

ACTIONS PUBLIQUES DE SECURITE ROUTIERE EN ALGERIE : DE LA DEFINITION A LA MISE EN APPLICATION

H. BENCHERIF¹ & F. BOUBAKOUR²

¹Ecole Nationale d'Application des Techniques des Transports Terrestres
BP 355RP - Batna – Algérie
bencherifhouria@yahoo.fr

² Facultés des sciences économiques et des sciences de gestion
Université de Batna – Algérie
Fares_boubakour@yahoo.fr

RESUME

En Algérie, les statistiques fournies par le ministère des transports citent des chiffres de plus en plus alarmants concernant les accidents de la route : 20.000 accidents se produisent chaque année entraînant plus que 4000 morts et 26000 blessés dont des handicapés à vie. Pour stopper l'hécatombe routière les pouvoirs publics ont lancé un ensemble d'actions impliquant différentes institutions dans différents ministères. Dans cet article nous allons présenter la situation de la sécurité routière en Algérie. La démarche adoptée consiste ensuite à analyser l'évolution chronologique des actions publiques prises dans le domaine de la sécurité routière. Elle présente aussi les conditions qui ont favorisé le choix et la mise en application de ces actions.

MOTS CLES

Actions publiques, Définition, Mise en application, Sécurité routière, Algérie.

PUBLIC ACTIONS OF ROAD SAFETY IN ALGERIA : FROM DEFINITION TO IMPLEMENTATION

ABSTRACT

In Algeria, the statistics provided by the Department of Transportation cite more and more alarming figures concerning road accidents: 20,000 accidents occur each year involving more than 4,000 deaths and 26,000 injured involving disabled for life. To stop the carnage road authorities have launched a series of actions involving different institutions in different departments. In this article we will present the road safety situation in Algeria. The approach is then to analyze the chronological development of public actions taken in the field of road safety. It also presents the conditions that led to the selection and implementation of these actions.

KEYWORDS

Public actions, Definition, Implementation, Road safety, Algeria.

1. INTRODUCTION

La société algérienne est de plus en plus confrontée à une contradiction fondamentale d'une part, une motorisation croissante, signe de bien être et de progrès économique et social et d'autre part, une insécurité routière fortement élevée, voire alarmante. En effet, l'Algérie détient aujourd'hui un triste record en matière d'insécurité routière. Pour l'année 2009, à titre indicatif, 4607 personnes ont trouvé la mort et 64.979 blessés, dans 41.224 accidents de la circulation à travers l'ensemble du territoire algérien, selon les statistiques du Centre Nationale de Prévention et de Sécurité Routières [1]. Dans cette communication nous allons présenter la situation de la sécurité routière en Algérie et les principales actions publiques lancées par les pouvoirs publics pour lutter contre ce fléau. Nous présenterons aussi les conditions qui ont favorisé le choix et la mise en application de ces actions ainsi que leurs impacts sur l'amélioration de la situation.

2. TAILLE DU PROBLEME

Les accidents de la route anéantissent des milliers de vie humaine et causent des tragédies sociales, ainsi que des pertes économiques importantes estimées à des milliards de dinars. En Algérie, les statistiques fournies par le Ministère des Transports citent des chiffres de plus en plus alarmants concernant les accidents de la route : 20.000 accidents se produisent chaque année, entraînant plus que 4000 morts (nombre d'habitants d'une commune) et 26000 blessés dont des handicapés à vie. L'évolution du nombre d'accidents de 1990 à 2009 est présentée par la figure 1.

