

## Analyse spatio-temporelle de l'insécurité routière en Algérie: cas de la wilaya d'Oum El Bouaghi durant la période 2017-2019

### Spatio-Temporal Analysis Of Road Insecurity In Algeria: Case Of The Wilaya Of Oum El Bouaghi During The Period 2017-2019

Nasreddine Aissaoui

Université d'Oum El Bouaghi (Algérie), aissaoui.nasreddine@univ-ueb.dz

Received: 09/01/2022

Accepted: 25/03/2022

Published: 15/04/2022

#### Résumé :

Notre objectif est d'analyser les caractéristiques et les spécificités de l'accidentalité dans la wilaya d'Oum El Bouaghi, en mettant l'accent sur l'espace et le temps de l'occurrence des accidents de la circulation sur les routes de cette wilaya. Nous sommes arrivés à plusieurs résultats, parmi eux : les daïras les plus peuplées sont les lieux qui enregistrent plus de victimes (Ain Beida, Oum El Bouaghi, Ain M'lila et Ain Fakroun), qui confirme que le facteur humain est le premier responsable de l'insécurité routière en Algérie ; les routes nationales sont celles les plus mortelles parmi les routes de la wilaya d'OEB ; la période des vacances de l'été, les jours de départ et de retour du weekend et les heures de retour du travail des fins de journées sont les périodes et les moments les plus accidentogènes sur les routes de cette wilaya.

**Mots clés :** insécurité routière, caractéristiques de l'accidentalité, tronçons et périodes les plus accidentogènes, wilaya d'Oum El Bouaghi/OEB.

**Jel Classification Codes :** R40; R41.

#### Abstract:

We aim to analyze the characteristics and specifics of the road accident in the wilayas of Oum El Bouaghi, by emphasizing the space and time of the occurrence of traffic accidents on the roads of this wilaya. We arrived at several results, among them: the most populated daïras are the places which register more victims (Ain Beida, Oum El Bouaghi, Ain Mlila and Ain Fakroun), this confirms that the human factor is primarily responsible for road insecurity in Algeria; the national roads are the most deadly among the roads of the wilaya OEB; the summer vacation period, the weekend departure and return days and the return-to-work hours at the end of the day are the most risky periods and times on the roads of this wilaya.

**Keywords:** road insecurity, accident characteristics, most risky roads and periods, wilaya of Oum El Bouaghi/ OEB.

**(JEL) Classification :** R40; R41.

## 1. Introduction

Les accidents de la route demeurent un véritable fléau au niveau mondial. Chaque année, plus de 1,35 million de personnes perdent la vie dans des accidents de la route. Il s'agit en effet de la première cause de décès chez les jeunes âgés de 15 à 29 ans. Nous recensons également 20 à 50 millions de blessés, dont nombre d'entre eux gardent une invalidité à la suite de leurs blessures (WHO, 2019 (a)).

Toutefois, plus de 90% des décès sur les routes surviennent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire (Aissaoui, 2019). Annuellement, l'Organisation Mondiale de la Santé/ OMS publie un

rapport complet sur l'accidentologie et la mortalité routière de tous les pays du monde, et il semblerait que le continent africain enregistre le taux de mortalité routière le plus important. L'Algérie, elle, occuperait la 98ème place dans le classement mondial des accidents de la circulation routière et la 42ème position au niveau africain (WHO, 2019 (b)).

Développer une approche de la sécurité routière présenterait un certain nombre d'avantages (OCDE, 2000). Elle permettrait aux autorités de hiérarchiser finement leurs interventions, de calibrer de manière appropriée le budget nécessaire pour mener une politique effective de réduction de l'accidentalité, d'orienter les interventions vers des mesures efficaces du point de vue économique, mais également de fournir aux décideurs des éléments d'appréciation, en faveur de la sécurité routière lors des grandes orientations budgétaires et en matière de politiques menées (Guria, 1999).

Dans les pays qui jouissent d'une superficie plus au moins vaste, les études macro-économiques ou nationales qui rassemblent l'ensemble des variables influant sur l'accidentalité, afin de généraliser ces résultats pour tous les départements ou toutes les wilayas, ne semblent pas faire l'unanimité en matière d'exhaustivité des résultats. Ainsi, de plus en plus d'études micro-économiques sur un territoire restreint sont sollicitées, afin de mieux localiser les variables qui influent sur l'occurrence de l'accidentalité et, pour tirer les bonnes leçons de ces résultats afin de rectifier le tir pour contrecarrer l'hécatombe au niveau régional (Aissaoui, 2019).

La wilaya d'Alger (la capitale) vient en tête au niveau national de par le nombre d'accidents de la circulation enregistrés durant l'année 2019, avec l'incroyable chiffre de 6500 cas, suivie de Blida avec 2850, puis d'Oran avec 2600, et enfin de Sétif avec 2200 accidents enregistrés. Mais ce qui attire notre attention est le nombre d'accidents répétitifs mais surtout de victimes sur la RN 05 et la RN 01 ainsi que sur l'autoroute Est Ouest. L'on recense 82 décès à Msila, 80 décès au niveau de Sétif et Bouira mais également 72 morts à Ain Defla (Hocine, 2020). De surcroit, et selon ces statistiques nous pouvons facilement comprendre que l'insécurité routière touche toutes les wilayas et d'une manière différentes, c'est pour cela nous allons mettre en exergue l'insécurité routière dans la wilaya d'Oum El Bouaghi/OEB.

Afin de prendre des mesures assez ciblées et rectifier le tir par conséquent, nous devons avant tout répondre sur les questions suivantes: *Quels sont les tronçons et les périodes les plus accidentogènes de la wilaya d'OEB?*

## **2. Matériels et méthodes**

### **2.1 Méthodologie de recherche**

L'objectif principal de notre étude consiste à identifier et comprendre les facteurs spatio-temporels qui influent sur l'accidentalité sur les routes de la wilaya d'OEB, et par conséquent maîtriser deux principales variables qui composent l'équation de l'insécurité routière de cette région. L'identification et la compréhension de ces deux facteurs ; va nous permettre de mieux cibler les stratégies et les politiques nécessaires pour contrecarrer l'hécatombe sur nos routes.

Pour y arriver, Nous avons opté pour une étude descriptive et analytique, en se basant sur une analyse des statistiques de la protection civile de la wilaya objet de l'étude.

### **2.2 Identification de la zone d'étude**

La wilaya d'Oum El Bouaghi est située au Nord Est de l'Algérie. La wilaya est issue du découpage administratif de 1974, autrefois elle dépendait de la wilaya de Constantine. Le chef-lieu de la wilaya est la ville du même nom Oum El Bouaghi. La wilaya d'Oum El Bouaghi est entourée au Nord par les wilayas de Guelma et Constantine, à l'Ouest les wilayas de Batna et Mila, à l'Est les wilayas de Souk Ahras et Tébessa et au Sud la wilaya de Khenchela. La superficie de cette wilaya est de 6187,56 km<sup>2</sup>, elle est composée de 12 daïras (circonscriptions administratives), chacune comprenant plusieurs communes, pour un total de 29 communes.

