

LES PRINCIPALES CAUSES DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ROUTIERE ET LES MESURES D'ATTENUATION EN ALGERIE

Dr. Madani Azzeddine

Maitre de conférences en géographie et Aménagement du territoire
Faculté des sciences sociales et humaines
Université Djilali Bounaama Khemis Miliana - Algérie

Dr. Tello Ghiat

Maitre de conférences -A- Géographie Faculté des Sciences de la terre et de
l'Univers, Université D'Oran 2 Mohamed BENAHMED- Algérie

Abstract

Algeria is ranked among the countries with a high number of traffic accidents, which causes several deaths and injuries each year. In this article we will put light on the causes of these accidents in the vast territory of Algeria which is located in Northern Africa and which has significant road infrastructures. We also intend to spread their distribution between urban and rural areas and their nature. We highlight the measures taken to reduce the number of such accidents, and to protect the lives of passengers and pedestrians by improving road networks safety inside and outside the cities. Finally we propose new measures to reduce accidents in highways and in different types of roads in Algeria.

Keywords: Traffic accidents, mitigation measures, accident causes, Algeria

Résumé.

L'Algérie est classée parmi les pays qui enregistrent un nombre très élevé d'accidents de la circulation, lequel fait de nombreux morts et blessés chaque année. Dans cet article nous allons mettre la lumière sur les causes de ces accidents enregistrés dans le vaste territoire de ce pays situé en Afrique du Nord et disposant d'importantes infrastructures routières. Nous comptons également étaler leur répartition entre le milieu urbain et rural ainsi que leur nature. Il est question de mettre en relief les mesures prises pour réduire le nombre de ces accidents et protéger les vies des passagers et piétons en améliorant la sécurité dans les réseaux routiers à l'intérieur et à l'extérieur des villes. Pour conclure nous proposons de nouvelles mesures pouvant contribuer dans la réduction des accidents qui continuent de se produire sur

les autoroutes ainsi que les différents types de routes constituant le réseau routier Algérien.

Mots-clés: Accidents de la circulation, mesures d'atténuation, causes d'accident, Algérie

Introduction

Les accidents de la circulation continuent de faire de nombreuses victimes dans plusieurs pays du monde. 1,24 million de décès par accidents de la circulation sont enregistrés par an dans les routes du monde entier (OMS, 2013). Cette augmentation du nombre de décès a poussé de nombreux pays à prendre des mesures visant la réduction des accidents et la mise en place de mécanismes capables de rendre les routes moins dangereuses pour les différents types d'usagers. Certaines mesures ont permis la réduction du nombre de morts dans les routes puisque le problème des accidents de la circulation apparaît donc pouvoir être réglé par les politiques publiques qui renvoient les individus à leurs obligations à travers des actions de sensibilisation, d'éducation ou de répression (Gilbert Claude, 2009) Ainsi entre 2007 et 2010, le nombre de décès dans les routes a baissé dans 88 pays comptant près de 1,6 milliard d'habitants (OMS, 2013) ce qui montre qu'il est possible de protéger les vies humaines dans les routes avec l'application de plus de mesures de protection.

Les dispositions prises par des pays s'inspirent des orientations de l'assemblée générale des nations unies (ONU) parues dans la résolution A/RES/64/255 (ONU, 2010), laquelle proclame la décennie 2011- 2020, décennie d'action pour la sécurité routière, et ce afin de stabiliser puis réduire le nombre de décès dans les routes. Les actions visent la mise en œuvre des activités au niveau national, régional et mondial.

L'Algérie située en Afrique du Nord observe une augmentation des accidents de la circulation et ce en dépit des mesures prises pour rendre les routes plus sûres. La question qui se pose vise à déceler les raisons de cette augmentation de décès dans les routes en Algérie et définir, entre autre, les mesures capables de stabiliser et réduire par la suite le nombre de décès dans ce vaste pays.

Pour traiter cette problématique, il est question d'explorer la situation des accidents de la circulation dans le monde et particulièrement dans le continent africain et avec plus d'approfondissement dans le vaste territoire Algérien. Le plan d'action de la décennie 2011-2020 sera également étudié pour voir son application en Algérie et ce qu'il prévoit . A la fin de cet article, des propositions et des alternatives seront définies pour réduire les accidents de la circulation.