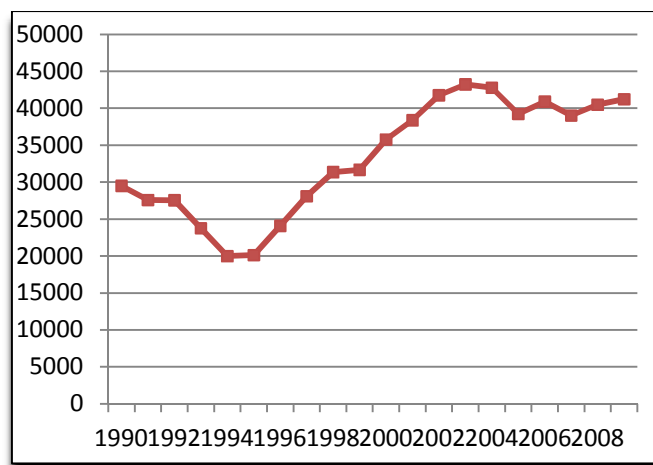


Figure 1- Evolution du nombre d'accidents [1]

L'analyse de cette figure peut être faite selon les périodes suivantes :

- De 1990 à 1994 : cette période est caractérisée par la diminution nette du nombre d'accidents et de blessés (les accidents restent toutefois plus mortels). Cette baisse du nombre d'accidents est expliquée par la situation sécuritaire de l'époque. Un sous enregistrement des accidents de la route est possible. En plus le contrôle et l'obligation du respect de règles de circulation ne constituaient pas une priorité pour les agents de l'ordre et pour les gendarmes.

- De 1995 à 2000 : cette période est caractérisée par une augmentation du nombre d'accidents et par une forte croissance du parc automobile (60000 véhicules en plus, soit un taux de 1,7% par an).
- De 2001 à 2009 : cette période est marquée par une légère diminution en 2005 par rapport aux années précédentes du fait de la mise place d'un nouveau dispositif réglementaire (loi 16-04 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière). L'impact escompté par ce nouveau dispositif, qui est venu renforcer le fonctionnement du système de contrôle-sanction, a été dans un premier temps atteint selon les résultats des études statistiques faites par le CNPSR mais, les effets positifs enregistrés ont été, toutefois, éphémères puisque à partir de 2006, la situation s'est de nouveau dégradée et le nombre d'accidents et de victimes n'a fait que s'accroître. En 2008, les statistiques du même centre montrent que le nombre d'accidents a atteint 40481 accidents soit une augmentation de 3,77 % par rapport à l'année 2007.

Il est donc clair que l'Algérie supporte un coût d'insécurité routière bien au-delà de ce qui devrait être admis au regard de son poids démographique (33,8 Millions d'habitants), de la taille de son parc automobile (plus de 5 millions de véhicules) et de la consistance de son réseau routier (109 452 km réparti en routes nationales, chemins de wilayas et chemins communaux). En effet, le coût économique des accidents de la route est estimé à près de 100 Milliards de Dinars Algériens (DA) au minimum par an, selon les résultats d'une étude sur les coûts des accidents de la route réalisée en 2004 par l'université de Mostaganem pour le compte du Centre Nationale de Prévention et de Sécurité Routière.

En Algérie, les différents rapports publiés par le Ministère des Transports et les forces de l'ordre identifient les causes suivantes:

- Réseau routier inadapté aux volumes du trafic motorisé: mixité des modes de déplacements, manque d'équipement (marquage, signalisation, etc.) ou d'un entretien suffisant,
- Voie urbaine ne faisant pas suffisamment la part des usagers vulnérables (piétons et deux roues) ou en mauvais état,
- Urbanisation désordonnée générant de longs trajets quotidiens effectués souvent à pied,
- Usagers exposés sans réelle préparation aux difficultés de la circulation routière, jeunes enfants empruntant des voies très circulées sans surveillance,
- Attitudes et comportements des usagers en contradiction avec les règles de sécurité, excès de vitesse en conduite agressive, négligence des conducteurs vis-à-vis des piétons, consommations,
- Vétusté du parc de véhicules, surcharge en passagers et en marchandises,
- Insuffisance dans l'application de la réglementation.

Pour stopper l'hécatombe routière, l'Etat a mis en place un ensemble d'actions en faveur des usagers de la route, du véhicule et des infrastructures routières. Nous devons reconnaître à ce niveau que ces actions étaient destinées beaucoup plus à traiter un problème spécifique de la sécurité routière (Exemple : le non port de la ceinture de sécurité) dans un espace déterminé (dans une ou deux wilayas, généralement les grandes villes) et dans un temps limité (maximum deux semaines pour l'exemple du non port de la ceinture de sécurité) que de prendre en charge d'une manière efficace ce fléau qui commence à prendre des proportions alarmantes dans notre société. L'évolution

chronologique de ces différentes actions publiques de sécurité routière va être présentée dans la suite de cette communication.