**Figure N° (01) : Situation géographique de la wilaya d'OEB et ses daïras**



1. Oum El Bouaghi • 2. Aïn Babouche • 3. Ksar Sbahi • 4. Aïn Beïda • 5. Fkirina • 6. Aïn Mila • 7. Souk Naamane • 8. Aïn Fakroum • 9. Sigus • 10. Aïn Kercha • 11. Meskiana • 12. Dhalâa •

Source : (MICLAT, 2020)

Selon le recensement effectué au titre de l'année 2018, nous dénombrons une population totale de la wilaya estimée à 767 298 habitants. La commune la plus peuplée est celle d'Aïn Beïda, qui compte plus de 19.32% de la population totale de la wilaya, soit 148276 habitants. Par contre les communes les moins peuplées sont : Behir Cherghui avec seulement 2305 habitants, Zorg avec 2836 habitants, et El Belala qui compte 3000 habitants. Le taux de croissance annuel moyen de la population de la wilaya d'Oum El Bouaghi est de 2.13%, qui est loin d'être uniforme pour toutes les communes de la wilaya (ONS, 2020).

La population de la wilaya d'Oum El Bouaghi se répartit comme suit :

- Population des principales agglomérations : 578 959, soit 75.45 % ;
- Population des agglomérations secondaires : 48 973, soit 6.38 % ;
- Population éparse: 139 366, soit 18.16%.

La Wilaya d'Oum El Bouaghi se caractérise par un climat semi-aride : un hiver assez froid et pluvieux, et un été sec et chaud. Les influences méditerranéennes douces en hiver et rafraîchissantes en été sont arrêtées par la barrière montagneuse tellienne, les influences chaudes du Sahara sont bloquées par l'Atlas saharien et le massif des Aurès en hiver. C'est la raison pour laquelle les hivers sont rigoureux. En revanche, l'été est régi par une stabilité atmosphérique engendrée par la remontée des hautes pressions tropicales venues du Sahara (Direction de la Protection Civile de la wilaya d'OEB, 2018). Ainsi parmi les caractéristiques du climat de cette wilaya, nous pouvons constater :

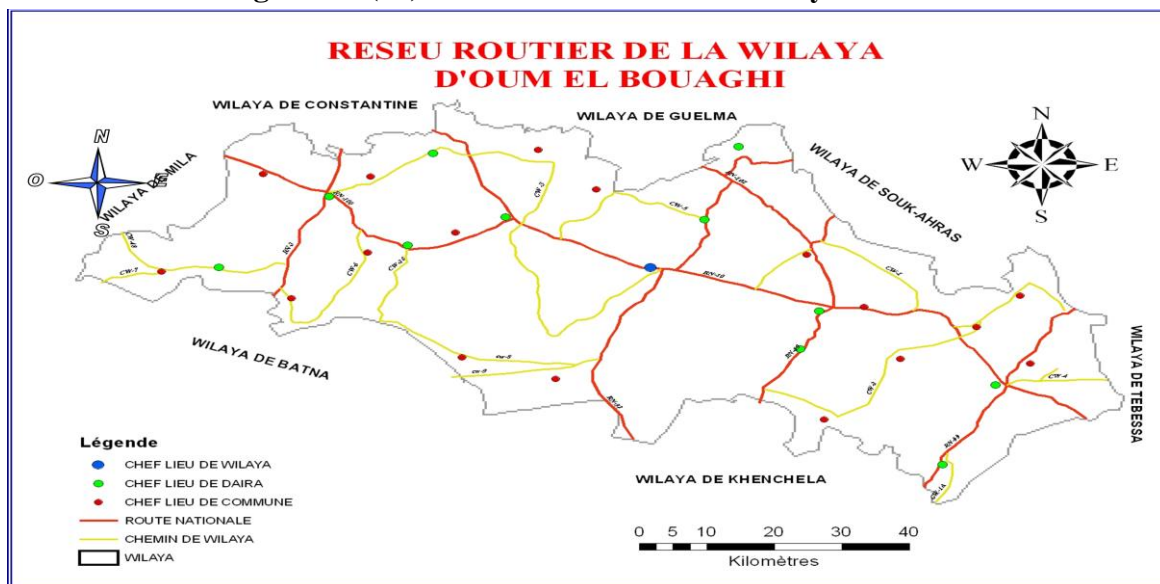
- Un vent de type Sirocco qui souffle pratiquement entre 30 à 50 jours durant l'année.

- Du verglas durant 37 jours annuellement.
- Des précipitations annuelles estimées entre 400 à 450 mm/an.
- Une température moyenne qui varie entre 20°C et 40°C entre le mois d'avril et septembre, et entre 8°C et 25°C entre le mois d'octobre et mars.
- Un taux d'humidité qui varie entre : 70% et 77% en hiver, et entre 50% et 65% au printemps, 50% et 60% en été, et enfin entre 61% et 71% en automne.

La wilaya jouit d'une superficie assez grande, ainsi elle dispose d'un réseau routier assez important, qui est composé de :

- Routes nationales : 414.162 km ;
- Chemins wilaya : 412.660 km ;
- Chemins communaux: 1104.280 km.

**Figure N° (02) : le réseau routier de la wilaya d'OEB**



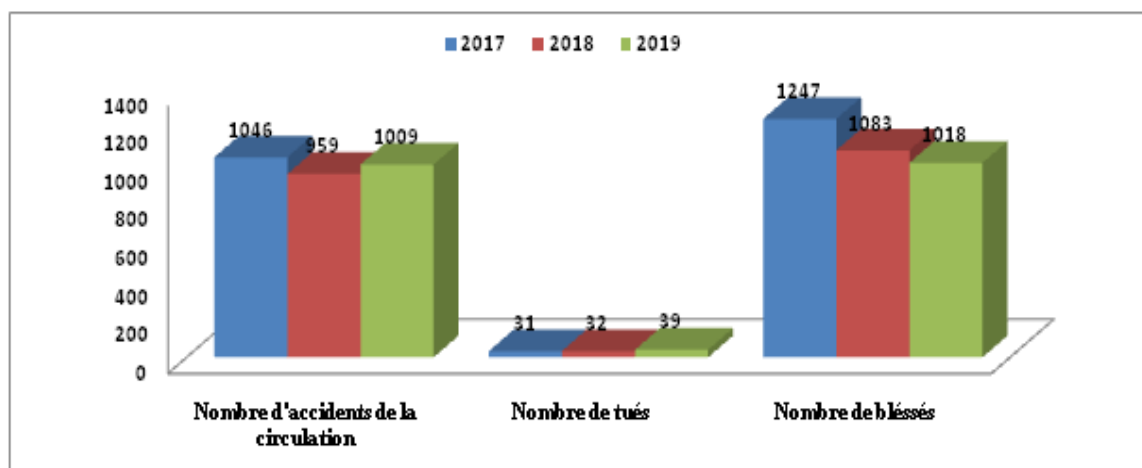
Source: Direction de la Protection Civile de la wilaya d'OEB/DPC WOEB (DPC WOEB, 2020)

### 3. Résultats et discussion

#### 3.1 Les accidents de la circulation ; un bilan local

L'insécurité routière est en nette baisse ces dernières années au niveau national, en l'occurrence la période 2015-2019. La tendance de l'insécurité routière au niveau régional ne suit pas toujours la moyenne nationale, ainsi les routes de la wilaya d'OEB ne constituent point une exception à cette tendance, puisque nous pouvons constater qu'il y ait une fluctuation du nombre d'accidents entre 2017-2019, le nombre de tués, quant à lui, est en nette progression, par contre le nombre de blessés est en nette régression (voir figure 3).