Le nombre de décès par accident de la route varie d'une région à une autre dans le monde

Les régions du monde observent une variation dans le nombre de décès dans les routes. Cette variation est liée au niveau de vie dans chaque région. Les pays à revenu intermédiaire observent le plus de décès dans les routes soit un taux de 20,1 pour 100 000 habitants, les pays à revenu faible enregistrent 18,3 pour 100 000 habitants, en revanche les pays à revenu élevé observent 8,7 pour 100 000habitants (OMS, 2013).

Selon le découpage de l'OMS, la région Afrique enregistre le plus élevé taux avec 24,1 alors que la région de la méditerranée orientale occupe la 2^e place avec 21,3 pour 100 000 habitants, la région pacifique occidental et celle de l'Asie du sud-est observent le même taux soit 18,5, la région Amériques, quant à elle, enregistre 16,1 pour 100 000 habitants, l'Europe dispose du taux le plus bas soit 10,3 (voir Tableau 1 et fig1)

Région	Taux de mortalité par accident de la route pour 100 000 habitants
Afrique	24,1
Méditerranée orientale	21,3
Pacifique occidental	18,5
Asie du Sud-Est	18,5
Amériques	16,1
Europe	10,3

Tab. 1 : Taux de mortalité par accident de la route par Région Source (OMS, 2013)

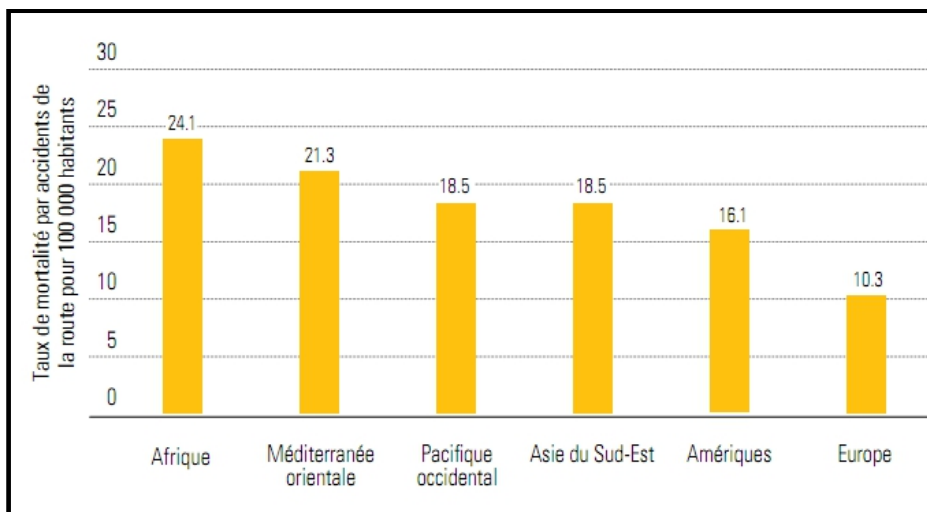


Fig. 1 : Taux de mortalité par accident de la route par Région Source (OMS, 2013)

La répartition des décès et des accidents de la routes par groupe de révu montre que les pays à revenu intermédiaire qui compte 72% du totale de la population mondiale enregistrent 80% de décès par les routes (voir

Tableau 2). Les pays à revenu faible avec 12% de la population observent 12% de décès. Entre autre ,les pays à revenu élevé soit 16 % de la population mondiale enregistre 8% de décès.

Groupe de pays par revenu	Taux Population	Taux décès par accidents de la route
Pays à revenu intermédiaire	72	80
Pays à revenu faible	12	12
Pays à revenu élevé	16	8

Tab. 2 : Taux de population et de décès par accidents selon groupe de pays par revenu :Source : (OMS, 2013)

Quel type d'usager de la route est victime des accidents des accidents dans les régions du monde ?

