

**XXIVe CONGRES MONDIAL DE LA ROUTE
MEXICO 2011**

ALGERIE – RAPPORT NATIONAL

DIRECTION STRATEGIQUE SESSION C

SECURITE DES RESEAUX ROUTIERS

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS

INTRODUCTION

Au cours de la dernière décennie en moyenne 40 000 accidents corporels de la circulation sont enregistrés sur le réseau routier algérien ; ils se sont traduits par environ 60 000 blessés et plus de 4 000 morts chaque année, soit en moyenne 12 tués et 174 blessés par jour.

Au vu de cette situation alarmante, le volet de l'insécurité routière est devenu au centre des préoccupations des pouvoirs publics qui ont engagé plusieurs actions comme la création du Centre National de Prévention et de Sécurité Routière (CNPSR), le lancement d'études spécifiques destinées à l'amélioration de la sécurité routière ainsi que des actions de sensibilisation en direction des usagers de la route.

En vu d'étudier ce phénomène, il a été engagé le diagnostic de l'axe Est-Ouest, jugé le plus meurtrier à l'échelle nationale, constitué par les routes nationales n° 04 et 05, et qui demeure un axe vital pour le pays, reliant la capitale aux plus grands pôles économiques de la frange nord du pays supportant un trafic très important variant de 15.000 à 45.000 véhicules par jour selon les sections. A l'approche de l'agglomération d'Alger, il dépasse les 100 000 véhicules par jour. Sachant qu'en volume de transport, le réseau routier Algérien supporte plus de 95% des volumes d'échanges.

Les différentes études de développement et de transport engagées dès le début des années 70 ont toujours fait ressortir la nécessité économique d'une extension de capacité de l'axe principal allant de l'extrême ouest (Tlemcen) à l'extrême est (Annaba) . Cette nécessité a été fortement mise en évidence par la première étude de schéma directeur routier national en 1975. En effet les prévisions de trafic ont montré la saturation total de l'axe Est/ouest (la RN5 et de la RN4) à l'horizon 1995 si rien n'était fait d'ici là. Deux variantes étaient proposées :

- ↻ Soit le dédoublement de l'axe existant avec accès gratuit, ce qui remettrait à un horizon beaucoup plus lointain la construction d'un axe autoroutier,
- ↻ soit une autoroute en site propre.

La deuxième solution a été préférée pour des raisons évidentes tant aux plans : techniques, économiques et sécuritaire. Pour cela, et dès le début des années 80, le

Ministère des Travaux Publics a procédé au lancement des études de faisabilité de l'autoroute Est-Ouest dont les conclusions ont démontré l'opportunité économique de cette infrastructure dont les premiers travaux ont été engagés vers la fin des années 80. Ce rythme n'a pas suivi l'évolution du trafic sans cesse croissant aggravant ainsi les niveaux de l'insécurité routière, ce qui a nécessité la réalisation, au début des années 2000, d'une vaste étude de diagnostic sur le corridor Est/Ouest en matière de sécurité routière.

OBJECTIF DE L'ETUDE DE SECURITE DE L'AXE EST-OUEST

L'étude de Diagnostic de l'axe Est-Ouest s'inscrit dans un vaste programme d'études de sécurité routière initié par le Ministère des Travaux Publics pour diminuer le nombre d'accidents de la circulation dont la cause est attribuée à l'infrastructure routière et ses conditions d'exploitation.

L'objectif de cette étude est l'identification des points noirs en vue de leurs éliminations et leurs aménagements.

L'axe Est-Ouest, constitué de 16 Routes nationales et Chemins de Wilayas, forme la première phase de ce programme à cause du grand nombre d'accidents qui s'y produisent.

Ce dossier d'étude a été structuré en trois phases et plusieurs rapports intermédiaires ont été établis:

1. Un Diagnostic Global

Cette phase permet d'établir un diagnostic général de sécurité routière de l'itinéraire. Elle consiste à développer les points suivants :

- 1- Analyse des caractéristiques de trafic (intensité et classification).
- 2- Localisation des points noirs par analyse des PV accidents
- 3- Relevé des défauts du tracé (insuffisance de largeur, défaut de divers, intersection mal aménagée ...).
- 4- Identification des défauts des dépendances (accotements inexistant, fossés bétonnés dangereux,...).
- 5- Corrélation entre les caractéristiques de surface de la chaussée avec les accidents.