**Figure N° (03): Evolution de l'insécurité routière sur les routes de la wilaya d'OEB durant la période 2017-2019**

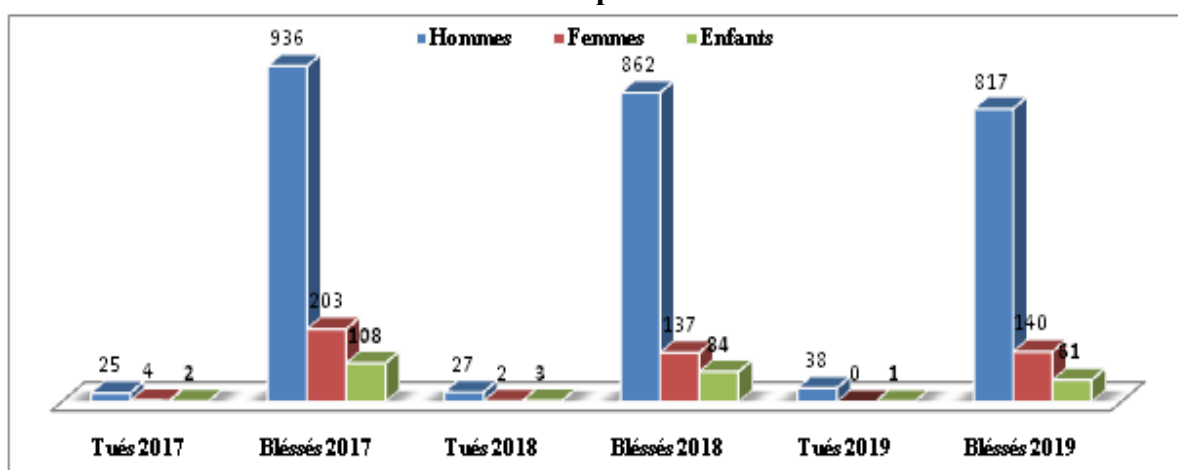


Source: Réalisée par nos soins en se basant sur les statistiques de la Direction de la Protection Civile de la wilaya d'OEB/DPC WOEB (DPC WOEB, 2020)

### 3.1.1 Victimes d'accidents de la circulation sur les routes de la wilaya

En matière de pertes et préjudices humaines, nous avons enregistré que les adultes de sexe masculin sont les plus touchés par l'accidentalité que ce soit les blessés ou tués. Concernant les tués sur les routes de la wilaya, nous avons enregistré en moyenne sur les trois années de l'étude : plus de 88% sont des adultes de sexe masculin, 6% sont des adultes de sexe féminin et 6% sont des enfants. Concernant les blessés, nous avons enregistré en moyenne sur la période 2017-2019 : plus de 77% sont des adultes de sexe masculin, 14% sont des adultes de sexe féminin et, 9% sont des enfants (voir figure 4).

Figure N° (04): Victimes d'accidents de la circulation (sexe / âge) sur les routes de la wilaya d'OEB durant la période 2017-2019

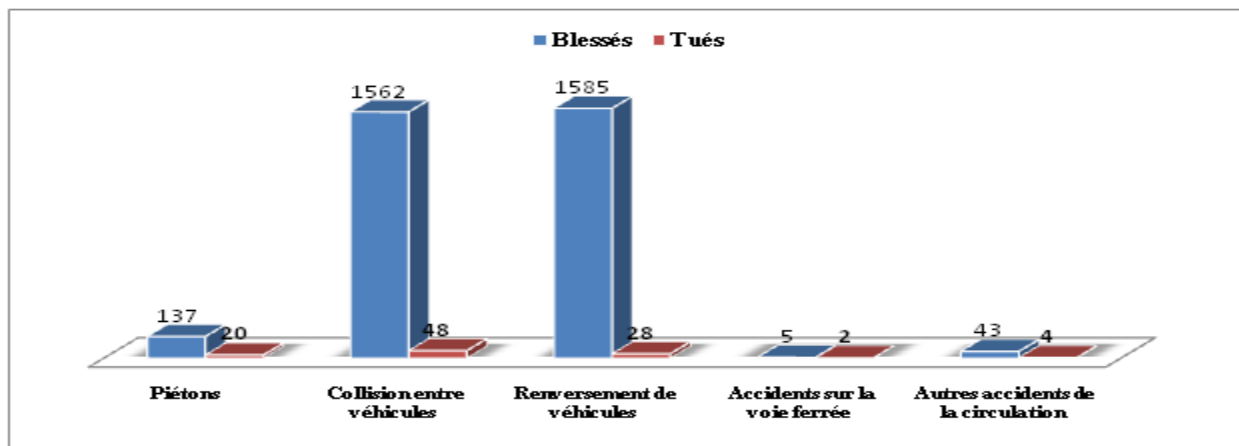


Source : Réalisée par nos soins en se basant sur les statistiques (DPC WOEB, 2020)

Sur la même période, nous avons enregistré cinq types de victimes dans des accidents de la circulation. Les victimes des accidents de la circulation sont causés par: une collision entre voitures, un renversement de voiture, sur un passage de la voie ferrée, sur un passage piétons, ou autres). Ainsi, nous avons dénombré : 47% des tués dans des collisions entre deux véhicules ou plus, 27% sont des victimes de renversement de véhicules, environ 20% sont des piétons, les 6% qui reste

représentent des pertes humaines sur la voie ferrées et autres accidents de la circulation. Concernant les blessés, nous avons comptabilisé 94% des blessés sont enregistrés dans des collisions entre véhicules ou dans des renversements de véhicules à parts presque égales, les 6% qui restent sont: des piétons, des victimes du passage sur la voie ferrée ou autres (voir figure 5).