3. EVOLUTION CHRONOLOGIQUES DES ACTIONS PUBLIQUES

Retenons déjà que la politique de régulation de la circulation routière n'a pas toujours eu comme objectif la sécurité routière. D'abord apparue sous la forme d'un problème technique intéressant essentiellement le secteur des travaux publics, ce n'est que beaucoup plus tard qu'elle s'est muée en un problème public revêtant une dimension sécuritaire devenue objet de débats sociaux [2], [3].

3.1. Point de départ : Les « points noirs »

Avant 1987, la politique routière s'est confondue avec toute une série de mesures touchant le développement des échanges et communications et l'entretien des infrastructures. Elle reposait essentiellement sur la détection des points de concentration des accidents de la circulation dans les intersections et dans les sections courantes des routes.

Au niveau local, la Direction des Travaux Publics recevait de la Gendarmerie Nationale un rapport statistique sur les accidents survenus dans la wilaya. Après exploitation des procès verbaux de la gendarmerie, des cartes des points noirs peuvent être établies à la demande des responsables du Ministère des Travaux Publics. Cependant, ces fameux points noirs ne rassemblent qu'une petite minorité des accidents corporels. De plus, l'étude des points noirs peut mener à trop considérer la problématique de l'insécurité routière comme une donnée isolée. L'utilisateur semble par ailleurs partiellement exclu de cette logique technique et unilatérale. L'identification des points noirs, qui constitue l'une des missions des services des travaux publics, subsiste aujourd'hui encore en Algérie. Mais, elle reconnue d'être inefficace pour prendre en charge le problème de l'insécurité routière.

Durant les années quatre vingt en Algérie, la politique de sécurité routière va progressivement changer d'objet, par l'intermédiaire de la loi N°87-09 du 10 février 1987 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière [4]. Cette loi s'articule autour de la régulation de la circulation et la répression.

3.2. De la régulation de la circulation à la répression

La loi N°87-09 du 10 février 1987 a remplacé l'ordonnance N° 74-06 du 3 avril 1974 portant code de la route. Elle est venue doter les pouvoirs publics des instruments devant permettre d'améliorer la sécurité routière. La loi souligne l'égalité en matière de droit de mobilité des citoyens, ainsi que le besoin d'organiser la circulation de manière à permettre un maximum de garanties en sécurité routière au profit de la collectivité nationale. Le principe d'accorder la priorité dans les zones urbaines aux piétons et aux transports collectifs est mentionné. Un autre principe a été souligné, il s'agit de restreindre la circulation par des moyens appropriés en vue d'éviter les encombrements et d'assurer une fluidité du trafic. Il est explicitement signalé que les voitures particulières sont les premiers véhicules concernés.

Dans ce sens, cette loi prévoit la limitation de vitesse en zone urbaine et en rase campagne. De même, le port de la ceinture de sécurité routière devient obligatoire hors agglomération et se limite aux places avant du véhicule lorsqu'il est muni de ce dispositif. En ce qui concerne le taux d'alcoolémie autorisé pour la conduite du véhicule est fixé à 0,80 g/l de sang. Cette loi prévoit aussi le lancement du contrôle technique des véhicules, la formation des conducteurs et la création du Centre National de Prévention Routière. Il est important de signaler qu'il a fallu attendre l'année 2001 pour que ces opérations soient lancées effectivement.

L'impact escompté par cette loi a été dans un premier temps atteint dans la mesure où le nombre d'accidents a été ramené de 34.300 en 1987 à 20.000 en 1994 [5]. Les effets positifs enregistrés ont été, toutefois, éphémères puisque à partir de 1995, la situation s'est de nouveau dégradée et le nombre d'accidents et de victimes n'a fait que s'accroître.

