

***Pour moins d'accidents de circulation, Quelle feuille de route ?***

***Cas d'Azzaba (Nord-Est algérien)***

***For less traffic accidents, what roadmap? Case of Azzaba***

***(Northeastern Algeria)***

**لأجل حوادث مرور أقل ، أي ورقة طريق؟ حالة عزابة (شمال شرق الجزائر)**

**Dr/ CHAOUI Salah, Université Badji Mokhtar Annaba**

**chaouisalah2007@yahoo.fr**

تاريخ القبول: 2019/12/30

تاريخ الإرسال: 2019/07/27

**Résumé :**

*Les accidents de la circulation sont l'une des principales causes de mortalité et de morbidité dans le monde. En Algérie, ce que certains appellent « terrorisme de la route » a atteint un nombre non négligeable de victimes ainsi que des dégâts matériels considérables (conséquences économiques). Les accidents de la route constituent aujourd'hui, un enjeu majeur de santé publique à l'échelle nationale. Azzaba (Nord-Est algérien), située à l'intersection d'axes mécaniques dynamiques avec un réseau routier urbain important a connu des accidents dans et hors la ville. Les services d'urgence de l'Etablissement Public Hospitalier (EPH) reçoivent quotidiennement des victimes dont certaines en état grave sont évacuées vers les structures hospitalières d'Annaba. A cet effet, les questionnements suivants nous interpellent: Quels sont les déterminants de ce fléau destructeur du patrimoine humain et matériel ? Comment freiner les accidents pour un meilleur usage de la route ?*

**Mots clés :**

*Accident de la route, dégâts humains, dégâts matériels, meilleur usage de la route, Azzaba.*

**Abstract:**

*The road accidents will be one of the main causes of mortality and morbidity in the world. In Algeria, what some called "terrorism of the road" has reached a significant number of victims as well as considerable material damage. Road accidents are now a major public health. Azzaba, located at the intersection of dynamic mechanical axes with a major urban road network has known accidents in and out of the city. Hospital emergency services receive daily victims, some of them in serious condition are evacuated to the hospital structures of Annaba. So, the following questions challenge us: What are the multiple determinants of this destructive scourge of human and material heritage? How to stop accidents for better use of the road?*

**Key words:**

*Road accident, human damage, material damage, better use of the road, Azzaba*

### الملخص:

تعد حوادث المرور أحد أهم الأسباب الرئيسية للوفيات و الإصابة بالأمراض في العالم. في الجزائر ، وصل ما يسميه البعض "إرهاب الطرقات" إلى عدد لا يستهان به من الضحايا بالإضافة إلى أضرار مادية كبيرة (عواقب اقتصادية).  
تعد حوادث الطرق على أيامنا، رهان رئيسي للصحة العمومية على المستوى الوطني. عزابة (شمال شرق الجزائر) ، تقع عند تقاطع محاور ميكانيكية ديناميكية تتخللها حركة مرورية دائمة وكذا شبكة طرق حضرية كبرى، إذ تعرف المدينة حوادث مرور داخل نسيجها العمراني و وخارجه. حيث تستقبل مصالح الإستعجالات للمؤسسة العمومية الإستشفائية و بصفة يومية جرحى و ضحايا الحوادث، يتم إجلاء بعضهم في حالة خطيرة نحو الهياكل الصحية الكبرى بمدينة عنابة للتكفل بها، و عليه تم طرح التساؤلات الجوهرية التالية: ما هي الأسباب المتعددة لهذه الآفة المدمرة للتراث البشري والمادي؟ كيف السبيل للتخفيف من وطأة حوادث المرور قصد إستخدام أفضل للطريق؟

### الكلمات المفتاحية:

حادث طريق ، أضرار بشرية ، أضرار في الممتلكات ، استخدام أفضل للطريق ، عزابة.

## 1. Introduction

Les progrès de la technologie touchant tous les secteurs de la vie, notamment dans le domaine du transport menant à une mécanisation et un trafic routier intense, ont beaucoup contribué à modifier la forme et la fonction des villes. Les zones urbaines sont de plus en plus touchées par l'étalement urbain et par une différenciation fonctionnelle des espaces interurbains qui engendrent une multiplication des déplacements en automobile (HACINI- CHIKH N, 2009).

Parallèlement à La modernisation et au développement technologique réalisé, On assiste quotidiennement à des accidents de la route conjugués à un accroissement remarquable du parc automobile. Selon les statistiques l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), chaque année, 1,2 millions de personnes trouvent la mort sur la route dont 15000 personnes resteront handicapées parfois à vie. Selon l'OMS toujours, on assistera d'ici à l'an 2020 à une augmentation de 60% du nombre des personnes tuées.

Les accidents de la circulation constituent, de nos jours, l'une des causes de mortalité à l'échelle planétaire. Elles présentent l'une des préoccupations

majeures de l'OMS occupant une partie des programmes de prévention à l'échelle nationale et internationale. Ces évènements douloureux sont engendrés par plusieurs facteurs : humains (états de fatigue et de somnolence, état d'ivresse et sous et la consommation de stupéfiants, état des routes...). Suite aux conséquences lourdes des accidents de la route qui vont constituer d'ici 2030 la cinquième cause de mortalité dans le monde d'où ce phénomène en hausse doit être pris en main et, à temps.

L'Algérie en tête pour le nombre d'accidents mortels au Maghreb et à l'instar des Pays du Sud, malgré les efforts consentis pour réduire le nombre d'accidents de la circulation et le nombre de tués, des dispositifs législatifs ont été engagés par le pouvoir public en priorisant des actions préventives et des mesures qualitatives et coercitives. Les statistiques actuelles des pertes économiques enregistrées et des victimes (décès et blessés) des routes indiquent clairement qu'il reste beaucoup à faire du moment que 90% des transports s'effectuent toujours par route ainsi de la forte tendance à l'usage de la voiture (qui reste à maîtriser) (BOUBAKOUR F, 2008).

Azzaba connaît un nombre non négligeable d'accidents qui ne cessent de croître notamment en son sein et au niveau des axes routiers importants provoquant des dégâts humains et matériels nécessitant inéluctablement des interventions si non des évacuations urgentes. Ce qui précède comme réalité impose une « feuille de route » conjuguée à une conscience collective pour une prompt prise en considération de ce fléau dans le but de minimiser d'une part, le nombre de victimes de l'autre, éviter les factures qui reviennent lourdes au trésor public en matière de prise en charge sociale et sanitaire.

