

LA PREVENTION ET LA SECURITE ROUTIERE EN ALGERIE : ENQUETE AUPRES DES USAGERS DE LA ROUTE (ALGER, BATNA, GUELMA ET SETIF)

BERKAT Ghania, Maitre assistante «A», université Guelma

Abdelaziz BENKIRAT, Maitre assistant «A», université Guelma

Farès BOUBAKOUR, Professeur, HEC, Labo LMTL, université Batna

Résumé: L'objectif de cet article est de savoir du point de vue des usagers de la route (motorisés ou non) : quels sont les leviers à activer pour limiter les accidents de la route, et quelles pourraient être les meilleures façons de faire la prévention de leurs point de vue, sur la base des informations obtenues d'une enquête d'un PNR (projet national de recherche) sur l'analyse et l'évaluation des accidents de la route en Algérie. A travers ce travail on a révélé: les connaissances et les préoccupations des algériens en matière de la prévention et la sécurité routière, ainsi que leurs comportements au volant, et enfin les pistes d'amélioration pour orienter l'élaboration des programmes et la prise des décisions stratégiques.

Mots clés : La prévention et la sécurité routière ; accident de la route ; CNPSR; Algérie.

Introduction:

Le présent article traite la question de la sécurité routière, qui constitue une priorité pour les pouvoirs publics tant les chiffres sont en hausse alarmante depuis quelques années, il est nécessaire de développer des analyses en profondeur devant permettre de mieux cerner les tenants et les aboutissants de ce fléau.

En effet, les travaux de recherche menés dans le domaine restent malheureusement en deçà de ce qui devrait être effectué compte tenu des besoins. A ce propos, la problématique mérite amplement d'être traitée sous tous les angles aussi bien d'un point de vue de l'évolution des chiffres y compris en termes de coût (analyse quantitative) que celui des modifications du comportement ou d'étude de cas (analyse qualitative).

Pour y parvenir, et dans le cadre d'un projet national de recherche (PNR) intitulé «Analyse et Evaluation des Accidents de la Route en Algérie –AnEvARA-» du laboratoire Management-Transport-Logistique (LMTL),

et en collaboration avec le Centre National de Prévention et de Sécurité Routières (Alger) -CNPSR -, une enquête a été menée auprès des usagers de la route à (Alger, Batna, Sétif et Guelma) sur la prévention et la sécurité routière. Cette enquête tourne autour de trois axes majeurs, le premier est sur les connaissances et les préoccupations des algériens en matière de la prévention et la sécurité routière, le deuxième est consacré au comportement des algériens au volant, le dernier axe est aux pistes d'amélioration en matière de deux sujets en question. Nous présentons dans cet article les principaux résultats de cette enquête.

Nous avons jugé plus pertinent de situer d'abord la problématique de la sécurité routière, avant de présenter dans ce papier les résultats obtenus de l'enquête.

I. Définitions de bases:

1. La sécurité routière :

On entend par sécurité routière l'ensemble des règles et des services qui ont pour but d'assurer la sécurité des usagers de la route. Il existe deux types de sécurité : la sécurité active et la sécurité passive (Jean Chapelon, 2008):

La sécurité active: s'applique avant la situation accidentelle, elle vise à empêcher la survenue de l'accident.

La sécurité passive: entre en jeu à partir du moment où l'accident n'est plus évitable, elle vise à en diminuer les conséquences et les secours.

Dans ce contexte on doit aussi distinguer la notion de la sécurité qui signifie la protection des biens et des personnes contre des sinistres dont les causes sont involontaires, de la sûreté qui est la lutte contre les actes de malveillances (acte volontaire).

2. La prévention routière :

La prévention routière est un dispositif mis en place par le gouvernement et relayé par de nombreuses structures et institutions, pour faire connaître à la population les risques de la route, la façon de les éviter mais aussi d'y faire face. Cela concerne les conducteurs, les passagers, mais aussi les piétons car tout le monde peut être victime ou responsable d'un accident de la route. (<http://www.filsantejeunes.com/cest-quoi-la-prevention-routiere-5336>).