L'examen de la loi 87-09 par les différents spécialistes et experts travaillant dans le secteur du transport terrestre a révélé qu'elle comporte de nombreuses carences qui influent négativement sur le comportement des usagers de la route et en particulier sur les conducteurs automobiles. Ils ont noté particulièrement que :

- Les amendes sont devenues au fil du temps non dissuasives à la suite de l'érosion du dinar,
- La liste des infractions est incomplète. La conduite sous l'effet de stupéfiants n'étant pas répertoriée,
- La loi est inadaptée à l'évolution technologique. C'est ainsi que l'avènement du téléphone portable a posé problème pour son traitement dans le cadre de la conduite automobile,
- Enfin, la loi n'a pas prévu la mise en place des instruments idoines d'encadrement et de contrôle des activités d'enseignement de la conduite automobile.

Cet état de fait a rendu nécessaire l'introduction de nouvelles mesures à même de modifier les comportements des usagers de la route par l'éducation, la formation et la prévention ainsi que la mise en place d'un système de sanctions efficient et adapté aux conditions de l'environnement actuel. C'est à partir de ce moment qu'une révision de la dite loi a été envisagée.

Par ailleurs les années 90 ont été marquées essentiellement par la libéralisation du marché des transports en Algérie à partir de 1996, ce qui a eu pour conséquences l'apparition d'un très grand nombre d'opérateurs exerçant dans le sous secteur du transport urbain de voyageurs. Cette situation a induit une saturation des réseaux routiers urbains et une nécessité de mise en place de plans de transport urbains jusque là inexistantes.

3.3. Planification des transports urbains

Si les déplacements des citoyens se sont sensiblement améliorés depuis une dizaine d'années grâce à la multiplication du nombre de véhicules mis en circulation, qui a eu des répercussions positives sur le temps mis à parcourir un trajet, les conditions dans lesquelles s'effectue le transport en termes de qualité de service peuvent prêter à conséquence, d'autant qu'elles impliquent la sécurité des personnes, le respect des tarifs et des itinéraires.

En effet, la majorité des villes algériennes connaissent des difficultés majeures dans la gestion et l'organisation des déplacements. Elles ne parviennent plus à désengorger le trafic de plus en plus saturé. Par ailleurs, il est à noter l'absence de schémas directeurs cohérents intégrant des plans de transport et de circulation routière.

Pour l'amélioration de cette situation des projets de réalisation des plans de transports ont été lancés par le Ministère des Transports à partir de 2000. Ce dernier a fait appel à des compétences techniques pour leur réalisation : Bureau d'Etude du Transport Urbains (BETUR), Ecole Nationale d'Application des Techniques des Transports terrestres (ENATT) et le Contrôle Technique des Travaux Public (CTTP). Plusieurs villes ont été inscrites dans ces projets et particulièrement les grandes villes : Alger, Oran, Cosntantine, etc. Vu le taux d'avancement de ces projets, qui nécessitaient, selon les rapports préliminaires rendus par ces services spécialisés, beaucoup plus de temps que prévu et ce en dépit des difficultés rencontrées sur le terrain, l'impact escompté de cette action pour l'amélioration de la sécurité routière a été « reporté ».

En effet, l'action publique centrée sur la planification des transports dont l'objectif principal était d'assurer une meilleure fluidité du trafic dans les villes et de minimiser les nuisances qui ont découlent, semblait impossible à court et à moyen terme. Cette action a été donc reportée pour le long terme. Mais, dans la même optique, les pouvoirs publics ont pris le parti de lier l'idée de sécurité routière avec le développement massif du parc automobile dans les villes. Il s'agit d'adapter le trafic routier aux conditions de circulations existantes par une meilleure gestion du parc automobile et par le lancement du contrôle technique des véhicules.

3.4. Action centrée sur le véhicule

Le parc automobile a été estimé pour l'année 2008 à 5.6 Millions de véhicules selon les statistiques de l'Office National des Statistiques (ONS). L'évolution du parc automobile de 1996 à 2007 est présentée par la figure 2.