## 2. L'accident : Notions et définitions

Plusieurs définitions ont été données à « l'accident » dont nous citons quelques-unes :

- L'accident de la route ou AVP<sup>1</sup> est un choc qui a lieu sur le réseau routier entre un engin roulant (automobile, moto, vélo, etc.) et tout autre chose ou

---

<sup>1</sup>- AVP : Accident de la Voie Publique.

personne et qui engendre des blessures humaines et/ou des dégâts matériels, que ces dégâts soient occasionnés aux véhicules, à un élément de la route (chaussée, panneaux, barrières de protection, etc...) ou un élément extérieur à celle-ci (bâtiment, mobilier urbain, cabine de téléphone, arbre) (L. M JORYS et al, 2009).

- Les accidents de la route se définissent aussi comme des évènements malheureux ou dommageables survenus sur une route, un chemin ouvert à la circulation et appartenant au domaine public.

- Selon Waller, un accident arrive lorsqu'il se crée un déséquilibre entre le potentiel de l'organisme et les exigences de l'environnement. Ce potentiel peut être insuffisant par rapport à l'environnement normal ou exceptionnel (accident de la circulation) ou une situation inhabituelle.

### **3. Les accidents de la route : Quels facteurs de risque ?**

Il y a des facteurs liés à l'homme ; les statistiques mondiales accablent l'homme de la responsabilité de 80-95% des Accidents de la Voie Publique. Sa responsabilité est nettement engagée car il est l'élément primordial du complexe. C'est bien lui qui, à tout moment, doit s'adapter si certains paramètres changent au niveau des deux autres facteurs : Véhicule-Environnement.

L'état psychologique et physique chez les conducteurs est l'un des paramètres essentiels dont les fluctuations régissent l'adaptabilité à la conduite. Les différents éléments intervenant chez l'homme sont complexes tels que : la vitesse, présence de médicaments ou de drogues à usage récréatif, stress, fatigue, utilisation du portable, etc. Des facteurs liés à la démographie; les fluctuations dans la taille de la population influenceront beaucoup sur le nombre de victimes de la route.

Les risques d'accident sont également plus élevés pour les jeunes hommes au volant. Elles sont plus grandes pour les conducteurs adolescents que pour tout autre groupe d'âge, plus grand pour les hommes que les femmes. D'autres

facteurs tels que ; défaut de port de casque chez les utilisateurs de deux roues motorisées, défaut de port de ceinture et la non utilisation de siège pour enfants dans les véhicules, le non-respect du code de la route et la conduite sans permis ainsi que les divers facteurs climatiques (pluie, Températures..).

Il y a également des facteurs de risque liés au matériel roulant (surcharges, pièces de rechange non d'origine, CTP<sup>2</sup>..). En fin des facteurs de risque liés à l'état physique et la mise en œuvre des infrastructures routières. Les accidents de la circulation ne sont pas répartis uniformément sur les réseaux routiers. Ils se produisent par grappes aux mêmes endroits sur certains tronçons de routes (points noirs) ou un peu partout notamment dans les quartiers socialement défavorisés.

Le réseau routier influence le risque de collision parce qu'il détermine la façon dont les usagers de la route perçoivent leur environnement et leur indique au moyen de signalisation et de contrôles routiers ce qu'ils devraient faire (L. M JORYS et al, 2009).

#### **4. La circulation routière et les accidents en Algérie : Des chiffres effrayants !**

En Algérie la saturation du trafic peut justifier des accidents de la route. Sur certaines sections routières, le niveau de saturation du trafic a été dépassé depuis longtemps. La lenteur de la circulation notamment pendant les heures de pointe, rendue plus dangereuse par la gêne des poids lourds sur de très grandes distances (transport de marchandises, approvisionnement en matériaux de grands chantiers lancés sur le territoire du pays) ne fait qu'augmenter d'un côté, l'impatience des conducteurs de l'autre, les risques d'accidents.

L'inadaptation entre l'augmentation sans cesse du parc roulant et les infrastructures routières accroît de 10% par an les risques et les drames routiers en Algérie avec un parc estimé à 4 millions de véhicules. « *Les statistiques fournies par le Ministère des Transports révèlent des chiffres de plus en plus alarmants concernant les accidents de la route ; 40 000 accidents se produisent*

---

<sup>2</sup>- CTP : Contrôle Technique Périodique.

*chaque année, entraînant plus de 4 000 morts et 60 000 blessés, dont des handicapés à vie (Centre national de prévention et de sécurité routières, 2009) » (Boubakour F, 2012).*

En 2007, l'Algérie comptait 34,1 millions d'habitants et possédait un parc automobile de 3,7 millions de véhicules roulant sur un réseau routier d'un linéaire de 109.452 km. La même année, les services de sécurité ont enregistré 39.010 accidents corporels qui ont eu pour conséquence 4.177 personnes tuées et 61.139 autres blessés dont plus de 3 milles en état grave. Le coût total de l'insécurité routière est estimé à un montant de plus d'un milliard de dollar US par an. En conséquence, ce simple constat place l'Algérie parmi les pays où le risque d'accidents est le plus élevé au monde !

En 2013, l'Algérie a enregistré un bilan très lourd qui a été estimé à 44907 accidents de la circulation routière ayant entraîné la mort de 4540 personnes et fait 69.582 blessés au niveau national. Les statistiques du CNPSR<sup>3</sup> ont révélé que pour l'année 2013, l'Algérie occupe le quatrième rang par rapport aux pays arabes en matière du nombre d'accidents.