**Figure N° (05): Les accidents corporels sur les routes de la wilaya d'OEB durant la période 2017-2019**

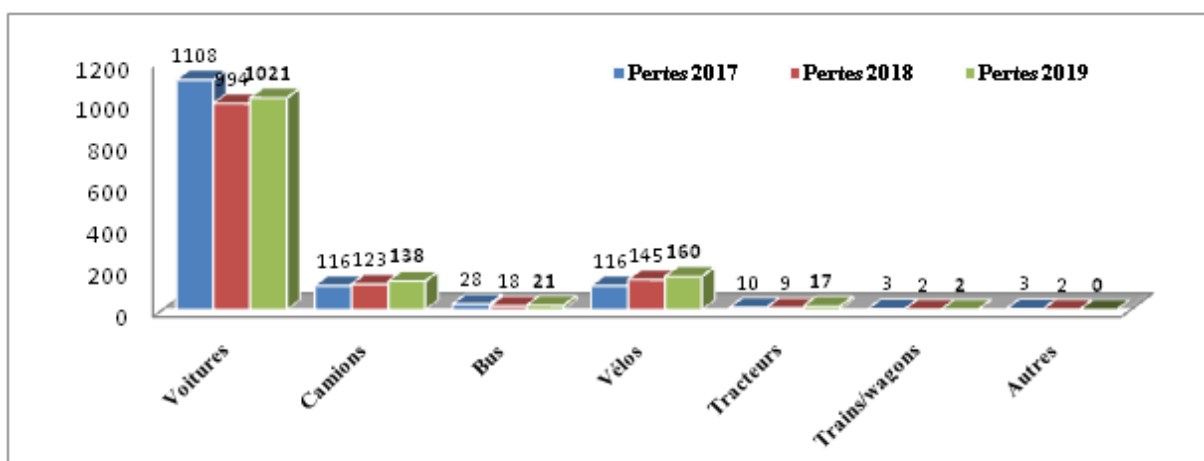


Source : Réalisée par nos soins en se basant sur les statistiques (DPC WOEB, 2020)

### 3.1.2 Pertes matérielles sur les routes de la wilaya d'OEB

En matière de pertes matérielles, en l'occurrence les engins mobiles, nous comptabilisons ces moyennes annuelles durant la période 2017-2019: les voitures représentent 77.3% des pertes, les vélos 10.4%, les camions 9.3%, les bus 1.6%, et le 1% qui reste représente les autres engins (voir figure 6).

**Figure N° (06): Les pertes matérielles sur les routes de la wilaya d'OEB durant la période 2017-2019**



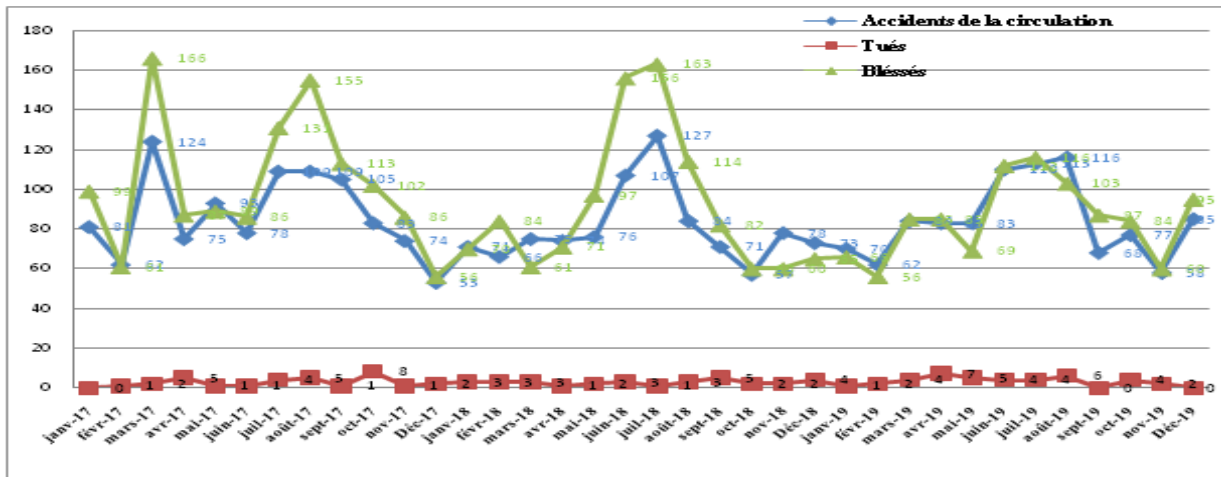
Source: Réalisée par nos soins en se basant sur les statistiques (DPC WOEB, 2020)

## 3.2 Le spatio-temporel de l'accidentalité

### 3.2.1 Les mois les plus accidentogènes

Le mois de juillet et celui d'août sont les plus mortels sur les routes de la wilaya. Ainsi, durant la période 2017-2019, ces deux mois de l'été ont concentré plus d'accidents de la circulation et plus de victimes. Nous avons enregistré pour seulement ces deux mois en moyenne: 22% d'accidents, 22% de tués et 23% de blessés (voir figure 7).

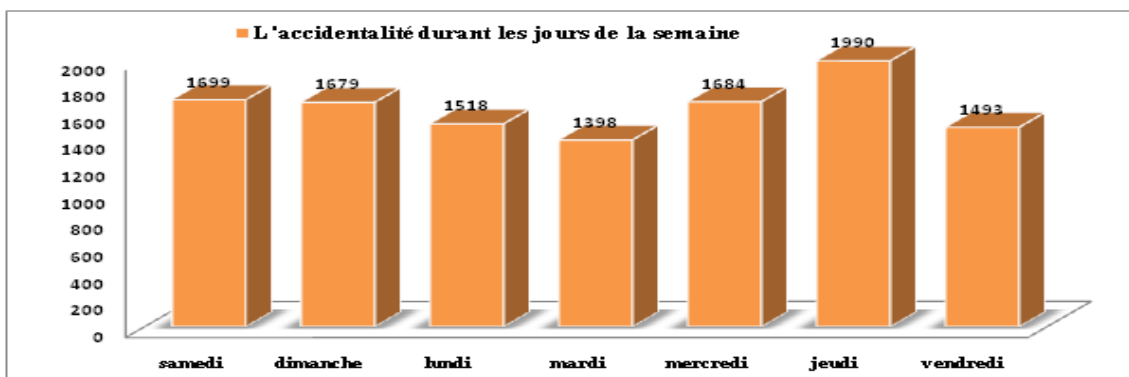
**Figure N° (07): les mois de l'année les plus accidentogènes durant la période 2017-2019**



Source: Réalisée par nos soins en se basant sur les statistiques (DPC WOEB, 2020)

Concernant les jours de la semaine qui enregistrent plus d'accidents de la circulation, et par conséquent plus de victimes et de pertes matériels: le jeudi qui marque la fin de la semaine où tout le monde part en week-end, et le samedi qui marque le retour du week-end. En sus, pour la période 2017-2018, le pourcentage des accidents qui sont enregistrés durant ces deux jours représentent 32% de l'ensemble des accidents enregistrés durant les sept jours de la semaine (voir figure 8).

