

- L'élimination des points noirs sur les routes

Liste des références

1. David SROUR, « Sur quelques distributions de probabilité applicables aux problèmes de sécurité routière », revue de statistique appliquée, tome 19, n 2, 1971, p77-94.
 2. Marie-Hélène Vendersmissen, Denis Morin, Isabelle Thomas et Marcel Pouliot, «Aspects macro géographiques des accidents de la route: essai de comparaison Québec - Belgique » Cahiers de géographie du Québec, vol. 40, n0 109, 1996, p.49-66.
 3. Marie-Hélène Vendersmissen, Denis Morin et Marcel Pouliot, « Les variations géographiques de la gravité des accidents de la route dans les MRC du Québec, 1985-1987. », Cahiers de géographie du Québec, vol. 37, n0 102, 1993, p.517-537.
 4. Le centre national de la prévention et de la sûreté des routes 2010.
 5. Marc Gaudry^{1,2} et Mattieu de Lapparent², Un état de l'art de la modélisation structurelle des bilans de l'insécurité routière, Département de sciences économiques, université de Montréal, Département économie et sociologie des transports, INRETS, V.13, AJD, juin 2008.
- Direction des transports de la wilaya de Batna
 - Direction de la protection civile de la wilaya de Batna
 - régional de la gendarmerie nationale de la wilaya de Batna
 - Ministère des Transports.

Les dépassements dangereux représentent 12,35% des accidents.

Le non-respect de la distance sécuritaire est également l'une des causes des accidents de la circulation avec 9,03% des accidents.

La figure suivante présente la répartition de toutes les causes de décès.

La répartition par catégorie d'âge des décès dus aux accidents de la circulation

La plupart des accidents sont concentrés dans la plage d'âge (20 ans _ 60 ans), ce qui infirme l'hypothèse proposée, avec une moyenne de 0,11 décès par accident (soit: 11 décès pour 100 accidents de la circulation).

Nous notons également que l'âge moyen des décès dus aux accidents de la circulation est estimé à 34,77 ans, avec une médiane de 32 ans.

Discussion :

- La plupart des accidents sont concentrés dans le groupe d'âge (20 ans _ 60 ans).
- L'âge moyen des décès dus aux accidents de la circulation est estimé à 34,77 années, avec une médiane de 32 ans.
- Le taux d'accidents de la circulation sous l'influence de stupéfiants ne représente que 0.184% du total des accidents de la circulation
- Il n'y a pas de corrélation directe entre le nombre d'accidents de la circulation et la densité de la population.
- Les accidents mortels sont plus fréquents dans les zones rurales que dans les zones urbaines.
- Les taux de décès dus aux accidents de la circulation sont élevés en Algérie et à Batna en particulier.