Dans l'ensemble des pays du monde les décès des piétons (22%), des motocyclistes (23%) et des cyclistes (5%) représentent 50% des décès par accidents des routes (voir Tab.3)

Région	Piétons	Motocyclistes	Cyclistes	Occupants Du véhicule	Autres
Afrique	38	7	5	43	7
Méditerranée orientale	28	14	3	37	18
Pacifique occidental	25	36	8	23	8
Asie du Sud-Est	12	33	4	15	36
Amériques	23	15	3	42	17
Europe	27	12	4	50	7
Monde	22	23	5	31	19

Tab.3. Répartition des taux de décès par type type d'usager et par région Source (OMS, 2013)

Les décès des piétons sont très élevés dans la région d'Afrique, laquelle enregistre 38% du total des décès dans les routes. La région de la méditerranée orientale a enregistré 28% des décès parmi les piétons ce qui la classe en 2^e position parmi les régions observant le plus de décès. La région de l'Europe se positionne en 3^e position avec 27% suivit de la région du pacifique occidental avec 25%. En 5^e position se trouve la région des Amériques avec 23%, en revanche la région de l'Asie du sud-est a observé le moins de décès parmi les piétons soit un taux de 12%.

S'agissant des motocyclistes, ce type d'usager de la route observe des taux de décès élevés dans les régions du pacifique occidentale et de l'Asie du sud-est avec respectivement 36% et 33% des décès. Les régions des Amériques, de la Méditerranée orientale et de l'Europe ont observé respectivement 15%, 14% et 12% des décès. Pour ce qui est des cyclistes, la

région du pacifique occidental a observé le plus élevé taux de décès avec 8% alors que la région de l’Afrique a enregistré 5%. Les autres régions ont enregistré des taux variant entre 3 et 4%.

Les statistiques de l’organisation mondiale de la santé (OMS) disent aussi que le taux de décès parmi les occupants du véhicule est élevé dans la région de l’Europe avec 50% de décès, la région de l’Afrique se classe en 2^e position avec 43% de décès. La région des Amériques et celle la Méditerranée orientale ont enregistré respectivement 42% et 37% de décès, en revanche la région du pacifique occidental et celle de l’Asie du sud-est ont observés les taux les plus bas avec respectivement 23% et 15% de décès.

Cette variation dans les taux de décès pour les types d’usager cités et par région est liée au niveau de développement qu’a observé chaque région, un développement ayant abouti à la mise en place d’une réglementation convenable et des actions d’aménagement urbain et régional favorisant la protection des usagers dans les routes.

Le plan mondial pour la décennie d’action pour la sécurité routière (2011-2020)

Ce plan mondial a pour but de servir de base à des plans d’action nationaux et locaux. D’après ses concepteurs, ce plan pourrait être l’occasion de favoriser l’engagement politique et financier au niveau mondial et national et inciter les donateurs à intégrer la sécurité routière dans leur programme d’assistance. Ainsi durant la décennie, il est attendu que les pays à revenu faible ou intermédiaire adoptent plus vite des programmes de sécurité routière d’un bon rapport cout/efficacité alors que les pays à revenu élevé pourraient progresser dans l’amélioration de la sécurité et partager leur expériences et leur connaissances (ONU, 2010).

Ce plan prévoit également la mise en œuvre d’activité au niveau local, national, régional et mondial. Au niveau national qui comprend aussi le local et le régional, les pays sont encouragés à intervenir sur les cinq volets à savoir la gestion de la sécurité routière, la sécurité des routes et mobilité, la sécurité des véhicules, le comportement des usagers de la route et les soins après l’accident. Des mesures sont citées pour chaque volet dans le plan mondial pour une décennie pour la sécurité routière (2011-2020).

Le nombre de décès, de blessés et d’accidents en croissance en Algérie

L’Algérie qui est située dans le nord du continent Africain, s’étend sur une superficie d’environ 2,4 millions de km². Le nombre d’accidents de la circulation ne cesse d’augmenter avec notamment 42477 accidents à travers l’ensemble du territoire algérien soit 116 accidents par jour pour la seule année 2012. Les chiffres figurant dans le tableau 4 montrent que durant la période allant de 2003 à 2012 le nombre d’accidents n’a pas changé

significativement puisqu’il a varié dans un intervalle de 39000 à 43700 accidents. Alors que pour les décès et les blessés les nombres ont augmenté respectivement en passant de 3660 à 4447 et de 52435 et 69141 . L’année 2012 a enregistré le plus grand nombre d’accident soit 69141 blessés (voir fig2).