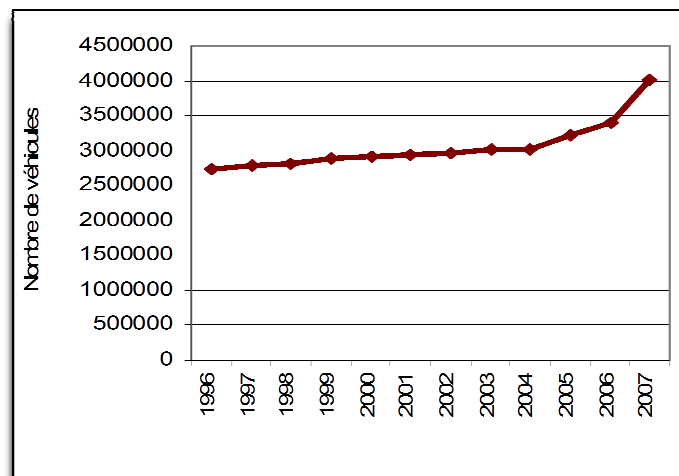


Figure 2-Evolution du parc automobile [6]

La figure ci-dessous montre l'augmentation du parc automobile en Algérie. Selon la même source les apports annuels de véhicules neufs essentiellement par les importations ont eut pour effets le rajeunissement du parc national automobile [6].

En ce qui concerne le contrôle technique, les principaux textes existants en Algérie remontent à l'année 1987 avec l'article 14 de la loi N°87-09 du 10 février 1987 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière, qui stipule que l'entretien périodique des véhicules est obligatoire. Afin de rendre cet entretien régulier, le contrôle technique des véhicules automobiles est instauré et aucun véhicule ne sera admis en circulation s'il n'est pas ou a cessé d'être conforme aux prescriptions techniques en vigueur.

Le caractère obligatoire du contrôle technique est consacré par les dispositions de la loi N°01-14 du 19 août 2001 relative à l'organisation de la sécurité routière et à la police de circulation. Dans ce cadre, l'Etablissement National de Contrôle Technique Automobile (ENACTA) est chargé de l'organisation et du suivi du contrôle technique automobile. Précisant enfin, qu'aujourd'hui le nombre d'agences opérationnelles est de 93, le nombre de wilayas couvertes est de 44 (sur 48 wilayas) [7].

3.5. Introduction du facteur humain

Parallèlement à l'action du contrôle technique, un intérêt particulier est accordé aux usagers de la route. Cette idée a été renforcée par la nouvelle loi N°01-14 du 19 août 2001[8] qui a abrogé la loi 87-09. Parmi les plus importantes innovations introduites par cette nouvelle loi, figurent :

- La création d'instruments d'encadrement de la circulation routière par l'instauration de fichiers centralisés de cartes grises, de permis de conduire et des infractions au code de la route. Ces deux derniers fichiers constituent un préalable à l'instauration éventuelle à l'avenir du permis à point,
- Le renforcement du dispositif institutionnel par la création du Centre National du Permis de Conduire qui sera chargé de l'encadrement des activités liées à l'enseignement de la conduite automobile et de l'organisation des examens des permis de conduire,
- L'introduction obligatoire de l'enseignement des règles de la circulation routière au niveau des établissements scolaires afin de préparer les enfants, population très vulnérables, à mieux affronter l'environnement routier,
- La réduction drastique du taux d'alcool toléré dans le sang des conducteurs automobiles. Ce taux doit dorénavant être inférieur à 0,10 g/l de sang alors qu'il était fixé par la précédente loi à 0,80g/l de sang,
- L'institution d'un brevet professionnel, en sus du permis de conduire, pour les conducteurs de véhicules de transports publics de voyageurs et de marchandises. L'obtention de ce brevet est conditionnée par une formation complémentaire auprès d'établissements spécialisés,
- Le renforcement significatif du dispositif répressif par la révision à la hausse du montant des amendes et des peines d'emprisonnement.