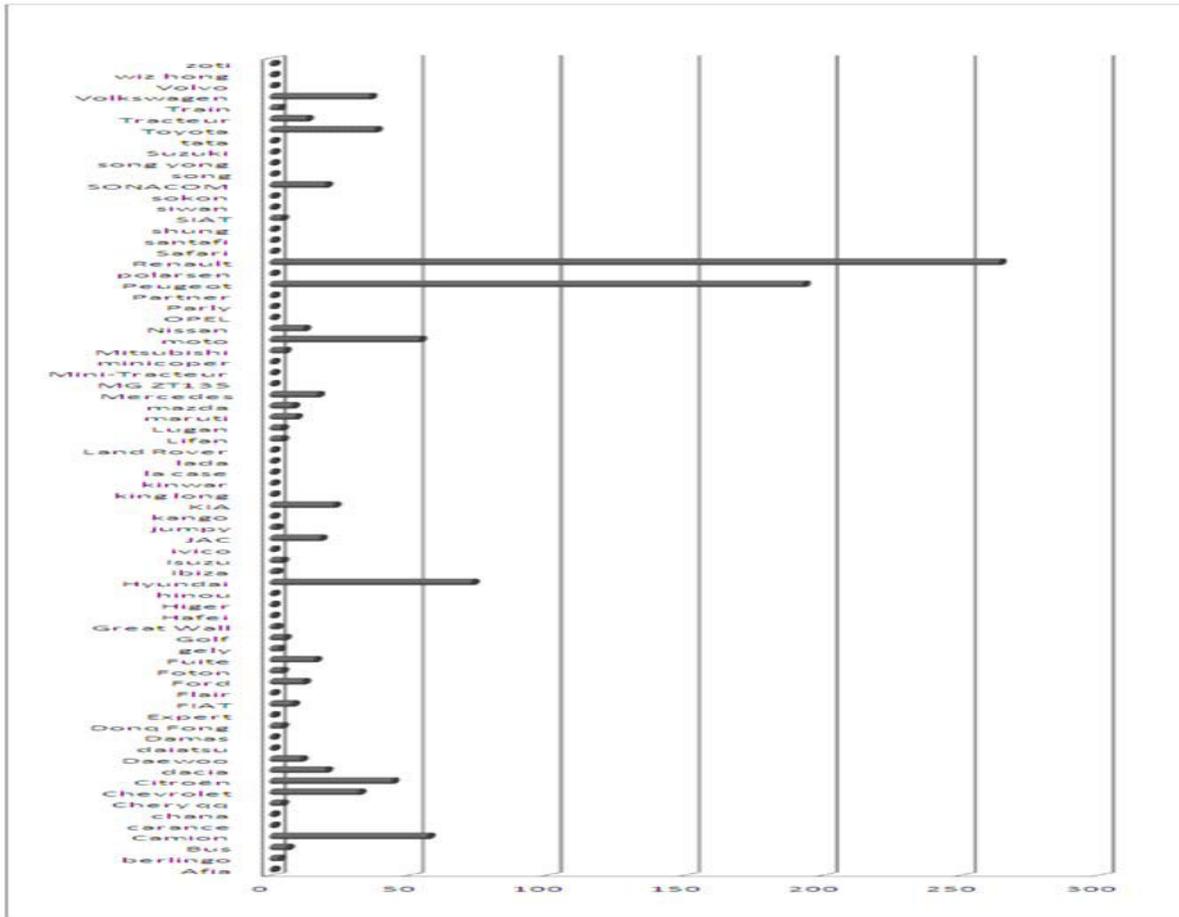
Conclusion

Notre étude a abordé le problème des décès dus aux accidents de la circulation dans la wilaya de Batna, et nous sommes arrivés à déterminer que celui-ci est le résultat de plusieurs causes à des degrés de gravité variables, et nous avons constaté que la vitesse excessive, les dépassements dangereux et le manque de respect des feux de signalisation sont les principales causes.

Nous avons également constaté que l'âge moyen de décès dus aux accidents de la circulation est estimé à 34,77 ans, ce qui prouve que les jeunes sont les plus vulnérables aux accidents mortels de la circulation, d'autre part, il n'y a pas de relation entre la densité de la population et le nombre d'accidents de la circulation.

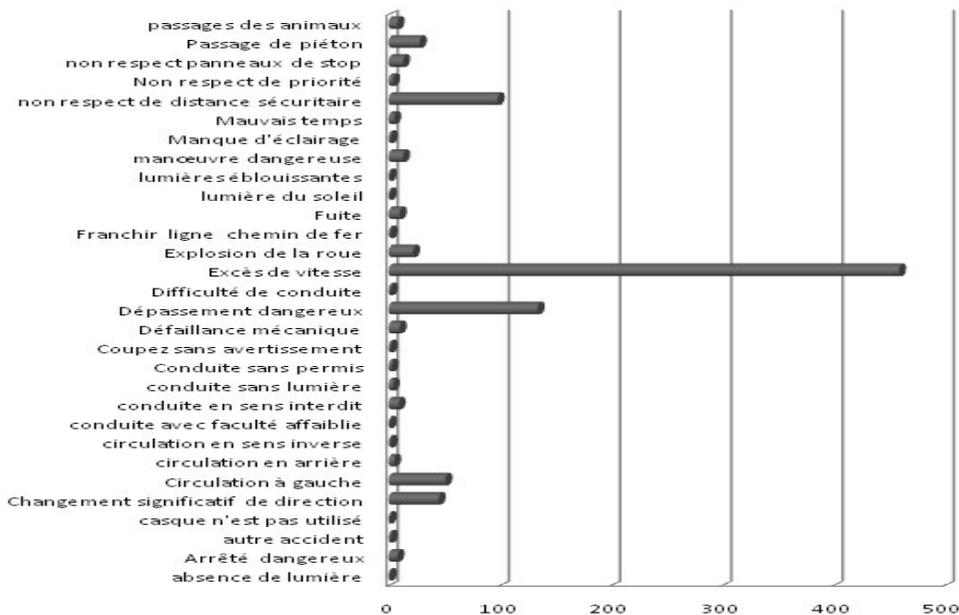
À cet égard, et pour la réduction du nombre d'accidents de la circulation on peut proposer les recommandations suivantes:

- Forcer le conducteur fautif à payer l'amende immédiatement après la commission.
- Réexamen et révision de la loi actuelle de la circulation qui contient beaucoup de textes théoriques et 'philosophiques'.
- Invitation à des séminaires et des forums nationaux sur les accidents de la sécurité routière et de la circulation au plus haut niveau.
- Promouvoir l'inclusion de l'éducation routière dans les campagnes de sensibilisation scolaires.



La répartition des décès dus aux accidents routiers suivant le type de véhicule (fig.2)

La répartition par cause des décès dus aux accidents de la circulation (fig.3)



La vitesse excessive est la cause principale des accidents de la circulation avec un taux de 42,30% du total des accidents.

Source des données et méthodes d'analyse

Les principales sources de données sont:

- Direction des transports de la wilaya de Batna
- Direction de la protection civile de la wilaya de Batna
- régional de la gendarmerie nationale de la wilaya de Batna
- Ministère des Transports.

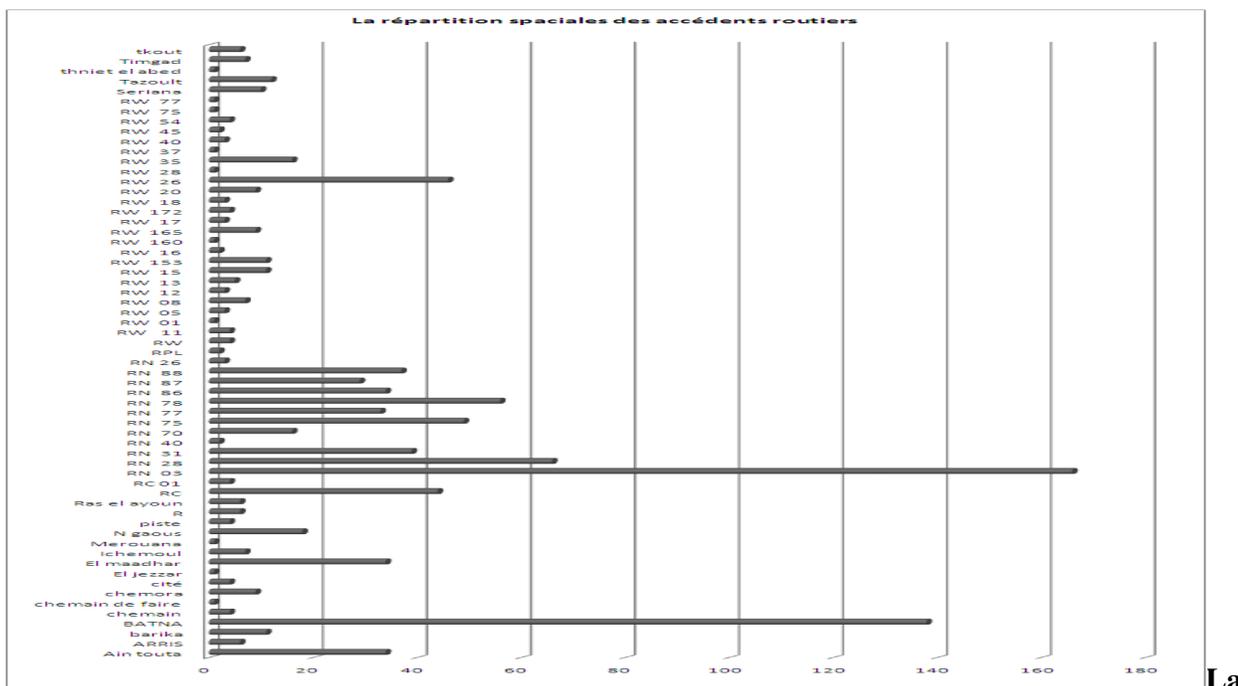
La méthodologie utilisée dans l'analyse de données

Après l'obtention des données nécessaires à la recherche auprès des organismes concernés, nous avons saisi toutes les informations sous forme de tableaux Excel, pour les analyser et les traiter par le logiciel statistique SPSS.