3. L'accident de la route :

Selon l'organisation mondiale de la santé (OMS), il est défini comme accident de la route « tout accident qui s'est impliqué sur une route ouverte à la circulation dans lequel, au moins un véhicule en mouvement est impliqué et a provoqué des dommages corporels et matériels ». (<https://fr.scribd.com/document/343645725/Accident-de-La-Route>)

Selon cette définition il existe deux types d'accidents:

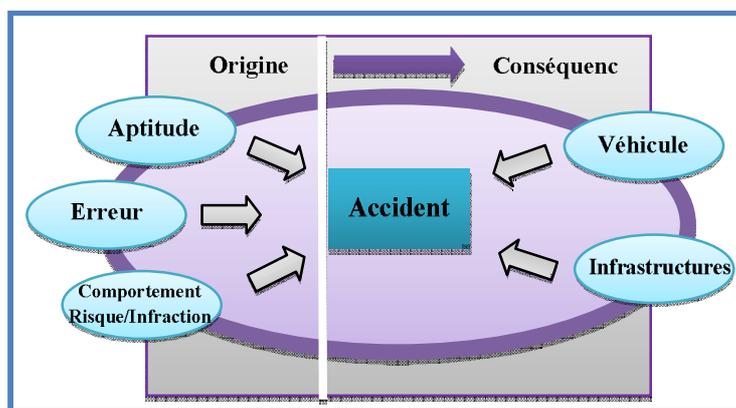
Accidents corporels : ce sont des accidents qui se manifestent par des dommages corporels (blessés, tués) un accident corporel est un accident :

- qui se produit sur une voie ouverte à la circulation routière.
- qui implique au moins un véhicule (animaux montés compris)
- qui fait au moins une victime.

Accidents matériels: ce sont des accidents qui se manifestent par des dommages matériels.

La figure N°01 essaie de résumer la situation: les trois facteurs (véhicule, infrastructure et usager) y sont indiqués. L'utilisateur se situe plutôt dans la partie origine de l'accident et les véhicules et l'infrastructure dans la partie conséquences, mais le cercle qui relie ces trois grands acteurs symbolise l'interaction très forte qui existe entre eux (Jean Chapelon, 2008).

Figure N° 1: les principaux facteurs d'accidents



Source : Jean Chapelon, (2008)

Selon (Jean Chapelon, 2008) **le véhicule** joue un rôle important en amont de l'accident en prévenant l'accident par les éléments de sécurité active, par l'ergonomie de la conduite en facilitant (voire en incitant) à l'infraction vitesse.

De la même façon, **l'infrastructure** peut jouer un rôle en amont de l'accident, en incitant à une vitesse modérée et en calmant le trafic, par sa lisibilité qu'elle peut offrir de corriger les erreurs (la route qui pardonne).

Mais **l'aptitude, l'attitude et l'erreur** et selon le même auteur, s'agissant de l'utilisateur on voit que c'est un peu plus complexe puisqu'il faut distinguer l'aptitude (la capacité à conduire de manière sûre), de l'attitude ou du comportement (prise de risque et/ou infraction), de l'erreur qui est trop souvent oubliée dans les analyses.

II. Le risque routier:

Un risque est une combinaison de la probabilité d'apparition d'un dommage et de la gravité de ce dommage (Philippe Légé, 2008).

La probabilité d'occurrence intervient elle-même dans l'espérance associée à l'exposition. Le risque peut donc être décomposé en trois éléments : nombre d'exposition, taux moyen et gravité.

On peut classer les risques dans un tableau gravité - fréquence :

Tableau 01: matrice d'acceptabilité

Gravité/ Fréquence	Fréquent	Rare	Improbable	Très improbable
Catastrophique				
Critique				
Significatif				
Mineur				

Source: Philippe Légé, (2008)

Ce tableau, aussi connu sous le nom de «matrice d'acceptabilité», est utilisé pour prescrire une norme: plus un danger est grave, et plus il doit être rare. Les cases grisées représentent des couples gravité/fréquence «inacceptables», car ne respectant pas cette norme (Philippe Légé, 2008).

L'exposition au risque est fonction à la fois du nombre de kilomètres parcourus et de l'encombrement de l'ensemble des réseaux routiers. Elle augmente plus le kilométrage parcouru est important et plus la circulation est dense, mais ne présente toutefois pas une courbe exponentielle.

1. Indicateurs d'exposition au risque

Les indicateurs d'exposition au risque en matière de sécurité routière sont comme suit (Mouloud Haddak, 2008) :

- Population ;
- Parc de véhicule ;
- Million de véhicules *km parcourus ;
- Nombre de trajets ;
- Durée des déplacements (temps des trajets).
- Population de conducteurs ;
- Longueur du réseau ;
- Personne*km ;
- Consommation de carburants;

2. Principaux facteurs de risque :

Dans la circulation routière, le risque est fonction de quatre éléments. Le premier est l'exposition, soit le volume de déplacements ou de trajets sur un réseau effectués par des différents usagers ou une densité de population donnée. Le deuxième élément est la probabilité de collision sous-jacente, étant donné une certaine exposition. Le troisième élément est la probabilité de traumatisme en cas d'accident. Le quatrième élément est le résultat du traumatisme. Cette situation est résumée comme suit (Margie Peden et al, 2004):

2.1 Facteurs influant sur l'exposition aux risques

- Facteurs économiques, y compris les privations sociales;
- Facteurs démographiques;
- Pratiques d'aménagement du territoire influant sur la longueur des déplacements ou sur le choix du mode de déplacement;
- Combinaison de circulation motorisée rapide et d'usagers de la route vulnérables.