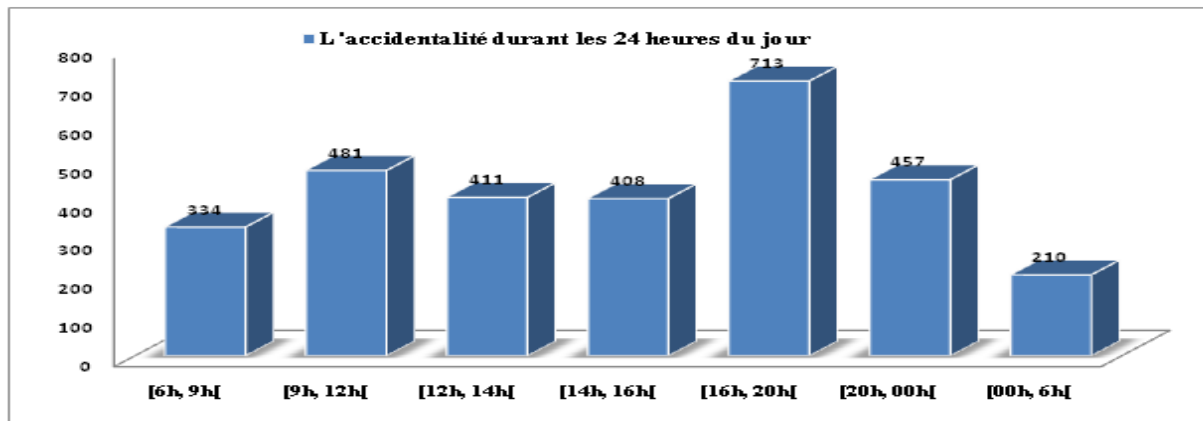
**Figure N° (08): les jours de la semaine les plus accidentogènes durant la période 2017-2019**



Source: Réalisée par nos soins en se basant sur les statistiques (DPC WOEB, 2020)

Les moments les plus à risque se situent entre 16 heures et 20 heures, période critique de fatigue des conducteurs, pendant laquelle ont eu lieu près de 24% des accidents enregistrés durant les 24 heures. Si nous additionnons les accidents qui surviennent durant le soir entre 20 heures et minuit, nous arrivons à environ 39% de l'ensemble des accidents enregistrés en 24 heures (voir figure 9).

**Figure N° (09): les heures du jour les plus accidentogènes durant la période 2017-2019**

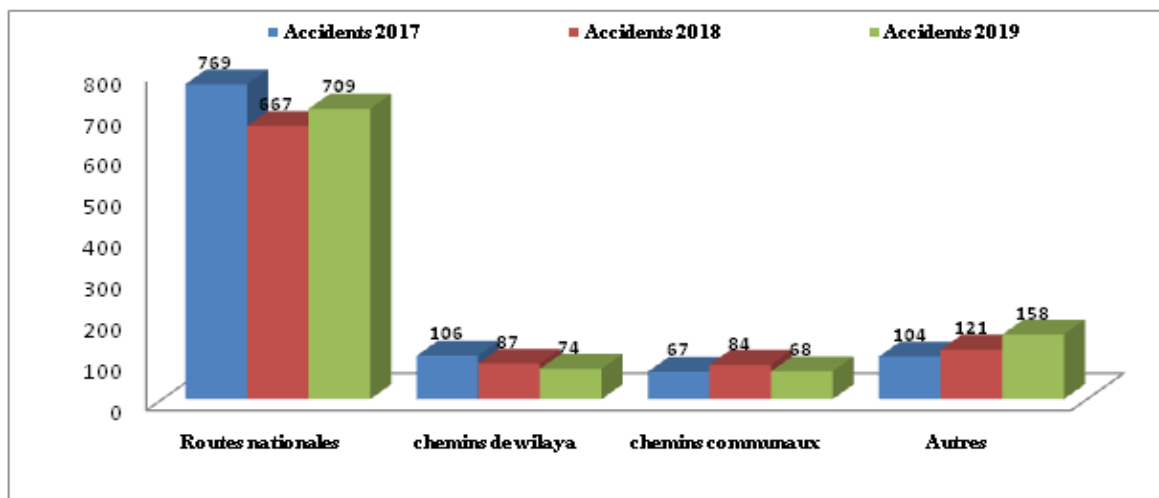


Source: Réalisée par nos soins en se basant sur les statistiques (DPC WOEB, 2020)

### 3.2.2 Les lieux les plus accidentogènes

Concernant les routes qui enregistrent plus d'accidents de la circulation : les routes nationales enregistrent de loin plus d'accidents de la route que l'ensemble des chemins de wilaya, les chemins communaux et autres chemins. Ainsi, nous avons enregistré durant la période 2017-2019 qu'en moyenne les routes nationales occupent la première place parmi les routes à risques avec 71% d'accidents de la route, le reste des accidents ont eu lieu sur les autres chemins (voir figure 10).

Figure N° (10): Les routes et les chemins les plus accidentogènes durant la période 2017-2019

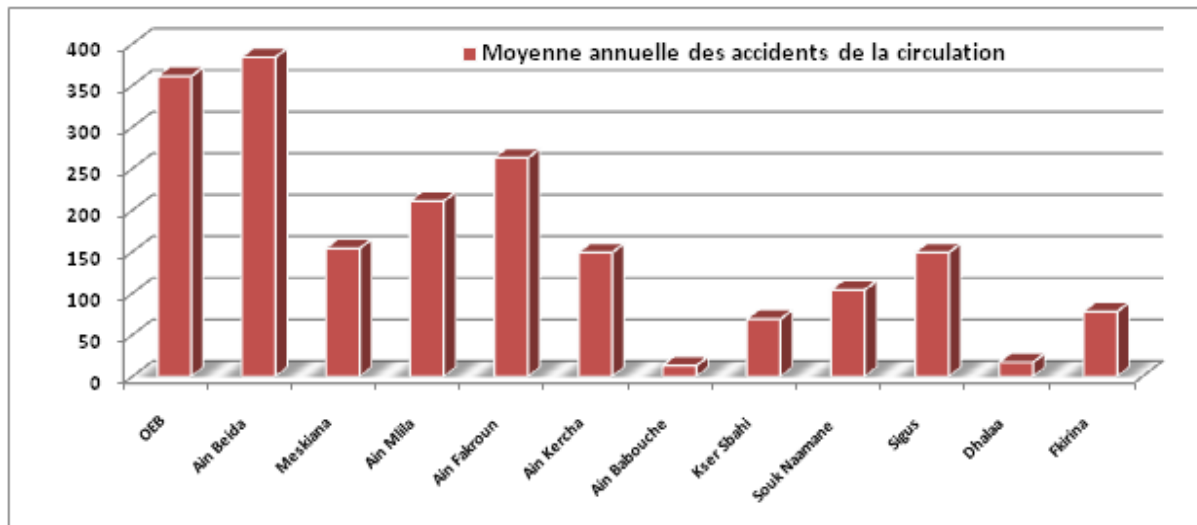


Source: Réalisée par nos soins en se basant sur les statistiques (DPC WOEB, 2020)

Concernant les daïras qui enregistrent plus d'accidents de la circulation, nous pouvons distinguer trois daïras: la première c'est celle d'Ain Beida avec 20% des accidents enregistrés en moyenne durant la période 2017-2019, la deuxième c'est le chef lieu de la wilaya d'OEB avec 18%, et la troisième c'est la daïra d'Ain Fakroun qui a comptabilisé 13% des accidents durant la même période (voir figure 11).