Résultats :

Dans cette partie, nous analysons les données obtenues, et présentons les résultats obtenus en termes de nombre de décès et de nombre de blessés dus aux accidents de la circulation selon :

L'âge de la victime, le lieu de l'accident, le type de véhicule, ainsi que la cause de l'accident.



répartition spatiale des accidents routiers (fig.1) :

- La route nationale n ° 03 a pris le premier rang du nombre d'accidents de la circulation avec 166 accidents,
- la ville de Batna est classée deuxième avec 136 accidents de la circulation,
- la route nationale N : 78 vient en troisième position avec 80 accidents,
- la route nationale n ° 28 (qui est la plus meurtrière) avec 71 accidents de la circulation.

v. Un état de l'art de la modélisation structurelle des bilans de l'insécurité routière, Marc Gaudry et Mattieu de Lapparent.

Les chercheurs ont présenté que les statistiques sur les accidents routiers ont été enregistré au niveau judiciaire pour la simple raison qui est le remboursement, le tableau ci-contre présente une classification des décès par cause.

Les chercheurs ont prouvé également la différence importante dans la distribution des taux de décès entre les milieux urbain et le rural.

II. Problématique de la recherche:

Les accidents de la route impliquant des décès et blessés, graves ou légers, constituent depuis quelques décennies une problématique sociale dont les coûts sont évalués annuellement par des milliards de dinars. Selon le rapport de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) pour l'année 2009 sur l'état de la sécurité routière dans le monde, il a été enregistré plus de 1,2 millions de morts et 50 millions de blessés au cours de l'année 2007, comme indiqué également dans le rapport que près de 90% du total des décès dans le monde issu de accidents de la circulation sont dans les pays à faible revenu et à revenu moyen, et ce pourcentage ne cesse d'augmenter avec des taux inférieurs dans les pays à revenu élevé.

Dès leur jeune âge, les hommes risquent davantage que les femmes d'être impliqués dans un accident de la route. Plus des trois quarts (77%) des tués sur les routes sont des hommes.

Chez les jeunes conducteurs, les jeunes hommes de moins de 25 ans encourent près de 3 fois plus de risques d'être tués dans un accident de voiture que les jeunes femmes.(Aide-mémoire N°358, Mars 2013) .

Malgré les nouvelles réformes de la réglementation spécialisée en accidents de la circulation, l'Algérie souffre de ce phénomène, d'où notre objet : une étude statistique et analytique des décès causés par des accidents de la circulation en Algérie, à travers une étude de cas de la wilaya de Batna.

En se référant aux études précédentes, plusieurs questions identifiées vont orienter notre réflexion sur le sujet comme suit :

- . Quelles sont les causes des accidents de la circulation en Algérie ? Et quels sont les effets sur la létalité ?
- . Quelle est la catégorie d'âge touchée par les accidents de la circulation en Algérie ?
- . Quel est le type de véhicules le plus exposé aux accidents de la circulation ?
- . Quelles sont les périodes et les zones où les accidents de la circulation sont les plus fréquentes ? Quelles sont les mesures à prendre pour les éliminer ou au moins les réduire ?

Hypothèses proposées :

- . Plus la densité de population est élevée, moins la gravité des accidents est élevée.
- . Plus la densité de population est faible, plus la vitesse pratiquée sur les routes est élevée et plus la gravité des accidents augmente.
- . Le non-emploi crée des conditions de plus grand " stress " et par conséquent une conduite plus agressive avec en bout de ligne un plus grand nombre d'accidents.
- . La conduite sous l'effet de stupéfiants augmente la gravité des accidents de la circulation.
- . Les accidents mortels sont plus fréquents dans les zones rurales par rapport aux zones urbaines.

sens, il permet d'identifier des MRC caractérisées par un grand nombre d'accidents, soit les MRC Mirabel, Les Pays-d'en-Haut, Les Laurentides, Vallée-de-l'Or et Pontiac.

En dernière analyse, la régionalisation fonde ces deux facteurs en une seule composante définissant la gravité des accidents. Un peu plus du tiers de l'ensemble des MRC (39) sont associées à une forte ou très forte gravité des accidents. Quelques-unes parmi celles-ci sont dispersées dans l'espace québécois; d'autres, par contre, forment littéralement des blocs dans lesquels les accidents sont fréquents et les victimes nombreuses.