Il apparaît que « l'utilisateur » est au coeur des préoccupations des pouvoirs publics avec la révision des systèmes d'éducation, de formation et de contrôle.

3.6. La formation

L'amélioration du comportement des usagers passe obligatoirement par une bonne formation. C'est dans ce sens que les pouvoirs publics ont lancé des actions de formations au profit des usagers de la route et particulièrement pour les conducteurs.

Notons au début que la problématique de la formation et de l'examen des candidats au permis de conduire est complexe en Algérie. Il y a d'abord l'administration, chargée d'assurer un service public, mais qui manque de moyens pour la prise en charge correcte de ce service. En effet, l'administration locale des transports n'a jamais été dotée directement de moyens lui permettant d'assurer ses missions.

L'aspect contrôle est très peu pris en charge, faute de moyens humains et matériels tels que l'achat et l'entretien de véhicules. Mais, également faute de directives claires et un suivi régulier de la part des services centraux du Ministère des Transports, les directions locales effectuent rarement des inspections des auto-écoles. Nombre d'entre elles n'ont jamais été inspectées. En plus, la formation des moniteurs n'a jamais été assurée, jusqu'à 2003, où la formation a été confiée au Centre National d'Enseignement Professionnel à Distance (CNEPD) qui ne dispose pas encore d'enseignement qualifié.

Les examinateurs ne bénéficient pas de moyens leur permettant d'assurer leur totale indépendance vis-à-vis des auto-écoles.

C'est ainsi que le Ministère des Transports opte pour la qualification professionnelle, consacrée par la loi N°01-14 du 19 août 2001 relative à l'organisation de la sécurité routière et à la police de circulation [8].

Malgré les améliorations apportées par la loi 01-14 en matière d'organisation et de circulation routière, d'organisation et de circulation routière, la multiplication des accidents de la route et leurs conséquences dramatiques et dommageables sur les personnes et les biens imposent aux pouvoirs publics de prendre de nouvelles mesures pour faire face à l'insécurité routière.

C'est dans ce cadre que s'inscrit le réajustement des dispositions de la loi du 19 août 2001 pour introduire des amendements pour renforcer non seulement la dimension préventive du dispositif mais, également, les mesures dissuasives de nature à réduire les risques et les dommages. C'est dans ce sens que le conseil des ministres a examiné et approuvé en date du 22 janvier 2004 l'avant projet de loi modifiant et complétant la loi 01-14 du 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière.

3.7. De la formation à la répression

Ainsi, la loi 04-16 du 10 novembre 2004 a modifié et complété la loi du 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière [9]. Parmi les innovations de cette loi on note le renforcement significatif du dispositif répressif par la révision à la hausse du montant des amendes et des peines d'emprisonnement. Les amendements portent essentiellement sur l'arrimage obligatoire des conteneurs par un système de fixation plus efficace et l'obligation d'entretien régulier des véhicules. Il prévoit également le renforcement des sanctions afférentes à la circulation et à la sécurité routière pour sanctionner l'excès de vitesse, le défaut du port de ceinture de sécurité, le défaut du port de casque ainsi que l'augmentation du nombre d'infraction au code de la route susceptible d'entraîner le retrait du permis de conduire. Les objectifs de ce dispositif réglementaire ont été atteints puisque le nombre d'accidents est passé de 42777 accidents en 2004 à 39233 accidents en 2005. Mais le nombre d'accident a connu une augmentation à partir de 2006 avec 40885 accidents d'où la réflexion lancée par les instances concernées pour revoir ces textes législatifs surtout sur le plan répressif.

Il apparaît que l'utilisateur est toujours au cœur des préoccupations des pouvoirs publics. L'objectif recherché à travers les réajustements de cette loi est d'assurer une meilleure maîtrise du véhicule et des situations de conduite par le renforcement du contrôle-sanction.