Année	Nombre accidents	Moyenne accident/jour	Décès	Blessés
2012	42477	116	4447	69141
2011	41467	114	4598	66361
2010	32873	90	3660	52435
2009	41224	113	4607	64979
2008	40481	111	4422	64708
2007	39010	107	4177	61139
2006	40885	112	4120	60120
2005	39233	107	3711	58082
2004	43777	120	4356	64714
2003	43227	118	4343	63699

Tab. 4 : Nombre d’accidents, de décès, de Blessés et moyenne d’accidents par jour en Algérie (2003-2012). Source : (CNPSR, Etude statistique sur les accidents et les victimes de la circulation, 2012)

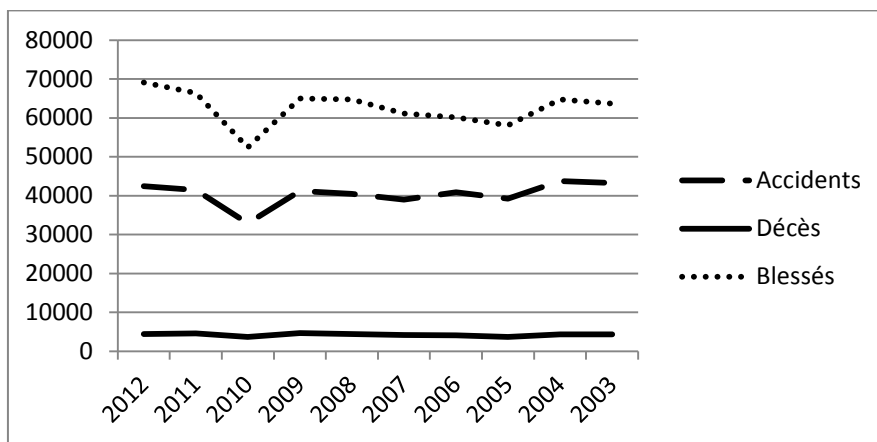


Fig.2 : Nombre d’accident, de décès et de blessés période 2003-2012. Source : (CNPSR, Etude statistique sur les accidents et les victimes de la circulation, 2012)

Une analyse de la figure 2 montre également que le nombre de décès n’a pas baissé significativement durant toute cette période contrairement au nombre d’accident qui a vu une baisse significative en 2010. Le même constat est enregistré pour le nombre de blessés durant cette même année 2010.

Pour ce qui est de la répartition des accidents à travers le pays, le nombre varie d’une région à une autre pour différentes raisons. Le vaste territoire Algérien est partagé en quatre régions (Est, Centre, Ouest, Sud), la

région Est compte le plus grand nombre d'accidents de la circulation soit 16007 accidents durant l'année 2012, et ce à cause de la topographie de cette région, laquelle a influé considérablement sur la forme du réseau routier. La région du centre se classe en 2^e position en observant également un nombre important d'accidents soit 12323 durant l'année 2012. La région Ouest et celle du Sud observent le moins d'accidents de la circulation en enregistrant respectivement 10109 et 4038 accidents durant l'année 2012 (voir tab. 5).

Pour la région du sud et celle de l'ouest, elles disposent d'une topographie moins influante par rapport aux régions du centre et de l'est.

Année	Region Est	Région Centre	Région Ouest	Région Sud	Total Pays
2012	16007	12323	10109	4038	42477
2011	15301	12363	10169	3634	41467
2010	12497	9607	7983	2786	32873
2009	15495	12188	10003	3538	41224
2008	15732	11652	9471	3626	40481
2007	15537	11470	8616	3387	39010

Tab. 5 : Nombre d'accidents par région. Source : (CNPSR, Etude statistique sur les accidents et les victimes de la circulation, 2007-2012)

Le milieu rural en Algérie observe le plus d'accidents par rapport au milieu urbain, cela semble logique en fonction des caractéristiques de chaque milieu. Ainsi il est enregistré 25307 accidents dans le milieu rural et 17170 accidents dans le milieu urbain durant l'année 2012 (voir tab 6) .

Pour ce qui est de la période allant de 2005 à 2011, le nombre d'accidents dans le milieu rural a varié entre 16979 et 24193 accidents alors que le milieu urbain a enregistré entre 15894 et 18467 accidents.