Attention insuffisante prêtée à l'intégration de la fonction routière dans les décisions concernant les limitations de vitesse ainsi que la conception et le tracé des routes.

2.2 Facteurs de risque influant sur les accidents

- Vitesse insuffisante ou excessive;
- Présence d'alcool, de médicaments ou de drogues à usage récréatif;
- Fatigue;
- Etre un homme jeune;
- Etre un usager de la route vulnérable dans des zones urbaines et résidentielles;
- Se déplacer la nuit;
- Facteurs liés au véhicule, comme les freins, la conduite et l'entretien;

- Défauts dans la conception, le tracé et l'entretien des routes qui risquent aussi d'entraîner des comportements dangereux de la part des usagers de la route;
- Manque de visibilité dû à des facteurs environnementaux (il est difficile de repérer les autres véhicules et les autres usagers de la route);
- Mauvaise vue de l'utilisateur de la route;

2.3 Facteurs de risque influant sur la gravité de l'accident:

- Facteurs de tolérance humaine;
- Vitesse insuffisante ou excessive;
- Défaut de port de la ceinture et sièges d'enfant non utilisés;
- Défaut de casques chez les utilisateurs de deux-roues;
- Objets sur le bord de la route qui ne protègent pas en cas d'accident ;
- Protection insuffisante en cas d'accident pour les occupants du véhicule et pour ceux qu'il heurte ;
- Présence d'alcool et d'autres drogues.

2.4 Facteurs de risque influant sur la gravité des traumatismes subis après un accident :

- Délai de réaction après un accident;
- Présence de feu provoqué par la collision;
- Fuite de matières dangereuses ;
- Présence d'alcool et d'autres drogues;
- Difficulté à porter secours aux personnes et à les extraire des véhicules ;
- Difficulté à évacuer les gens des autobus et des autocars accidentés;
- Absence de soins pré-hospitaliers appropriés;
- Absence de soins appropriés dans les salles des urgences des hôpitaux.

3. Matrice de Haddon :

La matrice d'Haddon (Dr William Haddon, 1968) est le premier modèle d'analyse qui décompose l'accident en plusieurs composantes : la composante temporelle qui distingue la phase avant l'accident qui inclut tous les facteurs qui impactent l'exposition potentielle, la phase de choc et la phase post-accident. La matrice introduit une approche multifactorielle comprenant le facteur humain, le facteur véhicule et le facteur environnemental. (<http://www.securite-routiere-az.fr/h/haddon-matrice-d/>).

Haddon propose des stratégies qui permettent d'identifier et de planifier les interventions possibles pour remédier aux accidents. En l'absence d'une base de données nationale et des statistiques fiables sur les

accidents de la route en Algérie, il nous semble que le questionnement et les enquêtes de terrain sont les meilleures solutions pour comprendre et agir sur le système de sécurité et prévention routière.

III. Enquete aupres des usagers de la route en Algérie:

A l'ombre d'une absence : d'une base de données nationale, et des statistiques fiables sur les accidents de la route en Algérie, il nous semble que le questionnement et les enquêtes de terrain sont la meilleure solution pour comprendre et agir sur le système de sécurité routière et les interactions entre ses composantes.

1. La méthodologique de la recherche:

L'enquête a été menée auprès d'un échantillon de 1013 personnes âgées de 15 ans et + selon une répartition de quotas correspondant à la pyramide des âges et genre des victimes de la route en Algérie selon les statistiques du CNPSR.

Les principaux objectifs de l'enquête sont les suivants:

- Mieux connaître la perception des algériens vis-à-vis la prévention et la sécurité routière et ses comportements au volant,
- Savoir du point de vue des usagers, quels sont les leviers à activer pour limiter les accidents et quelles pourraient être les meilleures façons de faire la prévention de leurs points de vue;

1.1 Les hypothèses

Les hypothèses de l'enquête sont les suivantes:

1. Il n'y pas de différences démographiques (sexe, âge, catégorie socioprofessionnelle) en matière de la perception vis-à-vis la gravité du problème;
2. Les usagers motorisés sont plus préoccupés par le problème que les usagers non motorisés;
3. La majorité des conducteurs algériens ont un comportement dangereux au volant;
4. Il n'existe pas des différences régionales ou démographiques dans le respect du code de la route;
5. Les algériens sont en faveur des initiatives visant à améliorer la sécurité et la prévention routière sur la route, et il n'existe pas de différences démographiques ou régionales.