Figure N° (11): Les daïras les plus accidentogènes durant la période 2017-2019



Source: Réalisée par nos soins en se basant sur les statistiques (DPC WOEB, 2020)

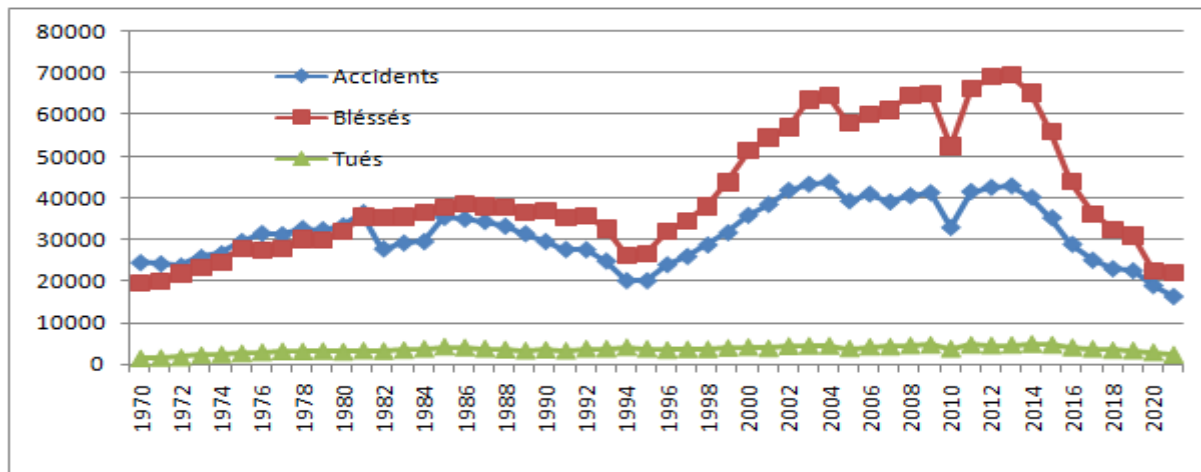
### 3.3 Discussion des résultats

#### 3.3.1 Le poids de l'insécurité routière au niveau national et régional

Les indicateurs de l'insécurité routière ont connu une nouvelle baisse en 2019, ainsi 3275 personnes ont trouvé la mort et 31010 autres ont été blessées dans 22507 accidents survenus au niveau national en 2019 (CNPSR, 2020). Comparativement à 2018, une baisse de 2,1% a été enregistrée dans le nombre des accidents de la circulation, une baisse dans le nombre de tués de 1,06 %, ainsi que dans le nombre des blessés de 4,79%. L'année 2018, à son tour, a connu une légère baisse dans les trois paramètres de l'insécurité routière par rapport à l'année 2017, ainsi : 22991 accidents de la circulation routière ont été comptabilisés durant l'année 2018, soit 2047 accidents de moins par rapport à la même période de l'année 2017, situation qui a influé positivement sur les autres indicateurs de la sécurité routière au niveau national. En effet, la mortalité routière a baissé de 9,4%, comparativement à l'année 2017, épargnant ainsi la vie à 329 personnes. Le nombre de personnes blessées sur nos routes a, quant à lui, diminué de 10,24% : 32570 personnes au cours de l'année 2018, contre 36287 durant l'année 2017, soit 3717 personnes blessées en moins (CNPSR<sub>(a)</sub>, 2019).

Il faut dire que les 22507 accidents de la circulation comptabilisés durant l'année 2019 constituent le seuil le plus bas jamais enregistré depuis l'année 1995, période au cours de laquelle il avait été recensé un nombre de 20127 accidents corporels de la circulation routière. Depuis 2015, l'année où le gouvernement, par le biais de son ministre de l'intérieur et des collectivités locales, a pris le taureau par les cornes, en appliquant des mesures répressives inédites, afin de contrecarrer l'insécurité routière et stopper l'hécatombe (voir figure 12).

**Figure N° (12): L'évolution de l'insécurité routière sur les routes algériennes durant la période 1970-2019**



Source: (Aissaoui, 2019)

Selon la (figure 12), nous pouvons distinguer ces dernières années, en l'occurrence la période entre 2015 et 2019, une évolution négative du nombre d'accidents et d'une façon remarquable. Après que le nombre des accidents de la circulation n'a pas descendu sous le barre de 40000 accidents, et cela depuis l'année 1996 jusqu'à l'année 2015 (CNPSR<sub>(a)</sub>, 2019). Cette régression des trois paramètres de l'insécurité routière est due essentiellement à la réforme du Code de la route, en l'occurrence le durcissement des pénalités (JORADP, 2009; JORADP, 2011).

Au niveau régional, La wilaya d'Alger vient en tête au niveau national de par le nombre d'accidents de la circulation enregistrés durant l'année 2019, avec 1154 accidents ayant fait 131 morts et 1335 blessés (CNPSR, 2020). La wilaya d'OEB figure dans le top 10 en matière d'insécurité routière, d'ailleurs la wilaya d'OEB et juste derrière la capitale Alger avec 1009 accidents de la circulation durant la même année. Hormis le nombre d'accidents de la route et celui des blessés, le nombre de tués est minime par rapport à celui de la wilaya d'Alger avec seulement 38 tués sur les routes de la wilaya d'OEB.

Le facteur humain est à l'origine de 90% des accidents de la route ; l'excès de vitesse est le responsable de 17,31% des accidents de la route, le manque de concentration dans les zones urbaines de 15,32%, la négligence des piétons de 6,71%, défaut de maîtrise du véhicule de 6,28% et les dépassements dangereux de 5,79%, etc. (CNPSR, 2020).

### 3.3.2 Caractéristique et spécificité de l'accidentalité sur les routes de la wilaya d'OEB

Concernant les pertes humaines, nous pouvons clairement distinguer que les adultes de sexe masculin constituent la majorité des victimes sur les routes de la wilaya d'OEB. Ainsi, sur ladite période 2017-2019, les adultes de sexe masculin, les adultes de sexe féminin et les enfants représentent respectivement: 88%, 6% et 6% de l'ensemble des tués, ainsi que : 78%, 14% et 8% de l'ensemble des blessés. La population de la wilaya d'OEB est une population conservatrice, d'ailleurs le chef de famille assure souvent la navette quotidienne de sa femme ainsi que le ramassage scolaire des ses enfants. C'est cela qui explique le nombre réduit des victimes des adultes

de sexe féminin, d'ailleurs la majorité des femmes ne conduisent pas ou peu. Nous observons l'importance de la sous-estimation du risque et/ou de la volonté de prise de risque chez les hommes en général et chez les jeunes garçons en particulier. Les femmes ont environ cinq fois moins de risque d'être tuées et deux fois moins d'être blessées dans un accident de la route que les hommes (Madani et al, 2019). Au niveau national, 83,43% des personnes décédées sur les routes en 2017 sont de sexe masculin, soit 3036 victimes, tandis que 16,57% sont de sexe féminin, soit 603 victimes. Il faut ajouter que 79,20% des personnes blessées sur les routes étaient de sexe masculin, soit 28739 victimes, tandis que 20,80% sont de sexe féminin, soit 7.548 personnes blessées (CNPSR, 2018).

