

STRATEGIE NATIONALE DE SECURITE ROUTIERE AU MAROC

M.HIMMI

Centre National d'Etudes et de Recherches Routières, ministère de l'Équipement et des Transports, Maroc
himmi@mtpnet.gov.ma

RÉSUMÉ

Le Maroc connaît un important développement de la circulation routière et en corollaire le problème des accidents qui entraîne une perte de précieuses ressources humaines. Les résultats des statistiques des années 1997-200 ont fait ressortir une progression inquiétante et inacceptable des accidents et des victimes.

Afin de remédier à cette situation, et compte tenu de la multidisciplinarité de la sécurité routière, une Stratégie Nationale Intégrée de Sécurité Routière a été élaborée en 2002, approuvée par le gouvernement et mise en application à partir de 2004.

L'objet de cette communication est de présenter l'expérience marocaine dans le domaine de l'amélioration de la sécurité routière à travers :

- un rappel de la situation et des tendances avant l'élaboration de la SNISR ;
- un passage en revue du contenu de la SNISR : la vision arrêtée, les objectifs nationaux et les axes stratégiques constituant le plan d'action du gouvernement et un résumé de l'état d'avancement des actions urgentes entamées ;
- une focalisation sur les actions importantes réalisées dans le cadre du premier plan d'action ;
- Enfin, une évaluation globale de la situation actuelle (évolution des indicateurs), cinq années après le début de la mise en œuvre des actions urgentes issues de la SNISR.

1. DONNEES GENERALES SUR LE PAYS

Le Royaume du Maroc est situé à l'extrémité nord-ouest du continent africain. Il borde à la fois l'atlantique (2934 km) et la méditerranée (512 km). Il partage ses frontières avec l'Algérie à l'est et la Mauritanie au sud.

Le Maroc bénéficie d'une situation géostratégique privilégiée au carrefour de l'Europe, l'Afrique et les pays arabes. Il se trouve à 14 km du continent européen dont il est séparé par le détroit de Gibraltar. Il est situé sur le fuseau horaire de Greenwich et vit à l'heure GMT.

Le Maroc est soumis à un climat de type méditerranéen caractérisé par une grande variation intra et interannuelle des régimes des précipitations et des températures. Généralement, ce climat associe une saison estivale sèche à faibles précipitations et fortes chaleurs et une saison hivernale pluvieuse. La zone de l'Atlas et du Rif sont humides et sont enneigées l'hiver. Le Sud a un climat désertique.

La superficie du Maroc est de 710 850 km². La population est évaluée à 31, 177 millions habitants (projection au 01 juillet 2008) dont 45 % vivent en milieu rural. La densité moyenne est de 42 000 habitants au km².

Le linéaire du réseau routier géré par l'Etat est de 57334 km dont 70 % est revêtu. Ce réseau est réparti en Routes Nationales (18%), Routes Régionale (16%) et Routes Provinciales (66%).

A fin 2010, un réseau important d'autoroutes est en cours d'achèvement dont 1096 Km en service, 392 en cours de construction et 336 km sont programmés pour être réalisés avant la fin de l'année 2015.

A fin 2009 la circulation sur le réseau routier à la charge de l'état est estimée à 70,18 millions de véhicules-kilomètres/jour.

A fin 2009, le parc automobile est estimé à 2,4 millions véhicules.

2. SECURITE ROUTIERE : SITUATION AVANT L'ELABORATION DE LA STRATEGIE DE LUTTE CONTRE LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

A l'instar de plusieurs pays émergents, l'important développement du réseau routier et de la circulation routière qu'a connu le pays a entraîné en corollaire le problème des accidents qui implique, entre autres, une perte de précieuses ressources humaines. Ainsi, depuis 1960 (début de la tenue au Maroc des statistiques sur les accidents de la route), Jusqu'à 2003 (une année avant le début de mise en œuvre de la stratégie nationale de lutte contre les accidents de la circulation routière), les chiffres cumulés des accidents et victimes attestent d'une véritable « guerre sur les routes ».