1.2 L'échantillonnage

L'échantillon se compose de 1.600 personnes réparties comme suit:

Tableau N°02: Répartition de l'échantillon par ville

	Alger	Batna	Sétif	Guelma	Total
La taille	600	400	400	200	1.600

Par recours à la «méthodologie des quotas», et selon les statistiques de l'année 2011 en ce qui concerne: répartition des victimes des accidents de la route par âge et sexe, on a calculé l'échantillon par quotas comme le montre le tableau N°03.

Une fois le questionnaire établi en accord avec les membres de PNR et notre partenaire CNPSR, une phase pilote a été réalisée afin de valider les questions.

Au total, 1013 répondants ont participé à l'enquête sur les 1600 ciblées, pour un taux global de réponses de 63.31%.

Tableau N°04: Taux de réponses de chaque Wilaya

	Alger	Batna	Sétif	Guelma
Taux de réponses	48.67%	98.5%	42.5%	78.5%

Source : Résultats de l'enquête

Tableau N°03: L'échantillon par quotas

Catégorie d'âge		15-24	25-39	40-49	> 50	Total
Alger	Masculin	131	208	73	83	495
	Féminin	25	33	17	30	105
	Total	156	241	90	113	600
Batna	Masculin	87	138	48	56	330
	Féminin	17	22	12	20	70
	Total	104	160	60	76	400
Sétif	Masculin	87	138	48	56	330
	Féminin	17	22	12	20	70
	Total	104	160	60	76	400
Guelma	Masculin	44	69	24	28	165
	Féminin	8	11	6	10	35
	Total	52	80	30	38	200
Total	Masculin	350	554	193	222	1319
	Féminin	67	89	45	80	281
	Total	417	643	238	302	1.600

Source : Etablie par les chercheurs

1.3 Analyse de fiabilité (Alpha Cronbach): Le coefficient de fiabilité pour notre échelle se présente dans le tableau ci-dessous :

Tableau N° 05: Coefficient de fiabilité (Alpha Cronbach)

Alpha de Cronbach	Nombre d'éléments
,712	113

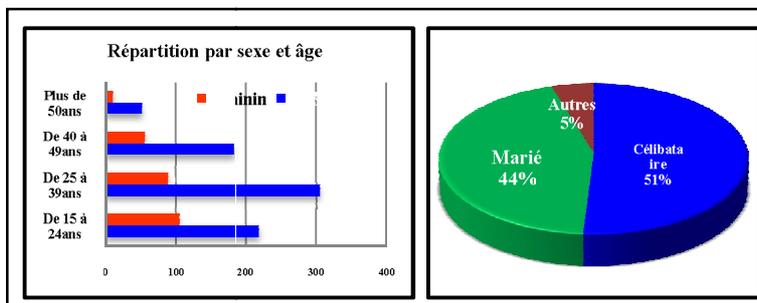
Dans cette étude, Alpha est égale à 0.712. Cette valeur est supérieure à 0.6 indiquant que notre questionnaire est assez fiable (la fiabilité est bonne).

2. Caractéristiques de l'échantillon

Les questionnaires ont été remplis par une population correspondant à la pyramide des âges et genre des victimes de la route en Algérie selon les statistiques du CNPSR. Le choix de cette répartition est dans l'optique de représenter toutes les catégories d'usagers et d'avoir un échantillon représentatif, les caractéristiques de notre échantillon sont :

- La moitié des usagers (51%) sont des célibataires,
- Les usagers sont composés essentiellement des gens qui ont fait des études supérieures ce qui augmente le taux de fiabilité des réponses;
- Les salariés et les étudiants sont les catégories qui déplacent plus, ils représentent (70,1%) des déplacements totaux. Ils constituent ce que l'on appelle les déplacements pour les motifs obligés (domicile/travail, domicile/études et inversement) ;
- Près de 8 personnes sur 10 déclarent qu'ils possèdent un permis de conduire, et plus de la moitié de l'échantillon (52,7%) sont des conducteurs fréquents, cela augmente l'intérêt porté au sujet chez les répondants ;
- (55,4%) des conducteurs ont un nouveau permis de moins de 5 ans.
- Le partage de l'échantillon était presque égale entre ceux qui ont une voiture (48,2%) et ceux qui n'en ont pas (51,8%), dont plus de la moitié des véhicules (59,4%) sont nouveaux (moins de 5 ans), ce qui reflète réellement l'âge du parc automobile en circulation en Algérie.
- Les questionnaires ont été distribués à quatre wilayas; Alger la capitale (28,8%), deux grandes villes de l'est Batna (38,9%), Sétif (16,8%), et Guelma (15,5%). C'est vrai que ce partage était en fonction de la disponibilité du personnel chargé de la distribution et de la récupération des questionnaires, mais parmi ces wilayas on trouve les trois grandes wilayas (Alger, Batna et Sétif) en tête de la mortalité sur la route en Algérie ces dernières années.