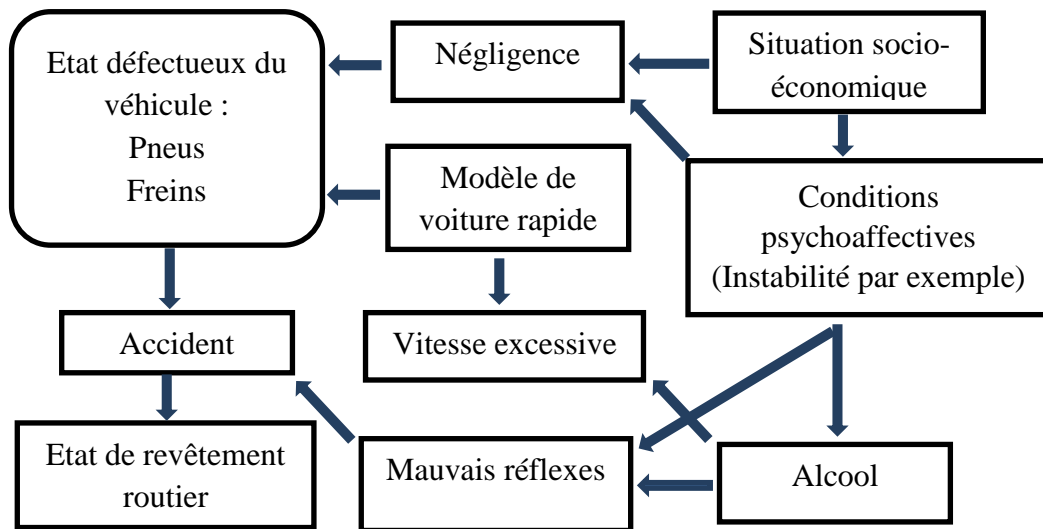
Les causes sont liées principalement au facteur humain, où les conducteurs de véhicules sont responsables à hauteur de 82,68 % dans les accidents de circulation, suivis des piétons pour un pourcentage de responsabilité de 6,82 %. Cependant, en troisième position, arrive avec un pourcentage de 6,54 %, les causes liées à la qualité et l'état des véhicules. Et enfin, avec un faible taux de 4,76 %, se classe l'état des routes (Fig N°1).

Les statistiques des accidents en Algérie et leurs interprétations sont, tout le temps, alarmantes. Selon un bilan établi par la Gendarmerie Nationale, le nombre de blessés, enregistré durant la même période de l'année en 2015, s'élève à 29.479 cas, soit également une baisse comparativement à celui enregistré durant la même période en 2014 (35.586 cas), représentant un recul de 6.107 cas (-17,16%). Quant au nombre d'accidents signalés, il est passé de 19.262 en 2014, à 16.241 en 2015, soit une baisse de 3.021 accidents (-15,68%).

<sup>3</sup> - CNPSR : Centre National de Prévention et de Sécurité Routière.

Le bilan fait état également d'une moyenne de 11 décès, de 130 blessés et 70 accidents enregistrés quotidiennement durant les neuf premiers mois de 2015. D'un côté, la surveillance médicale durant toute la vie, ce qui explique le lourd coût financier pour la société. De l'autre, en plus du danger, stress et tragédies sociales, un tournant de leur vie : Un chauffeur peut perdre son travail, un écolier peut stopper sa scolarité et un jeune ne pourra avoir des enfants..

**Figure N°1 : Multiplication et interaction des facteurs dans l'accident**



Source : L. M JORYS et al, 2009.

## 5. Les accidents de la route en Algérie : Quelle stratégie pour quel usager de la route?

### 5.1. Le CNPSR<sup>4</sup> : La prévention une priorité

En matière de sécurité routière, la réduction des accidents reste fortement liée à la mise en œuvre d'une politique de prévention « *vaut mieux vaut prévenir que guérir* » et de lutte combinant l'aménagement du réseau, l'éducation des usagers à tous les niveaux et par tous les moyens mis en œuvre pour faire respecter la réglementation en vigueur afférente à la circulation routière.

<sup>4</sup>- CNPSR : Centre National de Prévention et de Sécurité Routière.

Le CNES<sup>5</sup> demeure convaincu que la lutte contre l'insécurité routière restera au stade embryonnaire tant qu'il n'est pas mis en place une organisation au service d'une volonté forte et durable de diminuer le nombre des accidents de la circulation dont la responsabilité incombe entièrement à l'Etat.

L'infrastructure doit être exploitée selon les techniques récentes d'aménagement de sécurité routière ; pour cela les gestionnaires du réseau routier doivent être convaincus que quelques soient les causes de l'accident, son évitement ou la diminution de sa gravité est liée tout d'abord à l'aménagement de l'infrastructure. De ce fait, l'information et la formation à la sécurité devient, à nos yeux, quasi inévitable.

Par ailleurs, il est important aussi, de désigner une structure minimale d'agents formés, capables de pouvoir dialoguer avec les élus et avec l'ensemble des services (bureau d'études, circulation, chantier, urbanisme...) pour porter la préoccupation sécurité. Cette formation et cette communication pourront se faire sur des thèmes comme « *Le diagnostic de sécurité* », « *L'analyse statistique d'accidents* » ou « *la psychologie des conducteur* ».

En outre, et parallèlement à son action de sensibilisation, le CNPSR s'attache à effectuer un sondage pour mieux connaître les motivations qui poussent un conducteur fatigué à prendre le volant pour sensibiliser les usagers de la route (automobilistes, cyclistes et piétons) afin de leur faire apprendre et prendre conscience sur les conséquences néfastes voir dramatiques des accidents de la circulation. Dialoguer avec les automobilistes en vue de « recueillir leurs opinions » et « rappeler les règles de prudence au volant » notamment les risques de conduite en état de fatigue et de somnolence (Fig N°2,3).

A propos de la sécurité routière et en vue de réduire les chiffres préoccupants enregistrés, la gendarmerie a ouvert des BSR<sup>6</sup>. L'utilisation du radar (phase préparatoire espérant au radar mobile et privé) pour l'identification des coupables d'excès de vitesse qui sont souvent à l'origine des accidents. En

---

<sup>5</sup> - CNES : Conseil National Economique et Social.

<sup>6</sup> BSR : Brigades de Sécurité Routière.



fin, il est à noter que la loi n°01-13 du 7 août 2001 qui oriente et organise les transports terrestres dans le cadre des principes de DD<sup>7</sup>, avec comme priorité prioritaire, le transport ami à l'environnement (le collectif). Ainsi, l'élaboration d'instruments nécessaires à la mise en place d'autorités organisatrices des transports urbains.