Année	Nombre accident milieu rural	Nombre accident milieu urbain	Nombre accidents
2012	25307	17170	42477
2011	23000	18467	41467
2010	16979	15894	32873
2009	22873	18351	41224
2008	22947	17534	40481
2007	22042	16968	39010
2006	24193	16692	40885
2005	22648	16549	39233

Tab 6 : Nombre d'accidents par milieu rural et urbain. Source : (CNPSR, Etude statistique sur les accidents et les victimes de la circulation, 2005-2012)

Quelles sont les causes des accidents de la circulation en Algérie ?

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

sur le réseau routier. Selon les statistiques 2012 du centre national de prévention et sécurité routière (CNPSR) algérien, les causes directes des accidents de la circulation sont liées à l'être humain à hauteur de 90,64%, au moyen de transport (5,09%) et à l'environnement avec 4,27%. Alors que l'année 2011 a observé 92,03% d'accident liés au facteur humain, 4,66% au moyen de transport et 3,31% à l'environnement.

Les mêmes données disent que le comportement de l'être humain qui est à l'origine des accidents de la circulation, se manifeste principalement par l'excès de vitesse avec des taux élevés de 24,63% et 18,30% pour 2012 et 2011 par rapport au nombre total des accidents. Pour les dépassements dangereux, l'année 2012 a enregistré 9,26% soit une hausse par rapport à l'année 2011, laquelle a vu 7,54% des accidents à cause de ce genre de dépassement.

S'agissant des pertes de contrôle du véhicule qui constituent l'une des causes humaines, l'année 2012 a enregistré 4,37% soit une baisse considérable par rapport à l'année 2011 où les routes ont observé 14,88% des accidents. Entre autre, les autres causes n'ont pas enregistré une grande variation ce qui laisse comprendre qu'il reste beaucoup à faire pour atténuer l'impact de ces causes sur le nombre d'accidents. Une lecture du tableau 7 montre d'une manière générale que le non respect du code de la route est à l'origine du nombre important d'accidents enregistrés.

Les causes humaines des accidents	Année 2012	Année 2011
Excès de vitesse	24,63	18,30
Dépassement dangereux	9,26	7,54
Non utilisation passage piétons	6,02	6,89
Non respect de la distance de sécurité	5,59	4,84
Manque de vigilance dans les quartiers	5	4,28
Manœuvre dangereuse	4,46	2,63
Perte de contrôle	4,37	14,88
Refus d'accorder la priorité	3,96	4,10
Manque de vigilance des piétons	3,80	3,71
Non respect des plaques de signalisation	2,91	2,27
Changement de direction sans signalisation	2,74	2,03
Circulation à gauche	2,71	2,41
Circulation des piétons sur le bord de la chaussée	2,26	2,61
Conduite en état d'ivresse et de prise de drogue	1,37	1,63
Conduite sans permis de conduire	1,30	1,26
Non respect du signalisation stop	1,05	2,02
Conduite en sens interdit	1,02	1,22
Manque de vigilance au passage des motocyclettes et vélos	0,97	1,59
Utilisation du téléphone	0,23	0,53
Autres	6,99	7,29
Total	90,64%	92,03%

Tab. 7 : Les causes humaines des accidents de la circulation par taux
Source : (CNPSR, 2005-2012)

Les causes se rapportant aux moyens de transport sont liés en particulier à l'état du véhicule et c'est pour cela que l'instauration de l'obligation du contrôle technique des véhicules est applicable en Algérie. Pour sa part l'environnement routier influe également sur les accidents de la circulation avec des accidents qui ont eu lieu à cause de la chaussée glissante et dégradée, du climat, et de la présence d'obstacles sur les routes .

Par ailleurs, les auteurs des accidents de la circulation durant l'année 2012 sont partagés entre chômeurs (24,17%), conducteurs professionnels (17,86%), fonctionnaires (15,48%), commerçants (10,77%), agriculteurs (6,01%) et autres (25,71%) (CNPSR, 2012)

Pour ce qui est de la nature des véhicules, les statistiques disent que les véhicules légers et individuels sont à l'origine de 75,37% des accidents survenus au niveau national au cours de l'année 2012. Alors que les camions représentent 10,41% des causes d'accidents.