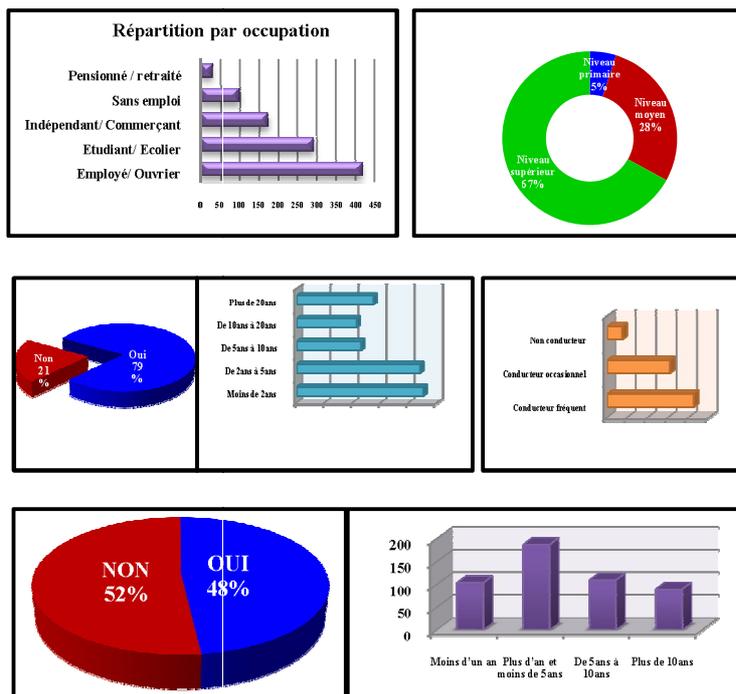
Figure N°02 : Caractéristiques de l'échantillon



Source : Résultats de l'enquête

3. Connaissances et préoccupation des Algériens en matière de la prévention et la sécurité routière :

Cet axe contient des questions clés en matière de la prévention et la sécurité routière qui révèle ce que les algériens savent et ce qu'ils ne savent pas sur les accidents de la route au pays et la perception vis-à-vis la sécurité routière.



3.1 Les connaissances

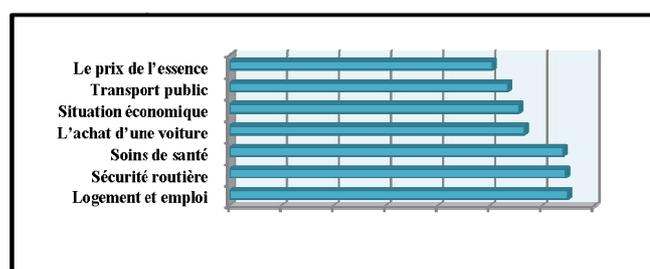
80% de la population enquêtés ne connaissent pas le nombre actuel (journalier ou annuel) des tues des accidents de la circulation en Algérie.

Aussi, 66.9% ne connaissent pas le centre national de la prévention et la sécurité routière (CNPSR). Dont les répondants d'Alger connaissent plus le CNPSR, vu la localisation du centre à Alger.

3.2 Préoccupation

Les résultats (Figure N°02) montrent que les répondants s'intéressent à la sécurité routière, alors qu'ils sont moins intéressés par le transport public, parce que les algériens tendent à l'utilisation et à l'achat des voitures en raison de la diminution du prix d'essence en Algérie. Cela mène à une augmentation d'accidents routiers et un transport non-durable.