La majorité des enfants victimes d'accidents de la route sont en âge scolaire, l'accident se produise souvent devant l'école ou sur le parcours quotidien entre la maison et l'école. Au niveau national, nous avons enregistré durant l'année scolaire 2017-2018 : 392 enfants âgés de moins de 14 ans sont décédés et 5189 autres blessés durant la période allant de septembre 2017 à juin 2018, soit l'année scolaire 2017-2018, ainsi la plupart des victimes ont été déplorées sur les chemins des différents établissements éducatifs (CNPSR<sup>(b)</sup>, 2019).

Pour les victimes d'accidents corporels déplorées sur les routes de la wilaya d'OEB, 95% des blessés enregistrés durant la période 2017-2019 sont comptabilisés dans des collisions entre véhicules ou dans des renversements de véhicules presque à parts égales. Concernant les tués, nous évoquons trois principales types d'accidents qui sont la cause des l'ensemble des tués sur la même période: 47% sont tués dans des collisions entre véhicules, 27% dans des renversements de véhicules et 20% sur le passage piétons. Concernant les piétons victimes d'accidents de la route, nous pouvons évoquer trois principales causes : la négligence des piétons, l'excès de vitesse ou le manque de concentration dans les zones urbaines.

Concernant les pertes matérielles dans des accidents de la circulation sur les routes de la wilaya d'OEB, nous pouvons constater que les voitures (véhicules légères) se taillent la part du lion en matière de dommages matériels, puisque plus des trois quart des accidents engendrent des voitures soit endommagées partiellement ou réformées totalement. D'après une étude sur notre pays, les véhicules légers sont à l'origine de 72,63% des accidents enregistrés en 2017. Sachant qu'au cours des vingt dernières années ce genre de véhicule a observé une progression de 147% (Madani et al, 2019).

Le plus frappant c'est le nombre de vélos qui sont fauchés sur la chaussée par des véhicules de tout genre, ainsi le nombre de vélos endommagés dépasse celui des bus ou camions. Nous mettons l'accent sur les vélos, puisque d'habitude ce moyen de transport est le plus sûr en le comparant avec les véhicules motorisés, par contre les statistiques avancées auparavant stipulent que l'utilisateur de ce moyen de transport, peu ou prou, que ce soit pour le sport, le plaisir ou comme moyen de transport journalier coure plusieurs risques qui peuvent même engendrer la mort du cycliste. Les causes des accidents de la route qui comporte au moins un vélo sont multiples: l'absence de voies cyclables, éclairage insuffisant pendant la nuit, la non-vigilance du cycliste, les mauvaises habitudes des chauffards, etc.

Au niveau mondial la situation n'est pas meilleure ces dernières années, puisque la mortalité des cyclistes sur les routes augmente alors que celle des automobilistes descend quant à elle

progressivement. Ce mode de transport est très prisé dans les grandes agglomérations, pour plusieurs raisons : assez sûr, pour éviter la circulation, pour préserver l'environnement, etc. Certains pays comme l'Allemagne ou le Pays Bas la part des cyclistes sur les routes n'est pas négligeable, il atteint respectivement 10% et 28%. Alors que le nombre de cyclistes est en hausse constante, ils pèsent désormais de plus en plus lourd dans les chiffres de la mortalité routière. L'an dernier, ce ne sont pas moins de 138 d'entre eux qui ont trouvé la mort sur les routes françaises, alors que 5% des personnes décédées sur les routes circulaient à vélo. Ces chiffres sont d'autant plus inquiétants qu'ils augmentent d'environ 2,4% chaque année (Lizak, 2019).

### 3.3.3 Les lieux et les périodes les plus accidentogènes

Hormis l'absence d'un tronçon d'autoroute qui desservie ladite wilaya d'OEB, les Routes nationales, en raison de la longueur de leurs tracés et de la dangerosité de certains de leurs tronçons, ont comptabilisé le plus grand nombre d'accidents durant la période 2017-2019. Il faut prendre en compte que les routes nationales qui desservie la wilaya d'OEB sont des chemins incontournable vers la frontière tunisienne d'une part, d'une autre part ils relient 7 wilayas limitrophes (Constantine, Mila, Batna, Khenchela, Tebessa, Souk Ahras et Guelma).

Concernant les daïras les plus accidentogènes : Ain Beida, le chef lieu de la wilaya d'OEB, Ain Fakroun et Ain Mlila. Nous pouvons ainsi avancer deux spécificités qui caractérisent ces quatre daïras : ceux sont les daïras les plus peuplés de la wilaya, ceux sont des daïras à vocation industrielle et commerciale très prisé par les wilayas de l'Est algérien et par les ressortissants Tunisiens et libyens.

Les mois de juillet et août sont largement les plus accidentogènes parmi les douze mois de l'année. Ainsi, presque le quart de l'ensemble des accidents et victimes de toute l'année sont enregistrés durant ces deux mois de l'été (Aissaoui, 2020). N'oubliant pas que les routes de cette wilaya sont des passages obligés soit: pour la majorité des vacanciers des wilayas de l'intérieur du pays qui partent vers la Tunisie, ou pour ceux qui viennent des wilayas du sud de la wilaya d'OEB, qui déplacent pour passer des vacances ou pour se baigner dans les villes côtières. Une autre étude sur le cas de l'Algérie confirme ces résultats, ainsi l'accidentalité devient plus importante durant les mois de l'été, et ce pour des raisons liées aux déplacements des estivants durant la période des vacances (Madani et al, 2019).

Le premier et le dernier jour ouvrable de la semaine (samedi et jeudi), qui correspondent aux retours et départs en week-end, comptabilisent à eux seuls le tiers des accidents enregistrés durant toute la semaine, et ce en raison de la forte mobilité observée durant ces deux jours. Le mardi qui se caractérise par seulement une demi-journée de travail, en l'occurrence dans les établissements scolaires, ainsi que le vendredi, journée de repos et de prière, ces deux journées se singularisent par une baisse des déplacements, et sont placées comme les deux jours les moins accidentogènes de la semaine, avec seulement le quart des accidents corporels enregistrés durant les sept jours de la semaine. Des études confirment ces résultats, puisque il s'avère que les jours de début de semaine, soit le samedi et dimanche, ont un nombre d'accidents élevé et presque identique, en revanche un pic du nombre d'accidents ressurgisse vers la fin de semaine, soit le jeudi (Madani et al, 2019).

De surcroît, la tranche horaire la plus accidentogène se situe entre 16h00 et 20h00, cette période qui enregistre à elle seule le quart des accidents enregistrés en 24 heures. La spécificité de cette tranche horaire ; c'est qu'elle marque la fin d'une longue journée de travail, en l'occurrence ce que se suit comme fatigue et sommeil.