Ainsi les véhicules légers qui sont à l'origine des accidents de la circulation à hauteur de 75,37% représentent 63,38% du parc national roulant (voir tableau 8). Ce qui implique que le véhicule léger est très utilisé en Algérie par rapport au transport en commun et aux autres moyens de transport.

Année de mise en circulation	Total parc roulant	Taux	Véhicule tourisme	Taux
Avant 1997	2772738	57,61	1599787	33,24
1997	36148	0,75	20623	0,43
1998	35987	0,75	26023	0,54
1999	47160	0,98	32503	0,68
2000	21563	0,45	13432	0,28
2001	24039	0,50	16226	0,34
2002	81778	1,70	67020	1,39
2003	93697	1,95	71847	1,49
2004	125711	2,61	93535	1,94
2005	183590	3,81	121837	2,53
2006	195677	4,07	136885	2,84
2007	214377	4,45	151050	3,14
2008	153541	3,19	111780	2,32
2009	185821	3,86	131237	2,73
2010	142780	2,97	97742	2,03
2011	234883	4,88	165386	3,44
2012	263065	5,47	193264	4,02
Total	4812555	100	3050217	63,38

Tab. 8 : Le parc roulant (avant 1997 – 2012) et le nombre de véhicule de tourisme Source : (ONS, 2012)

Une lecture des données figurantes dans le tableau 8 montre que le nombre d'acquisition des véhicules légers a augmenté considérablement à partir de l'année 2000 alors que les véhicules immatriculés avant 1997

représentent 33,24% du parc roulant, leurs états constituent un danger pour la sécurité routière, et ce en dépit de la présence du contrôle technique. Cette augmentation dans le nombre de véhicule est également liée à l'augmentation des salaires et l'ouverture du marché Algérien à la commercialisation de ce genre de moyen de transport avec des prix raisonnables.

Par ailleurs, des difficultés continuent d'exister pour assurer des soins aux blessés après les accidents, ce qui complique la situation et ne permet pas de sauver des vies. Les difficultés d'intervenir dans les autoroutes à cause de l'absence des points de sorties n'assure pas une prise en charge médicale. En plus de cela le renforcement des services d'urgence en médecins spécialisés et des moyens d'évacuation est très utile pour prendre en charge les personnes victimes des accidents de la circulation.

Discussion :

A l'instar des autres pays du monde, l'Algérie a pris des mesures visant la réduction des accidents de la circulation, et ce à travers l'adoption et l'application des lois prenant en compte les facteurs de risque. Cependant, il reste encore à faire vis-à-vis du nombre des accidents enregistrés.

Le facteur humain est montré du doigt comme étant la cause principale d'accident de la circulation d'autant qu'en 2012 les chiffres disent que 90,64% des accidents sont liés à l'être humain alors qu'en 2011 le taux enregistré représentait 92,03%. En revanche pour la période allant de 2005 à 2010, les taux ont varié entre 88,68% et 90,15% (voir tableau 9), ce qui signifie que le facteur humain continue de causer de plus en plus d'accidents et l'excès de vitesse constitue 24,63% des causes d'accidents en 2012, un taux classé très élevé par rapport au autres causes.

S'ajoute à cela les véhicules légers sont à l'origine de 75,37% des accidents de la circulation en 2012, et ce en dépit de l'application de la nouvelle réglementation en matière d'infraction au code de la route et la mise en place de campagnes de sensibilisation à travers les différents supports.

Année	Facteur humain	Moyen de transport	Environnement routier	Autres causes
2012	90,64	5,09	4,27	-
2011	92,03	4,66	3,31	-
2010	88,68	4,60	3,43	3,29
2009	89,46	4,24	3,31	2,99
2008	89,43	4,63	3,90	2,04
2007	90,15	4,95	4,90	-
2006	89,02	5,75	5,23	-
2005	88,97	5,69	5,34	-

Tab. 9 : Les causes des accidents de la circulation période 2005-2012.

Source : (CNPSR, Etude statistique sur les accidents et les victimes de la circulation, 2005-2012)

La mise en application de contrôle technique n'a pas donné des résultats attendus puisque les statistiques disent qu'en 2012 et 2011 les accidents ayant pour cause les moyens de transport représentent respectivement 5,09% et 4,66% du nombre totale. Alors que durant la période (2005 - 2010) les taux ont variés entre 5,69% et 4,24%. Ces taux signifient que la différence n'est pas importante malgré l'obligation de passer le contrôle technique des véhicules et particulièrement les organes suivant : le freinage, la direction, la visibilité, l'éclairage et la signalisation, la liaison au sol, la structure et la carrosserie, les équipements, les organes mécaniques, la pollution et le niveau sonore (Décret exécutif, 2003).