Figure N° 03: Les préoccupations des Algériens



Source : Résultats de l'enquête

3.3 Les aspects de sécurité routière :

La majorité des répondants se sont considérés le facteur humain (81%) comme un facteur principal des accidents de la route en Algérie, ils ont considérés la conduite en état d'ivresse comme un problème extrême causant beaucoup à énormément d'accidents. Les autres aspects de la sécurité routière qui sont : le non-respect du code de la route, fatigue et somnolence au volant, vitesse, l'état des routes, l'utilisation de téléphone portable en conduisant, véhicules défectueux, véhicules mal entretenus, jeunes conducteurs, manque d'information sur la route et poids lourds sur la route sont considérés comme des problèmes, contrairement aux motocyclistes qui ne le sont pas.

Les répondants ont cité d'autres aspects considérés autant qu'un problème, comme par exemple: achat de permis, animaux, anxiété, conduite sans permis, éclairage, feux de circulation, imprudence, l'éducation, l'entretien des routes, la ceinture de sécurité, les conditions météorologiques,

les programmes de formation des auto-écoles, music, ne pas appliquer les lois à tout le monde, processions de mariage.

L'autoroute est-ouest a un impact positif sur la sécurité routière selon les enquêtés. Par contre disent que l'état des routes dans les villes algériennes est mauvais ou moyen (89.2%). Cela explique la nécessité de l'amélioration des réseaux routiers en Algérie.

3.4 Sentiments d'insécurité

Les résultats de l'enquête montrent que les raisons de sentiment de l'insécurité sont:

- le comportement des autres usagers (la cause la plus importante),
- la vitesse, route elle-même, condition de conduite, poids lourds et l'état de véhicule.

3.5 Sensibilisation à la sécurité routière

La moitié des personnes interrogées déclarent que la fréquence de réalisation des campagnes de sensibilisation et de prévention routière dans ses villes est très faible, ils mettent :

- la TV en 1^{er} classe comme un moyen plus actif en matière de sensibilisation à la sécurité routière,
- 2^{ème} classe pour la radio, ce classement dû à plusieurs émissions télévisées et radios comme par exemple TARIK ESSALAMA et pleins de spots publicitaires.
- En 3^{ème} classe, les campagnes de sensibilisation surtout organisées par CNPSR et la gendarmerie et la sûreté nationale.
- Ensuite, les journaux, maisons de jeunes et culture, théâtre et d'autres (Internet, mosquée, téléphone mobile et les séminaires).

La tendance générale la plus marquée indique la présence de problème de transmettre les messages de sensibilisation à public (72.5%). La majorité des échantillons de l'étude voient que l'Algérie fait des efforts visant à améliorer la sécurité routière (61%). Ces efforts sont répartis comme suit:

- Peu (48.1%). -Beaucoup (42.7%). -Enormément (9.2%).

Certes, les acteurs de système de sécurité routière en Algérie ne fournissent pas les mêmes efforts. Mais il ne faut pas nier les efforts remarquables de certains acteurs tel que: le centre national de la prévention et la sécurité routière (CNPSR) à Alger, la gendarmerie et la police nationale, les médias (radio et télévision nationale). Les acteurs précédemment mentionnés restent incapables d'assurer une sécurité routière

tous seuls, ils doivent coopérer avec les autres acteurs qui restent relativement moins actifs (les écoles, les universités, les médias privés, les associations, etc...).

Le pourcentage des interrogés qui considèrent que la nouvelle disposition du code de la route a un peu changé leur façon de conduire (42%), est relativement grand par rapport aux autres significatives; cette différence est due à la période de l'administration de notre enquête qui a été deux ans après la publication la dernière loi (Décret exécutif n° 11-376 du 12 novembre 2011). Cette période est suffisante à l'apparition de nouvelles lacunes et comportements des conducteurs ce qui engendre la nécessité soit d'une permanente mise à jour, ou bien d'une application sévère des lois.

4. Analyse du comportement routier des algériens:

Pour évaluer le comportement routier des conducteurs des usagers, le questionnaire se compose de 42 items consacrés aux comportements actuels et comportements potentiels afin de classer les conducteurs algériens selon leurs comportements (sûr, moyen et dangereux);

4.1 Indice de Sécurité

L'indice de sécurité est défini comme la somme des coefficients de réponses aux questions de l'axe II portant sur le comportement des agents au volant. La classification des comportements par indice de sécurité est les suivants:

- $0 < IS < 2$: Comportement sûr
- $2 < SI < 4$: Comportement moyen
- $4 < SI < 6$: Comportement «dangereux»

IS global égal **4.15**, indique que les usagers ont un comportement dangereux au volant; et il n'existe pas de différences démographiques (âge) ou régionales, par possession un permis de conduire et d'une voiture.