Les MRC associées à une très forte ou forte gravité des accidents ont en commun leur faible pourcentage de population vivant en milieu urbain et par conséquent leur caractère rural. En effet, dans tous les cas, ce pourcentage est inférieur à la moyenne des 93 MRC du Québec, qui est de 65,93 %. Par opposition, les MRC associées à une très faible ou faible gravité des accidents se distinguent par leur caractère nettement urbain: en effet, la plupart ont une proportion de population vivant en milieu urbain de même niveau ou plus importante que la moyenne des MRC.

Le lien inversement proportionnel établi entre la gravité des accidents et la proportion de population vivant en milieu urbain et par conséquent la densité de population constitue une piste en ce sens; en effet, plus la proportion de personnes vivant en milieu rural est élevée, plus la densité de population est faible et le tissu de l'habitat humain relâché, et plus la vitesse permise et pratiquée sur les routes est élevée. Or, des études ont démontré que la vitesse constitue un facteur qui augmente la gravité des accidents. Un autre élément de réponse peut être apporté par la nature même du milieu étudié, soit le milieu rural caractérisé par la présence de petites et moyennes villes. Dans ce type de milieu, on retrouve une grande variété de densités de population, allant de très faible en rase campagne à relativement élevée au centre des petits et moyens villages et villes.

Ces densités variables sont assorties, par conséquent, d'une grande variété de vitesses permises et pratiquées allant de 50 km/h et moins à 90 km/h et plus. Or, il est démontré que l'écart entre les vitesses pratiquées plus que la vitesse elle-même est à l'origine des accidents et plus particulièrement des accidents impliquant plus d'un véhicule.

iii. Quelques distributions de probabilité applicables aux problèmes de la sécurité routière.

Le chercheur a distingué trois types d'accidents:

- . Une collision d'un seul véhicule
- . Une collision de deux véhicules
- . Une collision de trois véhicules et plus

La méthode utilisée pour calculer le nombre de blessures par accident est la même pour calculer le nombre de décès, la différence réside dans le changement du nombre d'accidents (4,3,2,1 ...), en utilisant donc la loi binomiale.

La loi de Poisson sera bien placée lorsque le lieu est bien connu et la gravité de l'accident prise comme étant une référence.

iv. Rapport détaillé sur les accidents corporels de la circulation enregistré en 2010 par Le centre national de la prévention et de la sûreté des routes.

Le centre national de la prévention et de la sûreté à travers les routes a collecté toutes les données sur les accidents de la circulation suivant une répartition spatio-temporelle se suit par des présentations graphiques et analytiques.

Introduction

L'Algérie, comme les autres pays arabes et africains, souffre du problème de l'insécurité des routes qui provoque dommages corporels et matériels, résultant des dizaines de milliers d'incidents (43 777 accidents en 2004), se traduisant par des milliers de décès et des dizaines de milliers de blessés chaque année (environ 15 morts et 200 blessés par jour).

En outre, on évalue les pertes matérielles à plus de 75 milliards de dinars algériens par an, selon le ministère des Transports estimé pour l'année 2009.

L'objectif de cet article est l'étude des décès dus aux accidents de la circulation en Algérie, une étude de cas de la wilaya de Batna, qui occupe le premier rang dans le classement national du nombre d'accidents de la circulation (avec 212 décès par accident), soit 25 morts et 340 blessés dans le premier trimestre de 2013, selon le plan suivant : nous allons présenter quelques études importantes avec les problématique de recherche et les hypothèses, puis nous allons identifier les différentes sources de données, ainsi que les méthodes d'analyse des données, puis suivra l'analyse finale des données obtenues, et les conclusions.

I. Quelques études précédentes & Problématique de la recherche:

i. «Aspects macro-géographiques des accidents de la route: essai de comparaison Québec - Belgique »

L'étude a pour objectif de démontrer, par comparaison, que la structure spatiale des accidents de la route est indépendante du pays dans lequel le phénomène est mesuré et que seul le facteur d'échelle constitue une différence. Les entités spatiales choisies pour cette démonstration sont le Québec et la Belgique. La structure spatiale des accidents de la route est modélisée et comparée sur la base de trois variables à expliquer et de quatre variables potentiellement explicatives, définissant 52 districts belges et 97 municipalités régionales de comité (MRC) et communautés urbaines (CU) québécoises pour l'année 1991. Les résultats indiquent certaines similitudes quant à la structure spatiale de la densité d'accidents, des taux d'accidents et des taux de mortalité et une différence relative à la structure spatiale de la motorisation. Au Québec comme en Belgique, la densité de population se révèle un bon prédicteur de la densité d'accidents corporels et des taux de mortalité.

ii., Les variations géographiques de la gravité des accidents de la route dans les MRC du Québec, 1985-1987.