3.8. Encore de la répression

L'année 2009 a été marquée par la promulgation de l'ordonnance N° 09-03 du 22 juillet 2009 modifiant et complétant la loi N° 01-14 du 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation Routière [10]. Cette ordonnance vise, notamment, à réduire l'état d'insécurité routière, de définir les règles d'usage de la voie publique et les modalités de régulation et de fluidité de la circulation routière, de réunir les conditions d'un développement équilibré des transports de qualité dans le cadre de l'intérêt général, de définir un cadre institutionnel chargé de sa mise en œuvre et d'instituer des mesures coercitives en matière de non-respect des règles de la circulation routière.

Elle a été marquée aussi par la création du Centre Nationale des Permis de Conduire le 10 octobre 2009. Ce nouveau centre se fixe comme objectif l'organisation des examens de permis de conduire par l'instauration d'un programme national et une carte nationale des examens de conduire. Il sera doté d'un budget d'équipement de 405 millions de dinars. Le centre a été officiellement installé mais il n'est pas encore opérationnel.

4. CONCLUSION

Au terme de cette communication nous pouvons dire que l'évolution chronologique des actions publiques a été marquée par un changement « d'objets » pour la sécurité routière. Ces actions ont commencé par une approche « technique » centrée sur l'identification des points noirs et sur le véhicule et se sont prolongées par une approche centrée sur l'homme.

Nous pouvons dire aussi que la mise en place de ces actions peut se heurter toujours à des difficultés qui ne sont pas uniquement budgétaires mais peuvent être liées à des résistances dans la société, à des conflits de priorités, à un manque de savoir-faire et de connaissances techniques ou encore à l'inter ministérialité » de l'action publique dans ce domaine. Il faut souligner sur ce point que la coordination entre les divers ministères et instances concernés semble être un problème universel [3] et la question de savoir à qui revient la première responsabilité en matière de sécurité routière fait généralement l'objet de certaines dissensions parmi les ministères.

En plus, en Algérie, il n'existe pas jusqu'à ce jour une véritable organisation formelle et officielle du système d'acteurs pour structurer des espaces de négociations et de jeu entre acteurs dans le domaine de la sécurité routière. Il serait nécessaire donc de mettre en cohérence, au travers d'institutions spécifiques, la définition et la pertinence des problèmes et des enjeux autour desquels les acteurs intéressés pourront se mobiliser.

REFERENCES

1. Centre National de Prévention et de Sécurité Routières, (2005, 2006, 2007, 2008, 2009), Analyses statistiques des accidents de la route en Algérie.
2. Bencherif, H. (2004), La production de données sur les accidents de la route en Algérie de la fabrication à l'utilisation, mémoire de fin d'étude, ENTPE, France, 2004.
3. Bernardin, S. (2003), Usage et critiques des données en sécurité routière : vers une refonte de la production statistique officielle, Travail de fin d'études, ENTPE, France.
4. Loi N°87-09 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière, (1987), Algérie.
5. Himouri, S. (2001), Analyse du risque d'accident de la circulation, Algérie : 1970-2000, (2001) Association Routière Algérienne (ARAL).
6. Office National des Statistiques, (2007), Evolution du parc automobile, Algérie.
7. Le phare, Journal des échanges internationaux, des transports et de la logistique, (2007), Dossier Contrôle technique Automobile, N° 47, Algérie.
8. Loi N°01-14 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière, (2001), Algérie.
9. Loi N°4-16 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation routière, (2004), Algérie.
10. Ordonnance N° 09-03 du 22 juillet 2009 modifiant et complétant la loi N° 01-14 du 19 août 2001 relative à l'organisation, la sécurité et la police de la circulation Routière, (2009), Algérie.

Sites Internet

Site de l'Office National des Statistiques : <http://www.ons.dz>

Site de l'Agence Nationale des Autoroutes : <http://www.ana.org.dz/Index.htm>

Site du Contrôle Techniques des Travaux Publics : <http://www.cttp.dz/>

Site du Ministère des Travaux Publics : <http://www.mtp-dz.com>

Site du Journal Officiel de la République algérienne Démocratique et Populaire : <http://www.JORADP.dz>

Site du Centre National de Prévention et de Sécurité Routière : <http://cnpsr.org.dz>