En plus de cela, durant l'année 2012, le parc roulant comptait 57,61% de véhicules différents genres immatriculés avant 1997, ce qui veut dire des moyens de transport assez vieux de plus de 15 ans. Ce genre de véhicule en dépit du contrôle technique représente un danger pour les usagers. L'état de la route est souvent à l'origine d'accidents très graves. Les changements climatiques sont aussi des causes d'accidents. Les chaussés deviennent ainsi plus glissantes et la visibilité s'affaiblie pour les usagers de la route.

En Algérie l'environnement routier continue d'être à l'origine des accidents de la circulation avec 4,27% des accidents en 2012. Pour la période allant de 2005 à 2011, les taux ont varié entre 5,34% et 3,31%. Ainsi des mesures sont prises par les services des travaux publics pour améliorer l'état des routes et réduire leurs impacts négatifs sur les usagers.

Les campagnes de sensibilisation et de prévention lancées à travers les mass-médias et dans différents milieux n'arrivent pas encore à contribuer à la réduction du nombre des accidents de la circulation. Ces campagnes de prévention doivent mobiliser l'ensemble des catégories sociales concernées par la mortalité routière (Matthieu, 2011).

En somme, l'Algérie en application du plan mondial de la décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 a entrepris des dispositions pour l'amélioration de la réglementation liées au code de la route, le contrôle technique pour garantir plus de sécurité aux véhicules. Pour la sécurité des routes, en dépit des mesures prises cela est insuffisant. Ce qui a été fait dans les 5 volets reste insuffisant pour l'instant puisque les statistiques des accidents de la circulation n'ont pas changé considérablement par rapport aux années précédentes.

Conclusion

Les accidents de la circulation en Algérie continuent de susciter l'attention des autorités . L'année 2012 a enregistré 4447 décès et 69141 blessés , des chiffres qui poussent à réagir rapidement puisque le facteur humain, les moyens de transport et l'environnement routier continuent d'être

à l'origine de ces accidents de circulation. Les mesures prises jusqu'à maintenant sur le plan réglementaire, sensibilisation et travaux d'entretien des routes ne semblent pas atteindre leurs objectifs. Ainsi il est utile de trouver des solutions en intervenant en premier sur le volet comportement de la population puisque 90,64% des accidents sont liés au facteur humain et 24,17% des accidents ont été causés par des chômeurs en 2012. Les mesures à prévoir dans ce volet sont les suivantes :

- œuvrer pour réduire l'utilisation du véhicule individuel et encourager les personnes à se déplacer dans les moyens de transport en commun pour les longues distances en ville et à l'extérieur. Et pour cela il faudrait interdire le stationnement dans certains endroits des villes et augmenter les droits de stationnement dans d'autres. La suppression des subventions aux prix des carburants est nécessaire d'autant qu'actuellement l'Algérie se classe parmi les pays où les carburants sont les moins chers avec en moyenne 0,26 dollar le litre, soit 10 fois inférieur aux prix appliqués dans les pays européens et même dans beaucoup de pays voisins (HADDOUCHE, 2013). Cette suppression va diminuer l'utilisation du véhicule et réduire ainsi les risques d'accidents et également la pollution atmosphérique et économiser une enveloppe financière importante d'autant qu'en 2010, le montant de la subvention des carburants a atteint selon le rapport de l'organisme onusien (PNUD) 8,5 Milliards de dollars (environ 650 milliards de dinars Algériens (HADDOUCHE, 2013). D'autres actions doivent suivre la suppression des subventions aux prix du carburant, il s'agit de réduire l'impôt sur les sociétés et opérateurs de transport en commun et ce pour maintenir le prix de déplacement.