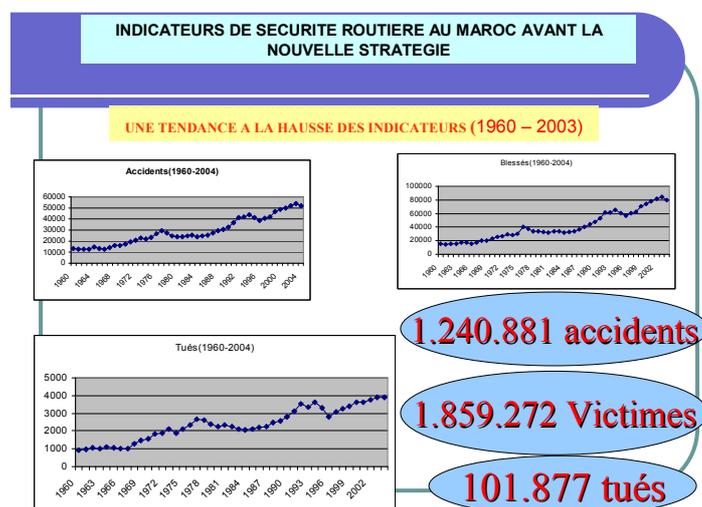


Figure 1 – Indicateurs de sécurité routière

En effet (voir figure ci-dessus), le nombre cumulé d'accidents enregistré a dépassé 1,24 millions qui ont entraîné plus de 1,85 millions de victimes dont 101.877 tués. Les courbes de la figure illustrent la tendance à la hausse de tous les indicateurs malgré des actions importantes menées depuis le début des années 80, notamment pour l'amélioration des infrastructures routières et le développement de campagnes de sensibilisation des usagers de la route (création en 1977 du Comité National de Prévention des Accidents de la Circulation : CNPAC).

Juste avant le lancement de l'étude d'élaboration d'une Stratégie Nationale Intégrée de Sécurité Routière (SNISR), les statistiques officielles de l'année 2000 font état de 48.370 accidents corporels ayant engendré 3.627 tués et 13.641 blessés graves.

La gravité des accidents exprimée aussi bien par le nombre de tués pour 100 accidents que par le nombre de tués par million de véhicules en circulation continue de s'accroître pour enregistrer entre 1999 et 2000, une augmentation respectivement de 3,2% et 2%. Les catégories d'usagers les plus touchées par la mortalité routière sont les usagers vulnérables à savoir :

- les piétons représentant 31,2% de l'ensemble des tués ;
- les usagers des 2 roues représentant 17,8% de l'ensemble des tués.

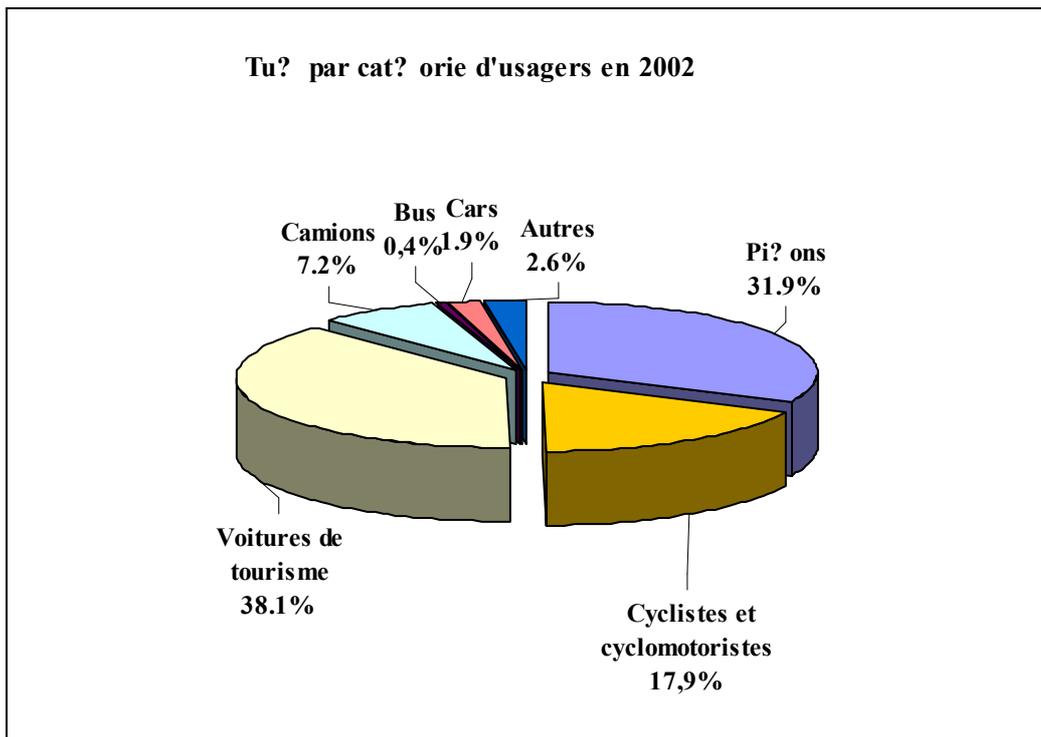


Figure 2 – Tués par catégorie d'usage

A elles seules, ces 2 catégories totalisaient en 2000, 49% de l'ensemble des usagers tués dans les accidents de la circulation. Par ailleurs, uniquement 26% des cyclomotoristes conducteurs tués dans les accidents portaient un casque au moment de l'accident.