La description des taux de victimes et d'accidents a permis de faire ressortir la variation spatiale du phénomène des accidents routiers en milieu rural et de petites villes au Québec. Ainsi, le nombre de victimes par véhicule impliqué (VICVEAC) est-il plus élevé dans les MRC de type rural. Quant aux accidents mesurés au prorata de la population (ACTHAB) et des véhicules en circulation

(ACVECIR), leur nombre est élevé dans les MRC périphériques mais également dans les MRC caractérisées par un centre urbain d'importance, éloignées toutefois des grandes communautés urbaines. Par ailleurs, les accidents rapportés sur la longueur du réseau routier (ACTKM) sont plus nombreux à la fois dans les MRC éloignées et dans les MRC plus urbanisées et/ou situées à la périphérie directe des communautés urbaines.

L'analyse factorielle a permis de synthétiser les six taux et ratios d'accidents en deux facteurs traduisant respectivement l'importance des victimes, isolant à ce titre les MRC Montcalm,

Les Iles-de-la-Madeleine, Pontiac, Mirabel et Matane et la rareté des accidents, associée à la MRC Les Etchemins. Toutefois, l'intérêt de ce dernier facteur réside dans le fait qu'interprété dans l'autre

DÉCÈS CAUSÉES PAR ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

ETUDE DE CAS : WILAYA DE BATNA (ALGÉRIE)

BOUFEDDA EL-AMIN

Université De Bejaia

Summary :

Algeria is among countries with high crash traffic related deaths rates. During the first quarter of 2013, the wilaya of Batna ranked first in Algeria with an average age at death of 34.77 years and a death rate of 0.11 and 1.7injuries per crash.

The main causes of crashes are: speed, dangerous driving and failure to respect the safety distance.

Moreover, the brand " RENAULT " in the light category is one of the vehicles causing accidents in the wilaya and the National Road N0: 03 is the first of them to be, followed by the city of Batna, and the national highways N : 78 and 28.

Keywords: Traffic crashes, death, number of injured, wilaya of Batna, the transport direction, the direction of civil protection.

الملخص :

رغم الإصلاحات الجديدة في التقنيين الخاص بحوادث المرور إلا أن الجزائر صنفت من أكثر الدول العربية معاناتا، وجاءت ولاية باتنة في المقدمة في الثلاثي الأول من سنة "2013"، بمعدل سن وفاة اقل من 35 سنة ويمتوسط قدره 0.11 وفاة و 1.74 جريح لكل حادث مرور.

ومن أهم أسباب الحوادث : الإفراط في السرعة ، التجاوز الخطير وكذا عدم إحترام المسافات الأمنية.

تعتبر المركبات الحاملة للعلامة "رونو" من الوزن الخفيف المسبب الأول لحوادث المرور في الولاية، وتصدر الطريق الوطني رقم 3 ، مدينة باتنة و الطريق الوطني رقم 78 وكذا 28 معظم حوادث الولاية .

الكلمات المفتاحية: حوادث المرور، عدد الوفيات، عدد الجرحى، ولاية باتنة، مديرية النقل، مديرية الحماية المدنية.

Résumé :

Malgré les nouvelles réformes de la réglementation de la circulation routière, l'Algérie est considérée parmi les pays dont le taux des décès causés par les accidents de la route est élevé.

Durant le premier trimestre de (2013), le classement de la wilaya de Batna était l'en tête du pays avec une moyenne d'âge au décès de 34,77 ans, et un taux de mortalité de 0,11 et 1,74 de blessés par accident.

Les principales causes des accidents sont : l'excès de vitesse, le dépassement dangereux, et le non-respect de la distance de sécurité.

Par ailleurs, la marque "RENAULT" dans la catégorie légère est l'un des véhicules qui causent plus d'accidents dans la wilaya, de même que la route nationale N0 : 03 qui vient en première position, suivie par la ville de Batna, et les routes nationales 78 et 28.

Les mots clés : Accidents routiers, nombre de décès, nombre de blessés, wilaya de Batna, la direction de transport, la direction de la protection civile.