- 6- Relevé des défauts de signalisation verticale et horizontale.
- 7- Relevé de tout obstacle fixe se trouvant le long de la route (arbres, poteaux,...)
- 8- Relevé des défauts des dispositifs de retenus.
- 9- Localisation et identification des agglomérations traversées.

2. Un Diagnostic Détaillé

Chaque point noir identifié dans la phase précédente a fait l'objet d'une analyse détaillée afin de déterminer les dysfonctionnements et les causes probables des accidents et de déterminer le meilleur aménagement.

Un listing des points noirs par itinéraire a été présenté où ont été mentionné les causes probables de survenance des accidents. Les recommandations qui en découlent ont porté sur les aspects liés :

- ✓ A la signalisation;
- ✓ Aux accotements;
- ✓ Aux dispositifs de retenus;
- ✓ Aux traversées d'agglomération ;
- ✓ Aux carrefours plans reconnus dangereux.

3. Evaluation des Aménagements : Les aménagements proposés pour chacun des 400 points noirs recensés ont fait l'objet d'une évaluation financière. Cette phase identifie également un plan de priorité des actions à mener pour améliorer la sécurité routière aux points accidentogènes pour chaque département traversée par l'axe Est-Ouest.

Les rapports découlant de ce dossier sont présentés par lot géographique relatif aux régions traversées par les 16 axes routiers objet de cette étude. Il s'agit notamment ;

- Rapports du lot Centre portant sur le diagnostic global et détaillé dans les départements d'Alger , Boumerdes et Blida
- Rapports du lot portant sur le diagnostic global et détaillé dans les départements de Bouira, Sétif et Mila.
- Rapports du lot Ouest portant sur le diagnostic global et détaillé dans les départements d'Oran, Ain Temouchent et Tlemcen.

- Rapports du lot Est portant sur le diagnostic global et détaillé dans les départements de Constantine, Skikda, Annaba et El Tarf.

Pour chaque lot et chaque département des recommandations aux Directeurs Départementaux des Travaux Publics ont été données sous forme de schéma de principe d'aménagement ou de recommandations générales pour améliorer la sécurité.

L'étude de diagnostic de l'axe Est/Ouest, a mis en évidence plusieurs insuffisances ayant contribué à l'aggravation du niveau de sécurité de cet axe.

Primo : Les énormes besoins en dédoublement sur l'axe Est/Ouest n'ont pu être satisfait en temps opportun faute de crédits nécessaires, et ce, malgré la saturation de cet axe et le niveau d'insécurité routière constatés. En effet, quelques sections seulement ont été dédoublées au niveau de quelques départements. Résultats : une nette diminution des accidents sur ces sections aménagées en 2 x 2 voies mais en revanche d'autres types d'accidents souvent mortels sont apparus au niveau des carrefours plans non dénivelés comme l'exigent les normes de routes à chaussées séparées.

Secondo : La capacité de cet axe est largement dépassée en dépit de tous les travaux d'extension de capacité entrepris sur le réseau existant. Les usagers roulent à des vitesses excessives encouragées par l'excellent état de surface offert par les revêtements en tapis de béton bitumineux. Avec un niveau de trafic aussi élevé et surtout un pourcentage de poids lourds dépassant sur certaines sections les 45 %, les usagers ne respectent plus la signalisation parfois trop restrictive eu égard au niveau de service requis pour un axe de cette importance. Ceci, se traduit par des vitesses non compatibles avec la géométrie causant malheureusement de nombreux accidents mortels.

L'étude a jugé que l'augmentation de capacité avec la séparation des sens de circulation et la dénivellation des carrefours est une solution optimale, et que les aménagements de sécurité classiques proposés dans le cadre de cette étude peuvent procurer un gain en accidents très important en apportant les corrections nécessaires aux insuffisances dans la mesure où l'infrastructure routière dans sa conception, sa géométrie, sa maintenance et son exploitation reste responsable directement ou indirectement des accidents.

Tertio : Le diagnostic global de sécurité routière de l'axe Est-Ouest dans l'ensemble des départements a montré l'inadaptation du tracé de toutes les routes à deux voies bidirectionnelles au trafic intense et surtout aux vitesses pratiquées. Les derniers renforcements, axés sur la conservation du patrimoine public de l'état, n'ont pas pris en compte la dimension sécuritaire.