Tableau N°06 : L'indice de sécurité

		IS	Classification des comportements
N'ont pas un permis de conduire		3.9927	Presque dangereux
<u>Ont un permis de conduire</u>		4.1775	Dangereux
Conducteur fréquent		4.1841	Dangereux
Conducteur occasionnel		4.0947	Dangereux
Non conducteur		4.2850	Dangereux
Nom motorisé		4.2070	Dangereux
Motorisé		4.0932	Dangereux
Age	De 15 à 24ans	3.9608	Presque dangereux
	De 25 à 39ans	4.2010	Dangereux
	De 40 à 49ans	4.3096	Dangereux
	Plus de 50 ans	4.1678	Dangereux
La ville	Alger	4.2204	Dangereux
	Batna	4.1267	Dangereux
	Sétif	4.1000	Dangereux
	Guelma	4.1187	Dangereux

Source : Résultats de l'enquête

4.2 Respect du code de la route

(2.8%) des enquêtés respectent les nouvelles dispositions, (44.1%) ils respectent toujours et (48.7%) après la période qui suit l'application de ces dispositions. Les résultats indiquent que (92.8%) des interrogés respectent les nouvelles dispositions et lois concernant. (39.2%) des répondants estiment que le risque de ne pas respecter le code de la route est très élevé et (26.4%) plutôt élevé.

La tendance générale indique que les répondants respectent le code de la route surtout les réponses sont moins (les infractions) et (92.8%) des interrogés respectent les nouvelles dispositions. Les personnes interrogées conscients du risque de ne pas respecter le code de la route (65.6%).

Mais est que ces résultats sont influencés par les caractéristiques de notre échantillon, on répondra à cette question dans le teste des 'hypothèses.

5. Les pistes d'amélioration de la prévention et la sécurité routière

En matière de pistes d'amélioration de prévention et de la sécurité routière, la majorité des répondants disent focaliser les efforts de la sécurité routière en Algérie sur le facteur humain, ensuite (14.5%) sur l'organisation, (13.9%) sur l'environnement routière et (3.8%) sur les cotés techniques. Ces résultats confirment les résultats obtenus au 1^{er} axe, et elles correspondent aux statistiques d'accidents routiers de l'année 2011. Les enquêtés sont légèrement d'accord sur les mesures suivantes:

- l'application du permis à point ;
- l'investissement dans les radars automatiques ;
- l'augmentation de nombre des radars sur les routes;
- et le renforcement des mesures de contrôle sur les routes.

Ces résultats reflètent que les Algériens, d'une part ne connaissent pas bien le permis à point (l'application de ce permis n'est pas encore sur tout le territoire national), voient les radars et les mesures de contrôle comme un obstacle et pas un outil de sécurité.

Par contre, ils sont plutôt d'accord sur:

- Le développement des transports collectifs ;
- l'amélioration de l'information routière;
- et les programmes de formation des auto-écoles.

6. Teste et validation des hypothèses

Les tests des hypothèses se vérifient par le biais de tests Khi-deux, T-test et ANOVA à un facteur. Tous les tests statistiques ont été effectués avec un seuil de confiance fixé à 95%, la marge d'erreur est donc de 5% (P). Nous avons croisé un certain nombre de variables afin de déterminer les liens existants et l'influence de certaines variables.

Dans le tableau N°07 nous reprenons l'ensemble des résultats et des hypothèses testés.

Tableau N°07 : récapitulatif des résultats des tests statistiques effectués sur les hypothèses de l'enquête

Hypothèses de recherche	Résultats des tests
H1. Il n'y a pas de différences démographiques (sexe, âge, situation familiale, catégorie socioprofessionnelle) en matière de la perception vis-à-vis la gravité du problème. Par contre le niveau d'étude influence sur cette perception.	Validée partiellement
H2: les usagers motorisés sont plus préoccupés par le problème que les usagers non motorisés.	Non validée
H3. La majorité des conducteurs algériens ont un comportement dangereux au volant.	Validée
H4. Il n'existe pas des différences régionales et par le niveau d'étude dans le respect du code de la route, par contre il y'a une déférence entre hommes/femmes, les catégories d'âge.	Partiellement validée
H5: Les algériens sont en faveur des initiatives visant à améliorer la sécurité et la prévention routière, et il n'existe pas de différences démographiques ou régionales. <ul style="list-style-type: none"> - Par région (non validée) - Par sexe (non validée) - Par catégorie d'âge (non validée) - Par niveau d'étude (Validé) - Par occupation (Non validé) 	Partiellement validée

Source : Résultats de l'enquête

Conclusion générale :

Pour que nos routes soient mieux sécurisées, il est question de savoir comment agir précisément sur le célèbre et classique triptyque (Homme, Véhicule et Infrastructure). Et pour la sécurité de tout le monde, il faut que tout le monde agisse. En l'absence des données fiables sur la sécurité routière en Algérie, notre travail représente une base de données et d'informations de grande qualité qui est profitable pour toutes les parties prenantes dans le domaine de la sécurité routière ; le CNPSR en premier lieu, le Ministère des transports, les ministères de la défense nationale (Gendarmerie nationale), le ministère de l'intérieur, mais aussi les chercheurs universitaires.