L'ensemble de ces actions visent essentiellement à réhabiliter la notion de Service Public et l'amélioration de la qualité des prestations rendues aux usagers des transports collectifs et, assurer une meilleure sécurité dans les transports urbains. Elles concourent également à une meilleure protection du milieu urbain et naturel par le recours aux moyens de Transport Durable.

*« Le transport routier durable intègre plusieurs aspects liés à la maîtrise de l'énergie et à la protection de l'environnement eu égard au caractère épuisable des ressources en hydrocarbures ... Les transports, secteur consommateur d'énergie (pétrole), reste l'une des principales sources de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre. Cette préoccupation a été intégrée dans la politique algérienne en matière de protection de l'environnement dans un souci de développement durable, basée sur l'adoption d'un mode de développement social et économique qui répond aux besoins du présent sans compromettre le devenir des générations futures. »*  
(CDD-19, 2011).

### **Figure N° 2, 3 : Images chocs des accidents de la route ; Des dégâts humains et matériels**

---

<sup>7</sup> DD : Développement Durable. Il n'est pas à démontrer que le transport de personnes et de marchandises, urbains et interurbains, posent de graves problèmes sur les trois piliers du développement durable à savoir ; l'économique, le social et l'environnemental. Les perspectives d'émissions de gaz à effets de serre (GES) sont bien évidemment préoccupantes.

---



## 5.2. Pour un changement de comportement, une Brigade de Sécurité Routière (BSR) :

Pour faire face à une guerre non déclarée à la fin de l'année 2015, une nouvelle Brigade sous la Direction de la Sécurité Publique (DSP) a été créée à titre expérimental au niveau de la capitale, par la Direction Générale de la Sûreté Nationale (DGSN) ayant pour mission de réprimer les infractions génératrices d'accidents commises en circulation, notamment les manœuvres et dépassements dangereux, le non-respect des distances de sécurité, la circulation des poids lourds sur la voie de gauche, etc.

Cette brigade aura un aspect un peu particulier ; ses effectifs seront «astreints» au port de l'uniforme, « évolueront à bord de véhicules et motos banalisés », situation qui confèrera d'un côté, un effet de surprise à leur action des usagers qui se sentiront continuellement surveillés à tout moment et exposés à une action d'interception de la verbalisation » de l'autre, un moyen de modifier ou de changer les comportement avant et après le passage par un point de control fixe. Liée à une large campagne de sensibilisation, cette initiative aura, à notre sens, le mérite d'être généralisée au niveau des villes moyennes et grandes à l'échelle nationale. La BSR aura, sans nul doute, un effet positif sur le comportement dangereux des chauffards et la violence routière.

## 6. Présentation de la ville d'Azzaba

Azzaba (Ex-Jemmapes), une des plus anciennes de l'Est algérien, elle est la plus grande daïra de la wilaya de Skikda. Azzaba est située à côté de l'Oued Fendek à 40 min de la mer (plages de Guerbés) et à 20 mn de l'Autoroute Est-Ouest. Azzaba occupe ainsi, une position stratégique présentant un passage obligé de la voie Annaba-Constantine et Skikda-Annaba (Fig N°4).

Le premier plan d'urbanisme a été réalisé par l'administration coloniale française en 1848. Elle a vu une urbanisation galopante et son espace périurbain ne cesse de se transformer et de se développer. La ville compte une population de 37716 habitants avec une densité de 83,44 habitants/ha (RGPH<sup>8</sup>, 2008). La quasi-totalité de la population se concentre au niveau de l'Agglomération Chef-Lieu de Commune. Azzaba s'étend sur une superficie de 452,5 ha, à l'intersection d'axes routiers importants à grande circulation mécanique, tel que la RN44<sup>9</sup> menant jusqu'à la frontière Tunisienne et la RN 3AB (évitement) ainsi que le CW06<sup>10</sup> traversant l'agglomération urbaine d'Azzaba menant vers la Commune de Djendel Saadi Mohamed à l'Est et la Commune d'Es-Sebt à l'Ouest (Carte N°1).

Ceci, lui offert de grandes possibilités de développement et de mobilité quotidienne des azzabis du moment que la ville est bien connectée aux grandes agglomérations algériennes grâce à sa gare routière, les chemins de fer, la Route Nationale et l'Autoroute Est-Ouest, faisant ainsi d'Azzaba un carrefour, attractif et de transit. La région d'Azzaba est caractérisée par le climat méditerranéen avec deux saisons : une douce et humide s'étale du mois de novembre à avril avec 80% des précipitations et une température moyenne de 9°C, une saison chaude et sèche s'étalant du mois de mai à octobre avec 20% des précipitations

---

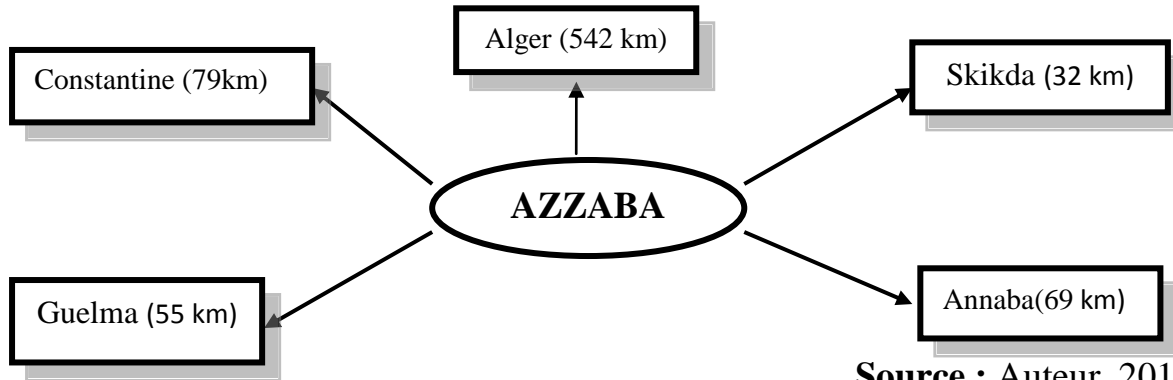
<sup>8</sup> - RGPH : Recensement Général de la Population et de l'habitat de 2007 dont les résultats sont apparus en l'an 2008 suite aux circonstances qu'a connu le pays (Décennie noire).

