrôle technique pour garantir plus de sécurité aux véhicules, la sécurité des routes et l'organisation de campagnes de sensibilisation auprès de la population. Cela reste insuffisant, malgré la baisse considérable des chiffres liés à l'accidentologie depuis 2013. En effet, le nombre d'accidents de la route a connu une diminution remarquable à partir de l'année 2013, en passant de 42846 accidents enregistrés à 18949 accidents enregistrés en 2020. Soit une baisse de 55.77%. Il en est de même pour les blessés et les tués par accidents de la circulation qui ont connu une baisse de 49.84% et 29.34% respectivement. Bien que ces chiffres paraissent encourageants, mais en termes de vies humaines, cela fait une moyenne journalière de 103 accidents qui ont causés pas moins de 11 morts et 157 blessés. Au vu de ces indicateurs, il apparaît que la lutte contre l'insécurité routière doit revêtir un caractère prioritaire, animé par une détermination sans faille pour espérer la réduction du nombre d'accidents et de victimes de la route, ainsi qu'une modification des comportements délictueux, et l'émergence d'une nouvelle culture en matière de sécurité routière. Le constat précédent montre l'utilité de l'introduction de nombreux réajustements au nouveau code de la route qui ont montré des signes très significatifs en matière de sécurité routière. Ces mesures, conjuguées à une meilleure amélioration des actions de formation, de sensibilisation, et d'éducation routière destinées aux usagers de la route à travers des stratégies de communication, permettraient ainsi de lutter contre ce fléau qui génère des coûts exorbitants pour l'Etat.

Le dernier amendement de la loi N° 01-14 du 19 Août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière modifiée et complétée, par la loi 17-05 du 16 février 2017, intervient

conformément au programme d'actions établi par les pouvoirs publics. Ce programme d'actions consiste à revoir l'organisation structurelle de la sécurité routière, mettre en place le permis à points, mettre en œuvre le chronotachygraphe et former au brevet professionnel les conducteurs professionnels. Le précieux concours des différents départements ministériels concernés par la sécurité routière a apporté une large contribution pour déclinier la courbe de croissance des accidents de la route et fléchir les comportements délictueux des conducteurs. Enfin, même si le constat établi des données statistiques des accidents jusqu'à l'année 2020, a révélé un déclin important, il reste à déployer plus d'efforts en faveur de la sécurité routière.

Des mesures doivent être prises : D'abord, renforcer les campagnes de sensibilisation au niveau national en direction des différents usagers de la route d'une manière permanente, particulièrement durant la période estivale. Ensuite, le véhicule doit être pris en charge par les contrôles nécessaires, la lutte contre la contrefaçon et le contrôle de conformité du véhicule précédé nécessairement par un dispositif normatif de référence qui doit concilier entre les impératifs de sécurité minimum et ceux du droit à la mobilité. Enfin, vient le renforcement du programme d'entretien des routes, par la mise à niveau de la signalisation routière, la réalisation des voies express au niveau des axes routiers entre les principales villes du pays et le traitement des points noirs sur le réseau routier national.

12. Notes de fin :

1- Organisation Mondiale de la Santé, « Principaux repères sur les accidents de la route », [en ligne], (consulté le 20 septembre 2021).

2- Organisation Mondiale de la Santé, (2018), « Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde : il est temps d'agir » ; p1-7.

3- Madani Azzeddine, Chella Tarik et Bouder Abdelmadjid, « Les principales causes des accidents de la circulation routière et les mesures d'atténuation en Algérie », European Scientific Journal, (2015), p.164.

4- Organisation Mondiale de la Santé, (2020), « Plan mondial pour la décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 », p.6.

- 5- Délégation Nationale à la Sécurité Routière, (2020), « étude statistique sur les accidents de la route et les victimes de la circulation »
- 6- Kaïd-Tlilane Nouara, (2011), « Essai d'évaluation de l'ampleur et des coûts des accidents de circulation dans la wilaya de Béjaïa », projet de recherche CNEPRU n° M00620080024. Rapport global, Université de Béjaïa ; p.87-89.
7. Cette période a vu la promulgation le 22 juillet 2009 de la loi 09-03 modifiant et complétant la loi n°01-04 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière.
- 8- Délégation Nationale à la Sécurité Routière, (1970-2000), « Statistique sur les accidents de la route en Algérie ».
- 9- Ibid.
- 10- Office National des Statistiques, (2020), « Les immatriculation des véhicules automobiles », N°914.

13. Références :

1. Livres :

- Kaid-Tlilane Nouara et Dermel Ali, (2017), *Les accidents de la route en Algérie*. Editions Al-Djazair, Algérie.

2. Articles de Journal :

- Berkat Ghania, Benkirat Abdelaziz et Boubakour Farès, « La prévention et la sécurité routière en Algérie : enquête auprès des usagers de la route (Alger-Batna-Guelma et Sétif) », *La revue des sciences commerciales*, Vol.16 n°2, 2017.
- Bouhamed Nesrine et Laurent Carnis, « Enjeux et défis de la sécurité routière en Tunisie », *RTS-Recherche Transport Sécurité, IFSTTAR*, 2020.
- Boutebal Saad Eddine, « La sécurité routière en Algérie : quel impact des véhicules ? », *Revue parcours cognitifs des sciences sociales et humaines*, Vol.09 n°03, 2020.
- Madani Azzeddine, Chella Tarik et Boudier Abdelmadjid, « Les accidents de la route en Algérie, nécessité d'un diagnostic », *Revue parcours cognitifs des sciences sociales et humaines*, Vol.03 n°09, 2020.
- Madani Azzeddine et Tello Ghiat, « Les principales causes des accidents de la circulation routière et les mesures d'atténuation en Algérie », *European scientific journal*, Vol.11 n°20, 2015.

3. Articles de séminaire :

- Thierry Brenac et Marine Millot, « Incidence des choix de planification urbaine sur l'insécurité routière », Gestion urbaine, sécurité routière et environnement, actes de séminaire du projet SEGUR 2001-2002, Actes INRETS n°86, France, Novembre 2002.

4. Rapports :

- Délégation Nationale à la sécurité routière, DNSR, (2020), « Etude statistique sur les accidents de la route et les victimes de la circulation », Algérie.
- Délégation Nationale à la sécurité routière, DNSR, (2020), « Bilans statistiques 2000-2020 », Algérie.
- Délégation Nationale à la Sécurité Routière, DNSR, (2000), « Etude statistique sur les accidents et les victimes de la circulation », Algérie.
- Délégation Nationale à la Sécurité Routière, (1970-2000), « Statistique sur les accidents de la route en Algérie ».
- Organisation Mondiale de la Santé, OMS, (2010), « Plan mondial pour la décennie d'action pour l'amélioration de la sécurité routière 2010-2020 ».
- Organisation Mondiale de la santé, OMS, (2018), « Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde : il est temps d'agir », Suisse.
- Organisation Mondiale de la santé, OMS, (2018), « Sauver des VIES- module technique sur la sécurité routière», Suisse.
- Organisation Mondiale de la Santé, OMS, (2020), « Plan mondial pour la décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 », Suisse.
- Office National des Statistiques, ONS, (2020), « Les immatriculation des véhicules automobiles », N°914.