- sensibiliser les différentes tranches d'âges de la société sur les risques de la conduite, l'importance du respect du code de la route et le déplacement à pied et par vélo, lesquels contribuent à la préservation de la santé des citoyens et lutte contre l'apparition des maladies cardio-vasculaire et autres types . Les campagnes de sensibilisation sont supposées persuader les automobilistes d'adapter des comportements plus sécuritaires au volant (D'Onghia François et al, 2008) et les usagers de la route à opter aussi pour un comportement plus sécuritaire dans leur vie quotidienne.

- renforcer le contrôle de l'application du code de la route par la mise en place d'un système de surveillance par caméra sur les réseaux routiers y compris dans les autoroutes et l'installation de radar de contrôle d'excès de vitesse.

- renforcer la formation dans les auto-écoles et ce avec l'implication des spécialistes en psychologie afin que le futur conducteur intègre psychologiquement et intellectuellement les infractions pouvant être commises comme un facteur de risque et, qu'à l'avenir, il ne soit impliqué dans un accident (Nallet Buisson Nathalie et Makhlouf Djaouida, 2010)

Pour le volet moyen de transport, les mesures à prendre pour réduire les accidents de la circulation concernent particulièrement l'interdiction de circulation pour les véhicules ayant consommé une durée de vie de plus de 15 ans. Il est également question de renforcer le contrôle technique par l'introduction d'un contrôle additionnel selon la distance parcourue. Encourager l'achat de véhicules équipés de technologie de sécurité visant à améliorer la sécurité routière en se focalisant sur les interactions entre le conducteur, le véhicule et l'infrastructure (Lefevre R. et al, 2008)

S'agissant des mesures à prendre pour l'environnement routier, il est utile de mettre en place un service chargé de repérer sur le réseau routier les différentes dégradations de la chaussée et capable d'intervenir rapidement pour la réhabilitation. La mise en place d'un système d'information et de communication capable d'informer à temps les usagers de la route sur la situation climatique et les mesures de sécurité à prendre, et ce dans le cadre de la mise en place d'un système de transport intelligent (ITS) . Ce genre de système s'insère dans la politique nouvelle qui voit dans la technologie la seule réponse à des interrogations sociales sur les externalités négatives du rapport de l'homme à l'espace à la mobilité (Ygnace Jean-Luc, 2010)

References:

CNPSR. (2012). *Etude statistique sur les accidents et les victimes de la circulation, centre national de prévention et sécurité routière.*

CNPSR. (2005-2012). *Etude statistique sur les accidents et les victimes de la circulation.*

CNPSR. (2007-2012). *Etude statistique sur les accidents et les victimes de la circulation.*

Décret exécutif. (2003, juin 10). article 40. *Décret exécutif n° 03-223 relative à l'organisation du contrôle technique des véhicules automobiles et les modalités de son exercice . JORADP n° 37.*

D'Onghia François et al. (2008, Juin). Comment persuader les automobilistes de respecter les limitations de vitesse? Effet de cadrage et de la présence d'une image sur les attitudes l'égard du respect des limitations de vitesse et l'intention de les respecter. *Bulletin de psychologie n° 498* , pp. 561-576.

Gilbert Claude. (2009). "5. Définir et occulter" lorsque la sécurité routière éclipse la santé publique. Dans Claude Gilbert et Emmanuel Henry, *Comment se construisent les problèmes de santé publique* (pp. 113- 130). La découverte " Recherches/Territoires du politique".

HADDOUCHE, H. (2013). Le coût financier des subventions aux carburants est considérable. *Liberté* .

Lefevre R. et al. (2008, Février). Sentiment de contrôle et acceptabilité sociale à priori des aides à la conduite. *Le travail humain vol 71* , pp. 97-135.

Matthieu, G. (2011, Janvier). Les classes sociales dans la communication publique - les campagnes télévisuelles de prévention des accidents de la circulation 1999-2005.

Question de communication n°19 , pp. 269- 290.

Nallet Buisson Nathalie et Makhlouf Djaouida. (2010, Juin). Les psychologues au service de la sécurité routière. *Le journal des psychologues n° 279* , pp. 62-67.

OMS. (2013). *rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*. OMS.

ONS. (2012). *Office national des statistiques Algérie*.

ONU. (2010). *Plan mondial pour la décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020*.

Ygnace Jean-Luc. (2010, Mai). la construction sociale d'un projet technologique: le cas des transports intelligents. *Réseaux n°163* , pp.189-216.