<sup>9</sup>-RN44 : Route Nationale n°44 reliant Skikda à la frontière tunisienne passant par la ville d'Azzaba.

<sup>10</sup> - CW06 : Chemin de wilaya n°06 reliant la Commune d'Es-Sebt et la Commune de Djendel Saadi Mohamed passant par la ville d'Azzaba.

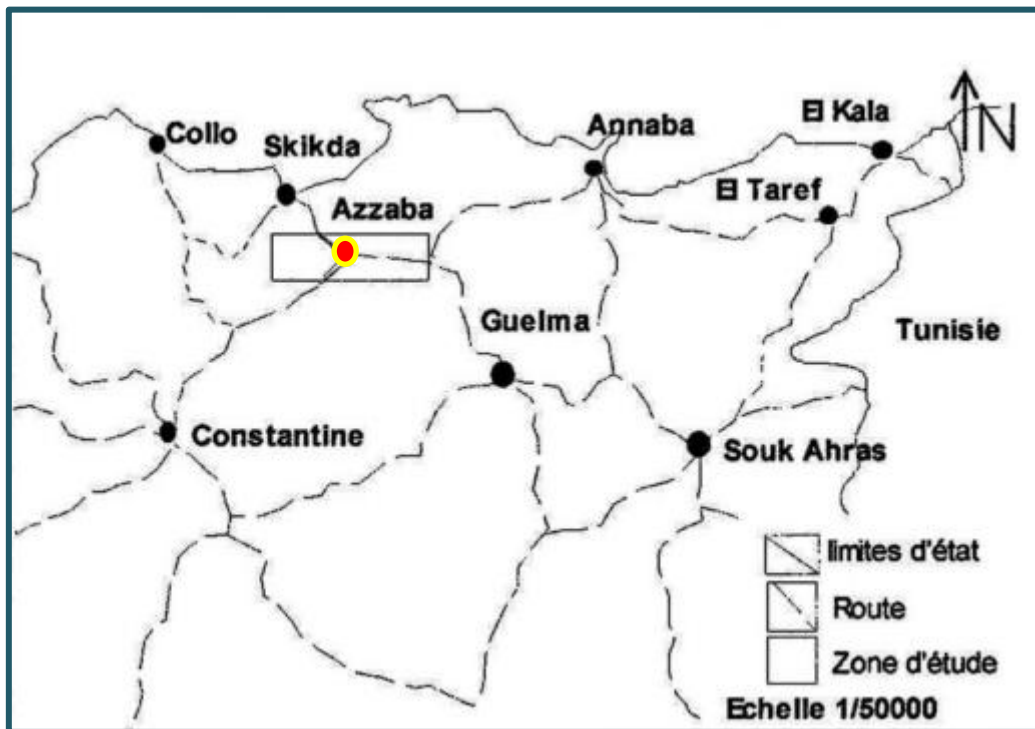
et une température élevée. La pluviométrie annuelle varie entre 700 et 800 mm (BEM<sup>11</sup>, 2012).

**Figure N° 4: Situation de la Commune d'Azzaba entre quatre (04) Chefs-Lieux de Wilayas et pôles industriels**



Source : Auteur, 2019.

**Carte N°1 : Situation géographique de la ville d'Azzaba**



<sup>11</sup>- BEM : Bureau d'Etude de Mila, bureau étatique chargé de la révision du Plan Directeur et d'Aménagement et d'Urbanisme (PDAU) de la Commune d'Azzaba (2012).

Source : Benhamza M, thèse, 2007.

### 6.1. Réseau viaire à Azzaba : Etat des lieux

L'Agglomération Chef-Lieu (ACL) d'Azzaba est très minérale, très dense au niveau du bâti. Elle abrite la quasi-totalité des équipements publics Le réseau viaire en damier est composé d'axes primaires, secondaires et tertiaires. Les premiers relient les grands quartiers (Diar Zitoune, Grébissa, Bir Farina), les trois lotissements (habitat individuel) et le Centre-Ville (DUC, 2004).

La ZHUN<sup>12</sup> (habitat collectif) au Nord qui abrite les 2/3 de la population urbaine. Elle présente à Azzaba et en Algérie, la matérialisation de l'urbanisme moderne au lendemain de l'époque coloniale et l'indépendance pour répondre à un besoin pressant ou à la crise de logement.

« Le modèle des ZHUN qui a été largement adopté en Algérie pendant les années 70 et 80 correspond à de grands ensembles de logements qui s'étendent sur de vastes terrains .. ZHUN qui se résument à de grands ensembles de logements stéréotypés et souffrent de sous équipement. » (REDOUANE M, 2014). L'axe 1<sup>er</sup> novembre 1954 (RN44) présente l'épine dorsale et l'élément structurant de l'ancien tissu (colonial) traversant la place des martyrs qui a jusqu'à nos jours connue comme étant le lieu de convergence sociale et le cœur battant de l'ACL (DUC, 2010) (Photos N°1,2).

---

<sup>12</sup>- ZHUN : Zone d'Habitat Urbaines Nouvelle. Située au Nord de l'agglomération urbaine et abritant une charge sociale importante.

---

**Photos N°1, 2 : De gauche à droite ; L'intersection de la rue 1<sup>er</sup> novembre et la rue Guehem Zaghdoud, Place des martyrs au Centre-ville**