Il faut noter que la période du mois de Ramadan est, chaque année, marquée par une recrudescence des accidents de la route.

#### 4. Conclusion

Nous avons souvent l'habitude d'analyser la mort dans un cadre plus au moins taché de fatalité, d'ailleurs nous dénombrons les morts dans des situations comme: les affrontements géopolitiques, la pauvreté, les maladies non transmissibles, et depuis peu les maladies transmissibles, en l'occurrence le cas de la pandémie du COVID-19. Hormis ces causes classiques de la mort, nous oublions souvent des causes évitables qui causent la mort à plus d'un million de personnes à travers le monde, et qui engendrent une cinquantaine de millions de blessés et invalides, liées surtout, peu ou prou, aux agissements irresponsables des usagers de la route.

L'insécurité routière est un fléau international, tandis qu'il est bel et bien présent dans les pays à faible revenu, parmi ces pays l'Algérie. En dépit des statistiques démontrant la baisse de ce fléau en Algérie depuis 2015, ainsi nous pouvons faire mieux, et cela en analysant les facteurs de l'insécurité routière à un niveau de découpage administratif plus restreint, puisque les caractéristiques et les spécificités de chaque commune, daïra, wilaya ou région nécessitent des interventions assez ciblées et adéquates.

Pour cela nous avons opté à une analyse de l'espace et le temps de l'accidentalité, afin de localiser les routes et les zones les plus accidentogènes, ainsi pour les heures, les jours et les mois qui enregistrent plus de victimes. De surcroît, dessiner une carte et confectionner un calendrier de l'accidentalité, va permettre de mieux faire face aux différentes causes de l'accidentalité pour des professionnels comme : la protection civile, la police, la gendarmerie nationale ou seulement pour les usagers de la route.

#### 5. Références

- 1.Aissaoui N. (2019). «The economic approach of road safety; unique objective and contradictory motivations! ». *International Revue of Economics, Management and law Reaserch/IREMLR*, 1(1); 1-17.
- 2.Aissaoui N. (2020). «Analysis of spatio-temporal variations and at-risk populations of road insecurity; case study of road traffic accidents in Algeria». *Journal d'Economie, de Management, d'Environnement et de Droit/JEMED*, 2(3) ; 36-48.
- 3.Centre National de Prévention et de Sécurité routière/CNPSR. (2020). « Rapport sur les accidents de la route: Baisse des accidents de la route en 2019 ». Accessible sur l'adresse : <https://www.atlas-mag.net/article/baisse-des-accidents-de-la-route-en-2019>.
- 4.Centre National de Prévention et de Sécurité routière/CNPSR<sub>(a)</sub>. (2019). « Rapport sur les accidents de la route: Baisse des accidents de la route en 2018 ». Accessible depuis l'adresse : <https://www.atlas-mag.net/article/baisse-des-accidents-de-la-route-en-algerie>.
- 5.Centre National de Prévention et de Sécurité routière/CNPSR<sub>(b)</sub>. (2019). « Accidents de la route: Quand les enfants deviennent victimes de leur inculture ». Accessible depuis l'adresse : [www.elmoudjahid.com](http://www.elmoudjahid.com) > actualités.

6. Centre National de Prévention et de Sécurité routière/CNPSR. (2018). « Accidents de la route: baisse sensible du nombre de morts et de blessés en 2017 ». Accessible depuis l'adresse : <http://www.aps.dz/algerie/69192>.
7. Direction de la Protection Civile de la wilaya d'OEB/ DPC WOEB. (2020). « le Schéma de Wilaya d'Analyse et de Couverture des Risques /SWACR ». Ministre de l'Intérieur, des Collectivités locales et de l'Aménagement du territoire, Direction de la protection civile de la wilaya d'OEB, direction de la protection civile de la wilaya d'OEB, document pdf.
8. Direction générale de la sûreté nationale. (2019). « Etat comparatif des accidents corporels de la circulation routière enregistrés durant les années 2017 et 2018 en zones urbaines ». Accessible sur l'adresse : <https://www.dgsn.dz/?-Statistiques>.
9. Guria J. (1999). « An economic evaluation of incremental resources to road safety programmes in New Zealand, Accident Analysis and Prevention ». 31(1-2):91-9. doi: 10.1016/s0001-4575(98)00050-5. PMID: 10084623.
10. Hocine N. (2020). « Le phénomène des accidents de la route, à qui la faute ... ». Accessible depuis l'adresse : <https://www.echoroukonline.com/le-phenomene-des-accidents-de-la-route-a-qui-la-faute/>  
[http://www.andi.dz/PDF/monographies/Oum\\_el\\_bouaghi.pdf](http://www.andi.dz/PDF/monographies/Oum_el_bouaghi.pdf).
11. JORADP N° 45. (2009). 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 n° 04-16 du 10 novembre 2004 et l'ordonnance n°09-03 du 22 juillet 2009.
12. JORADP N° 62. (2011). Le décret exécutif N° 11-376 du 12 novembre 2011 modifiant et complétant le décret exécutif N° 04-381 du 28 novembre 2004 fixant les règles de la circulation routière.
13. Lizak M. (2019). « Sécurité routière : les cyclistes de plus en plus victimes d'accidents ». Accessible depuis l'adresse : <https://www.auto-moto.com/actualite/societe/securite-routiere-cyclistes-de-plus-plus-victimes-daccidents-222763.html>
14. Madani A et al. (2019). « Les accidents de la route en Algérie, nécessité d'un diagnostic ». Revue parcours cognitifs des sciences sociales et humaines, Université - Tunisie, 2019, Acte de colloque international : L'éducation à la prévention routière : Conducteurs et piétons : Quelle prévention pour réduire les accidents de la circulation, Vol 03 n° 09, pp.105-122. Téléchargeable depuis l'adresse : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02424918>
15. Ministère de l'Intérieur, des Collectivités locales et de l'Aménagement du Territoire/MICLAT. (2020). Accessible depuis l'adresse : [www.interieur.gov.dz](http://www.interieur.gov.dz)
16. OCDE. (2000). « Évaluation économique des mesures de sécurité routière ». Conclusions de la Table Ronde 117, Paris, 26-27 octobre 2000, CEMT/ECMT, 9 pages.
17. ONS. (2020). « Démographie algérienne 2018 ». Office National des Statistiques/ONS. Document pdf. Téléchargeable depuis l'adresse : <http://www.ons.dz/-Demographie-.html>.
18. WHO <sup>(a)</sup>. (2019). « Rapport de l'OMS sur les principaux faits des accidents de la route ». Accessible depuis l'adresse: <https://www.victimes.org/categories/droit-penal-des-victimes-de-la-route-11761/articles/rapport-de-loms-sur-les-principaux-faits-des-accidents-de-la-route-94.htm>.
19. WHO <sup>(b)</sup>. (2019). « Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2018 ». Accessible depuis l'adresse: [www.who.int/road\\_safety\\_status/French-Summary-GSRRS2018](http://www.who.int/road_safety_status/French-Summary-GSRRS2018)