Bibliographie :

1. Boubakour. F, **Développement de l'utilisation de voitures particulières en Algérie: Quel arbitrage avec le transport en commun**, Buenos Aires (Argentine), Actes de conférence internationale CODATU XIV 2010,
2. Boubakour. F, **Améliorer les aspects sureté et sécurité dans les transports**, Recherche dans la région euro-méditerranéenne, Batna, Commission européenne, 2009.
3. Jean Chapellon, **La politique de sécurité routière: derrière les chiffres, des vies"**, Lavoisier édition, Paris, France, 2008.
4. CERTU, **Stratégie de mobilité durable dans les villes des pays en développement**, Guide pédagogique, Lavoisier édition, Lyon, France, 2008.
5. CERTU, **Comprendre le trafic routier : Méthodes et calculs**, Lyon, France, 2010.
6. CNPSR, **La sécurité et la sureté dans les moyens de transports collectifs**, Revue La prévention et la conduite, N°07, CNPSR, Alger, Algérie.
7. CNPSR, **Le rôle de la gestion du trafic routier dans la sécurité routière**, Revue La prévention et la conduite, N°08, CNPSR, Alger, Algérie.
8. Fernand Martin, **La vie humaine a-t-elle une valeur économique?**, Article, Université de Montréal, Montréal, Québec, 15 février 2003.
9. Fondation de recherches sur les blessures de la route, **Sondage sur la sécurité routière 2002 : La conduite en état d'ivresse**, ISBN : 0-920071-32-5, Ottawa (Ontario), Canada, Décembre 2002.
10. Fondation de recherches sur les blessures de la route, **Sondage sur la sécurité routière 2004: la somnolence au volant**, ISBN: 0-920071-48-1, Ottawa (Ontario), Canada, Février 2005.
11. Himouri. S, **Le modèle théorique du suivi de l'insécurité routières en Algérie de 1970-2002**, thèse Doctorat d'Etat, Université des sciences et technologies d'Oran Mohamed Boudiaf, 12/2005.
12. Laurent CARNIS et Dominique MIGNOT, **Pour une économie de la sécurité routière: Emergence d'une approche pour l'élaboration de politiques publiques**, Collection Méthodes et Approches dirigée par Gérard Brun, Economica, Paris, France, 2012.
13. Margie Peden et al, **Rapport mondial sur la prévention et les traumatismes dus aux accidents de circulation**, OMS, Genève, Suisse, 2004.
14. Mouloud Haddak, **Cours en sécurité routière étrangère**, ENTPE, Lyon, France 2008.
15. Nicole MUHLRAD, **Système de gestion de la sécurité routière : une méthode de diagnostic adaptable aux pays à faible ou moyen revenus**, LET, INRETS, Décembre 2006.

16. Philippe L g , **Sécurité et sureté des transports : un état de l'art méthodologique**, Synthèse de l'INRETS N 58, les collections de l'INRERS, Bron cedex, France, Décembre 2008.
17. Rémy Prud'homme et autres, **Notre système de transport actuel est-il durable?**, Presses de l' cole nationale des ponts et chaussées, Mars 1999.
18. Robert Delorme et Sylvain Lassarre et coordinateurs, **Les régimes français et britannique de régulation du risque routier : La vitesse d'abord**, Synthèse INRETS N 57, Les collection de l'INRETS, Bron cedex, France, Décembre 2008.

Site Internet

<http://www.filsantejeunes.com/cest-quoi-la-prevention-routiere-5336>

<https://fr.scribd.com/document/343645725/Accident-de-La-Route>

<http://www.securite-routiere-az.fr/h/haddon-matrice-d/>

https://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjT69CG2ITRAhWUOFAKHROkCTMQFggZMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.ercepresliffre.fr%2Fv2013%2Fattachements%2Farticle%2F550%2FEnqu%25C3%25AAt e%2520sur%2520les%2520transports-%2520v0.2.doc&usg=AFQjCNGmlmjIFMzm7g8eJSif_ZmxxDZMig&bvm=bv.142059868,d.d24

https://www.cdc.retraites.fr/IMG/pdf/PPRR26_1_.pdf?cible=_non