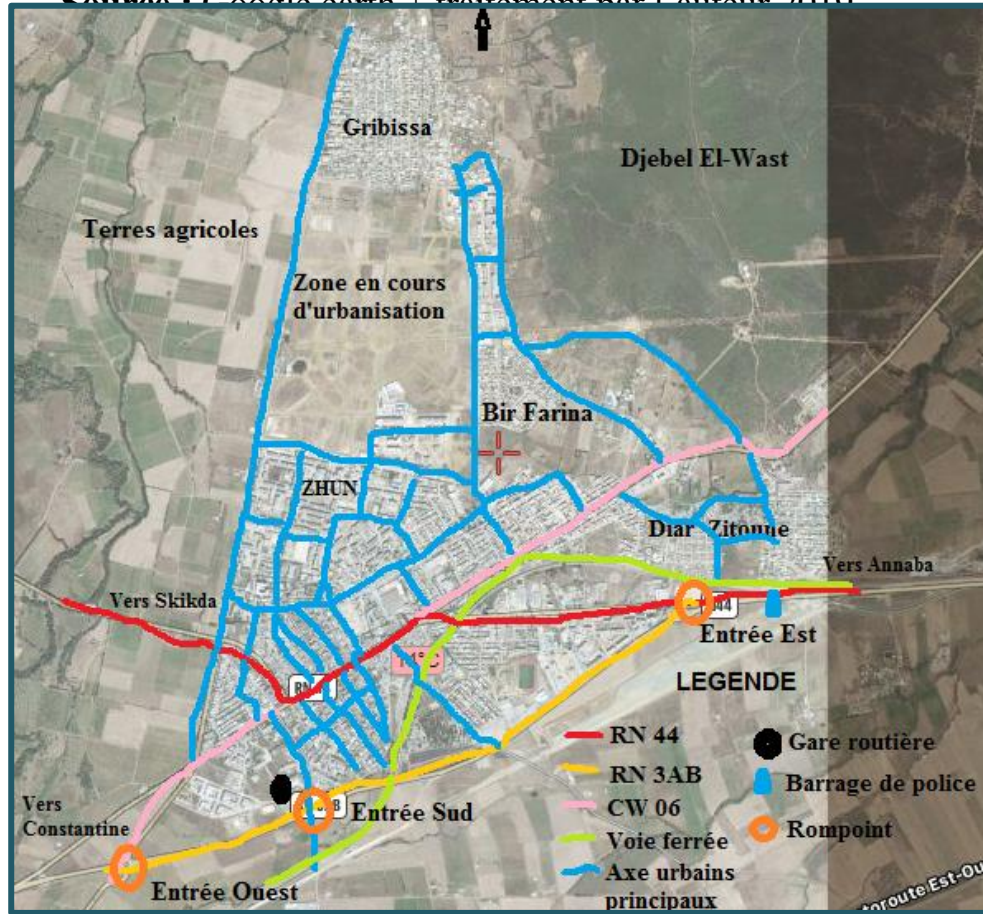
**Source :** Clichés auteur, 2017.

Le Boulevard Mohamed Boudiaf et la ceinture Nord sont également des axes mécaniques aussi importants. Le constat des lieux nous a montré clairement la dégradation de certain tronçon de voirie urbaine du aux différent travaux de chantiers et de raccordements (licites et illicites) et le transport de passagers et de fret (poids lourds). Il est également à signaler que la présence de nids de poules qui fluctuent de jour en jour, ainsi que la stagnation des eaux sur les corps des chaussées durant la période hivernale par manque de curage d'avalaires et de caniveaux à temps.

Ces facteurs réunis ont énormément nui à la circulation mécanique et au cadre de vie des azzabis. A cet effet, le patrimoine routier (Carte N°2) de la ville doit être un axe majeur et doit se traduire sur le terrain par des actions d'entretien non sporadique dépassant les actions conjoncturelles obéissant à une planification devant lui conférer la sécurité et l'efficacité optimale pour un meilleur « vivre ensemble » en ville.

## Carte N° 2 : Principaux axes routiers de la ville d'Azzaba

Source : Google earth - traitement par l'auteur 2010



### 6.2. Le rond-point de la mort les ralentisseurs dans et hors la ville d'Azzaba :

A l'entrée Est de la ville, un rond-point appelé « rond-point de la mort », destiné à réguler la circulation sur la RN44 au niveau de l'entrée Ouest de l'ACL, aurait été la cause du décès de plus de 20 personnes dont un citoyen étranger, depuis sa construction le mois de juillet 2010. Ce dernier a été démolé après plusieurs critiques. «*Pour qu'un rond-point ne soit pas un danger de mort, il faut qu'il soit bien éclairé, qu'une peinture appropriée le rende visible et qu'un panneau de signalisation soit installé à quelques mètres à la ronde* » disait un citoyen en colère.

Suite aux accidents enregistrés dans de la ville d'Azzaba, un autre rond-point a été réalisé à l'entrée Sud de l'ACL provoquant une difficulté énorme d'accès et de sortie de la nouvelle gare routière (Photos N°3, 4).

**Photos n°3, 4 : De gauche à droite ; la nouvelle gare routière juxtaposant la RN 3AB avec un accès difficile, un Parc roulant dans un état moyen**



**Source :** Clichés auteur, 2019.

Pour chasser la vitesse sur les routes, des dizaines de ralentisseurs ont été parsemés partout ; au niveau des quartiers, des axes routiers importants, à côté des établissements scolaires et éducatifs, à l'entrée et à la sortie de la ville. Ces ralentisseurs ne répondent pas malheureusement aux normes techniques recommandées (choix d'implantation, nombre, dimensions, mise en œuvre).

Les conducteurs que nous avons rencontrés plaignent ce qu'ils dénomment « *dos d'ânes* » ou « *casses matériels* » qui étaient à l'origine d'accidents par un mauvais choix d'implantation, un manque d'éclairage public et de signalisations horizontales et verticales ou de pannes mécaniques.

## **7. Un urbanisme anarchique et des activités informelles**

Azzaba à l'instar des villes algériennes, a connu une croissance démographique menant à un développement urbain souvent anarchique, engendré par la production du bâti sous toute forme notamment, la création du logement en milieu périurbain, ce qui a impliqué une urbanisation périphérique intense ayant généré des mobilités entre ces espaces, les espaces centraux et les agglomérations environnantes (HADJI M, 2017).



La ville a connu aussi, ces dernières années, l'émergence d'activités informelles squattant les routes et trottoirs publics (rétrécissement de la voie publique), sans avoir une autorisation préalable d'utilisation de la chaussée à des fins lucratives. Cela a affecté le paysage urbain et contribué activement dans le blocage de la circulation notamment pendant les heures dites de pointes.

Malgré les multiples campagnes de lutte contre le commerce informel mené par les autorités locales et les services de Sûreté Nationale. Toujours dans le cadre de l'informel, au niveau de certaines artères de la ville, des groupes dits « parquingueurs » détiennent de vrais faux documents attestant la création d'un parking par une autorisation délivrée par la commune, il s'agit soit d'un faux et usage de faux soit d'une usurpation d'identité de la part d'un employé communal.