Quatro : Les vitesses ont augmenté sur une géométrie non adaptée. Le tapis d'enrobé a empiété sur l'espace réservé à l'accotement ou zone de sécurité. L'état de la signalisation, horizontale et verticale, le nombre d'intersections non aménagées et particulièrement les tournes à gauche, le manque de dispositifs de retenue efficaces et la proximité d'arbres d'alignement de la chaussée font que ce tracé reste l'un des plus meurtrier du pays.

Au vu de ce qui précède, et partant des résultats de ce diagnostic qui a mis en évidence les dysfonctionnements de l'axe Est/Ouest, particulièrement aux alentours des pôles économiques du pays (Annaba, Constantine, Sétif, Bouira, Alger, Chlef , Oran) entraînant une perturbation de la mobilité par l'encombrement crucial au niveau de certaines sections de cet axe, une diminution de l'efficacité des infrastructures et une augmentation marquée des coûts de transport accompagnée d'une dégradation de la qualité de vie de la population et du service rendu à l'usager, les pouvoirs publics ont opté pour la réalisation de l'autoroute Est/ouest dans la partie nord du pays en site propre.

La programmation, durant les années 90, des travaux prioritaires de l'autoroute Est/Ouest par la réalisation des contournements au niveau des départements d'Alger, Blida, Bouira et Constantine a permis au niveau de ces agglomérations de répondre à la saturation du réseau routier existant dont les niveaux de trafic dépassent les capacités théoriques mais aussi pour satisfaire les demandes de vitesses de plus en plus élevées autorisées par la technologie de véhicule de plus en plus puissants. Malheureusement, le niveau d'insécurité routière n'était toujours pas reluisant du fait de l'absence d'un linéaire assez suffisant continue et homogène de l'autoroute Est/Ouest.

Avec l'embellie financière qu'a connue notre pays depuis 2001, et à la faveur des différents programmes de développement, le secteur des Travaux Publics a lancé des actions d'envergure comprenant de grands projets structurants à leur tête le méga projet

de l'autoroute Est/Ouest à péage sur 1216 Km en 2x3 voies conçu selon les standards internationaux, et dont le financement a été assuré sur le budget de l'Etat. Ce projet traduit essentiellement la volonté de l'Etat d'offrir aux usagers de la route de meilleures conditions de circulation quant à la gestion du trafic excessif sur les routes nationales et la réduction du nombre d'accidents.

Les différentes actions menées en matière de la sécurité routière associées à la livraison progressive de tronçons autoroutiers depuis 2006 a influé de façon significative sur la réduction du nombre d'accidents au niveau national en passant de 40.885 en 2006 à 38.316 en 2009 et 30.375 en 2010, soit une diminution de 10.510 accidents. Ceci, confirme davantage que cette infrastructure, et en dehors de l'allègement du trafic sur le réseau routier au niveau des grandes agglomérations, est un élément clé dans l'effort pour l'amélioration de la sécurité routière. Cette évolution positive est, aujourd'hui, perceptible notamment au niveau des deux axes les plus accidentogènes du pays à savoir la RN 4 reliant Alger à Oran et la RN 5 reliant Alger à Constantine.

La concrétisation de tout ce programme constitué de rocares et de liaisons autoroutières ainsi que l'ensemble des aménagements prévus dans le Schéma directeur routier et autoroutier (2005/2025) permettront sans doute de faire chuter de façon considérable le taux national des accidents à un niveau acceptable.

Par ailleurs, et devant l'augmentation spectaculaire du parc automobile totalisant plus de cinq (05) millions de véhicules, et dans l'objectif de réduire le nombre d'accidents de circulation des mesures ont été prises par les pouvoirs publics en matière de prévention et de sécurité routières par :

- L'instauration généralisée du contrôle technique des véhicules automobiles ;
- La mise en place d'un centre national des permis de conduire pour assurer notamment la mise à niveau des auto-écoles ;
- La décentralisation des activités du Centre National de Prévention et de Sécurité Routières (CNPSR) au niveau des départements ;
- La promulgation, récemment d'un nouveau code de la route

D'autres diagnostics se poursuivent en relation avec les Collectivités Locales pour maîtriser ce phénomène dans un autre contexte qui est celui du milieu urbain.

Nous sommes convaincus que notre prochaine Congrès Mondial sera une opportunité intéressante pour des échanges fructueuses des expériences vécues à travers différents pays sur un thème qui préoccupe actuellement la communauté internationale en raison des bilans macabres qui sont enregistrés annuellement.