La prise en otage de la voie publique par des jeunes marginaux et l'incapacité des services de la Commune et ceux de la police à imposer leur autorité, comme s'il s'agissait réellement d'une profession légale et reconnue. Ce, augure une institutionnalisation du « fait accompli » (El-Wantan, 3 octobre 2015).

Ces parkings illégaux avec des tarifs proposés ou imposés entre les bâtiments ou occupant des terrains aménagés ou non aménagés provoquent parfois des bouchons entravant la fluidité de la circulation et provoquant l'angoisse des conducteurs et parfois des incidents à l'instar des points suivants : Boulevard Mohammed Boudiaf, Rue d'Alger, Rue du 1<sup>er</sup> novembre qui ont connu une dizaine d'accidents mortels, si non des agressions physiques et verbales.

## 8. Les accidents à Azzaba : Causes et bilan

« Partout où il y a des véhicules automobiles et des routes, il y a des accidents. Ces collisions peuvent être causées par des facteurs variables et peuvent se produire sur une chaussée. ». Les gens doivent désormais apprendre les causes (techniques et comportementales) des accidents, ils peuvent devenir plus conscients de leurs habitudes de conduite en évitant une collision tels que : excès de vitesse, transgression des règles de la circulation, obtention récente du permis de conduire, insomnie, dépassement dangereux, manœuvre à risque,

conduite en état d'ivresse, communication en conduisant, état de la route.. (IKKEN K et al, 2018).

Afin de lutter contre l'accident routier en général et à Azzaba en particulier, la priorité pour assurer la fluidité et la sécurité des usagers de la route sera portée sur « la prévention. Il est question donc, de veiller sur la sécurité primaire, secondaire et tertiaire. Ces dernières qui s'appuient sur trois types de recherches : la recherche sur le véhicule, la recherche sur l'individu et la recherche sur l'infrastructure. » (IKKEN K et al, 2018). Par ailleurs, on note l'installation de points différents de contrôle de la Gendarmerie Nationale, d'un barrage fixe de police et d'une passerelle en béton armé pour un montant de 20 Millions de DA au niveau de l'entrée Est de la ville.

Ce dispositif a été par la suite renforcé par les travaux réalisés par la Direction des Travaux publics (DTP) de la wilaya consistant à dédoublement de la RN44 Boumaiza-Azzaba –Skikda (projet en cours) ainsi l'aménagement de trois (03) rom points soutenus par la signalisation dans le but d'organiser la circulation des flux mécaniques et de faciliter l'accès à la ville du côté Ouest, Est et Sud. Il est à rappeler aussi que des ralentisseurs ont été implantés au niveau des point noirs à l'intérieur et à l'extérieure de l'ACL.

Le constat des lieux nous a montré que ces derniers persistent encore :

- L'accès difficile à la nouvelle gare routière ;
- Les ralentisseurs ne font pas l'objet d'une étude et présentent des facteurs de risque pour les conducteurs et leurs véhicules ;
- L'état des routes par manque parfois absence d'entretien ;
- Manque d'un plan de circulation en évitant les solutions conjoncturelles.

Selon les services des urgences de l'EPH, l'établissement reçoit deux cas en moyenne par jour, des victimes de l'intérieur et de l'extérieur de la ville dont certaines légèrement blessées sont prises en charge en recevant les premiers soins, les autres dans un état grave sont évacuées sur les structures hospitalières universitaires d'Annaba pour une prise en charge de qualité.

La RN 44 détient le record des accidents mortels dans la wilaya de Skikda particulièrement à Azzaba. Durant l'année 2008, la gendarmerie a annoncé un bilan de 607 accidents de la circulation qui ont fait 83 morts et 1 061 blessés dans la localité, plus de 7 000 permis de conduire ont été également saisis pour des infractions liées au non-respect du code de la route (Loi n° 04-16 du10

novembre 2004). Au cours de l'année 2019. Azzaba a enregistré un nombre d'accidents en constante augmentation dont deux accidents au niveau de l'Autoroute Est-Ouest passant à 500m de la ville dont les causes sont principalement les dépassements dangereux, l'excès de vitesse et l'état du corps des chaussées. Ces derniers ont fait la mort de plus de 16 personnes et 39 blessés.

## 9. Quelques recommandations

Au terme de ce travail, nous émettons quelques recommandations « *Vers un meilleur usage de la route* »:

### a- Recommandations spécifiques :

- Engager une campagne d'éducation et de sensibilisation touchant les enfants (plus réceptifs et futurs conducteurs) à fin d'éviter l'exposition au risque d'accident et la perte de l'autonomie ;
- La Collectivité Territoriale doit désormais constituer une banque de données (état de la chaussée, des dépendances, des ouvrages de drainages, trafic, impact des données climatiques) avec d'élaborer un cadastre des points noirs suivie d'une analyse permettant de mieux agir en fonction des moyens disponibles;
- Le choix judicieux d'un parcours permettant l'apprentissage de la conduite dans les meilleures conditions possible ;
- Éradiquer les activités informelles gênant la circulation à l'intérieur et à l'extérieure de la ville et prendre les mesures qui s'imposent ;
- La constitution d'une commission multidisciplinaire soit une Commission Communale de Transport et de Circulation Routière (CCTSR) associant : élus, travaux publics, sureté, gendarmerie, protection civile, auto-écoles, associations et mouvement civil. Elle peut être élargi à d'autres spécialistes (psychologues, sociologues et universitaires) pour gérer tous ce qui a trait au sujet (programmes, bilans et actions sur terrain) ;

## **b- Recommandations générales :**

- Le déplacement est nécessaire, il y a lieu de revoir le plan pour une circulation fluides et sécurisée ;
- le choix judicieux des infrastructures routières lors de l'établissement des instruments d'urbanisme (PDAU, POS) pour une conception routière d'un côté adapté à la fonction de la route, de l'autre au service de la protection des conducteurs et des passagers ;
- Favoriser la marche à pieds, à deux roues, et le transport en commun pour des raisons environnementales et de sécurité routière ;
- Les travaux continus d'entretien, de réhabilitation et de remise en état des chaussées des voies de circulation en assurant le financement nécessaire ;
- Les recherches et les rencontres scientifiques portant sur la circulation routière.

## **Conclusion :**

Le « gonflement » urbain et la conurbation génèrent de fortes mobilités pour de différentes raisons (l'emploi, affaires, commerce, tourisme..). La croissance sans cesse du parc roulant actuel et l'usage de la voiture inévitable constitue, de nos jours, un véritable problème avec toutes les conséquences de congestion (coûts, consommation d'énergie), de pollution (émission de Gaz à Effet de Serre) et, de sécurité routière. Le nombre d'accidents et des morts ne cesse de croître depuis les années soixante-dix, malgré les efforts déployés et la promulgation d'une réglementation restant parfois sans application.

De ce fait et pour freiner « l'hécatombe » routière, il y est impératif de mettre en exergue la nécessité d'une Stratégie Nationale soutenue par la technologie pour d'une part, prévenir les causes de la hausse et circonstances des accidents de la circulation d'autre part, anticipé les évolutions prévues. Commenant par l'intensification des campagnes d'éducation, de formation et de sensibilisation en vue de promouvoir non seulement une conscience collective chez les usagers de la route pour relever le défi d'aujourd'hui qui est d'un côté, le contrebalancement de la tendance à l'usage excessif de la voiture de

l'autre, la consolidation des pratiques durables, sans oublier la reconsidération des mesures de sanctions.

Il y a lieu également de soumettre la vente de pièces détachées à un contrôle rigoureux à la source. Le contrôle technique périodique des voitures est parmi les principales mesures de lutte contre l'insécurité routière. La révision du système d'examen pour l'obtention non seulement du Permis de Conduire (prix, âge..) et de l'agrément d'autoécole mais aussi, de l'amélioration continue de l'environnement qui inclut la sécurisation des routes et, d'une signalisation réfléchie de qualité et plus adaptée.

In fine, un plan de circulation associant tous les acteurs concernés et respectant les spécificités d'une ville en plein expansion peuvent également, à notre sens, contribuer à une circulation saine dans une voiture plus contrôlée et plus sécurisée qu'une voiture d'hier où l'arrêt du conducteur sera espérant le pour « bonne conduite » car il n'est pas à démontrer que le nombre d'accident ne cesse d'augmenter et de faire chaque jour, couler du sang conjugué à de lourds bilans.

### **Références bibliographiques :**

- ANAT (Agence Nationale de l'Aménagement du Territoire) Guelma, (1999). PDAU Azzaba. Rapport final, 103p.
- BEM (Bureau d'Etude Mila), (2012). Révision du Plan Directeur de l'Aménagement et de l'Urbanisme PDAU Azzaba. Rapport final, 125p.
- BOUBAKOUR Farès, (2008). Les transports urbains en Algérie face aux défis du développement durable : sur les problèmes rencontrés et les solutions proposées. *Revue CODATU XIII*. Ho Chi Minh City (Saïgon), Vietnam. 14p. En ligne : [www.codatu.org](http://www.codatu.org) (consulté le 04/03/2019).
- CDD (Commission du Développement Durable des Nations Unies), (2011). Rapport National de l'Algérie, 19ème session, pp. 14-19. En ligne : [https://sustainabledevelopment.un.org/dsd\\_aofw\\_ni/ni\\_pdfs/NationalReports/algeria/full\\_report.pdf](https://sustainabledevelopment.un.org/dsd_aofw_ni/ni_pdfs/NationalReports/algeria/full_report.pdf) (consulté le 05/02/2019).
- Centre d'Etudes et de Réalisation Urbaine Constantine, (2004). Restructuration et Aménagement, Plan d'occupation du Sol (POS) n°4, Commune Azzaba, 65p.

- DPAT (Direction de la Planification et de l'Aménagement du Territoire) de la Wilaya de Skikda, (2008), cinquième Recensement Générale de la Population et de l'Habitat (RGPH), pp.10-15.
- DUC (Direction de l'urbanisme et de la construction de la wilaya de Skikda), (2010). Plan d'Occupation du Sol (POS) n°1, Centre-ville d'Azzaba, Phase aménagement.
- HACINI –CHIKH N., ROUAG-SAFFIDINE D, (2009). ANNABA : Une mutation de la ville pédestre à la ville automobile. *Revue Sciences & Technologie D*, pp. 27-34.
- HADJI M, (2017). La mobilité urbaine et ses effets socio-spatiaux sur le grand Annaba. Magister, GTU, Université Oum El Bouaghi, 217p.
- IKKEN K., IKKEN A. (2018). La perception et la prise de risque chez les routiers -cas des routiers de l'entreprise Betonex, Université Abderrahmane Mira, Bejaia, pp.39-50.
- JORADP (Journal Officiel de la République Algérienne) n° 72, (2004). Loi n° 04-16 du 10 novembre 2004 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière.
- JORYS L M & ZEMMOUR O, (2009). Accident de la route et identification des facteurs de risque, Etude prospective réalisée au niveau du service de médecine légale du CHU d'Annaba à propos de 236 cas. Faculté de Médecine, Université Badji Mokhtar-Annaba, 105p. En ligne : [https://www.memoireonline.com/07/09/2398/m\\_Accident-de-la-route-et-identification-des-facteurs-de-risque-Etude-prospective-realisee-au-nivea5.html](https://www.memoireonline.com/07/09/2398/m_Accident-de-la-route-et-identification-des-facteurs-de-risque-Etude-prospective-realisee-au-nivea5.html) (Consulté le 23/10/2018).
- Ministère de l'Habitat. (1994). Eléments de Composition Urbaine. Documents D'Urbanisme, ENAG/ Editions. Alger.
- MMA Assurance Mutuelle, (2013). Les hommes et la route, Synthèse, Le Mans cedex9, France, pp.5-16.
- MTP (Ministère des Travaux Publics), (2003). Guide de l'entretien des chemins communaux, l'Entretien Routier Acte économique, politique, technique et social, mois d'avril, 108p.
- RADOUANE M, (2014). Espaces périurbains sur l'axe de la RN16 à Annaba. Paysage et stratégies d'évolution. *Revue El Tawassoul*, n°40, pp.195-206.