La recrudescence des tués selon la catégorie d'usagers a concerné essentiellement les usagers d'autocars qui ont enregistré une hausse de 24%, les usagers de camions (+13,5%) et les usagers de voitures de tourisme (+10,8%). Il ressort ainsi que les usagers des véhicules de transport public de voyageurs et de marchandises sont de plus en plus victimes des accidents de la circulation au fil des années. Aussi, est-il important de souligner que les accidents impliquant les autocars sont souvent très graves car ils engendrent un nombre important de victimes.

Il est à signaler, qu'en 2000, 54% des tués résultant des fautes de conducteurs hors agglomération sont imputables à l'excès de vitesse ou la vitesse excessive. En agglomération, ce pourcentage se situe à 68%.

Moins de 4% seulement des conducteurs automobilistes tués hors agglomérations portaient la ceinture de sécurité au moment de l'accident. Ceci est d'autant plus grave que le taux de port de la ceinture de sécurité est encore plus faible en agglomération.

Aussi, il a été conclu à la suite de l'analyse de la situation, par l'exploitation des statistiques très élaborées et couvrant une longue période, que si aucune action novatrice n'est entreprise entre 2002 et 2012, les nombres d'accidents corporels et de tués continueront à augmenter d'une façon alarmante pour atteindre en 2012 :

- Plus de 76.000 accidents, soit plus de 57% que le nombre d'accidents enregistrés en 2000 ;
- Plus de 4.800 tués, soit plus de 32% que le nombre de tués enregistrés en 2000.

Ces augmentations entraîneront une recrudescence du coût de l'insécurité routière au Maroc de plus de 30%, pour atteindre plus de 10 Milliards de Dirhams par an.

Par ailleurs, la décennie 1993-2003 avait été marquée au Maroc par une augmentation importante du trafic et de la circulation sur le réseau routier relevant du Ministère de l'Équipement et des Transports (+56,3%) avec un taux d'accroissement annuel moyen de 4,6%. Cette évolution avait eu malheureusement comme corollaire, une progression inquiétante du nombre des accidents de la circulation routière et des victimes :

- augmentation du nombre d'accidents corporels de la circulation routière de 28,7%, avec un taux d'accroissement annuel moyen de 2,6% ;
- augmentation du nombre de tués de 15,5%, avec un taux d'accroissement annuel moyen de 1,5 % ;
- augmentation du nombre de blessés graves de 13,5%, avec un taux d'accroissement annuel moyen de 1,3 %.

Au delà des drames humains qu'ils provoquent, les accidents de la circulation représentent pour notre société une perte économique énorme de l'ordre de 2,5% du PIB (selon l'estimation de la Banque Mondiale) soit plus de 10 Milliards de Dirhams par an. Aussi, l'ampleur de ce préjudice socio-économique appelle-t-elle à des efforts de plus en plus soutenus en matière de prévention et de sécurité routières dans le domaine d'une stratégie intégrée de sécurité routière.

3. ELABORATION D'UNE STRATEGIE NATIONALE INTEGREE DE SECURITE ROUTIERE

Avant l'année 2000, certes, chaque département ministériel concerné par le problème de la sécurité routière, disposait d'une stratégie propre qui, si elle ne visait pas exclusivement une contribution pour l'amélioration de la sécurité routière, certaines de ses composantes s'assignent indirectement cet objectif. Seulement, l'élaboration et la mise en œuvre de ces stratégies sectorielles ne se souciaient pas des interfaces qui doivent les régir afin d'optimiser les résultats escomptés en terme de réduction des dégâts corporels et matériels. Cet état de fait explique en partie la recrudescence des accidents et victimes malgré les efforts entrepris par le gouvernement dans tous les secteurs concernés.

Afin de remédier à cette situation, et compte tenu de la multidisciplinarité de la sécurité routière, les stratégies existantes devaient être érigées en une stratégie nationale intégrée de sécurité routière tenant compte de tous les secteurs concernés, et dont la gestion devrait être assurée au plus haut niveau du gouvernement.

Pour ce faire, la Direction des Routes (DR) a entamé en 2000 la réalisation d'une étude avec l'assistance technique de l'Agence Suédoise de Développement International (ASDI) qui a conclu un protocole d'accord avec le Ministère de l'Équipement pour assister la partie marocaine à élaborer une Stratégie Nationale Intégrée de Sécurité Routière. Afin de concrétiser ce projet d'envergure, un comité de pilotage composé de la DR et du Comité National de Prévention des Accidents de la circulation (CNPAC) a été constitué ainsi que 9 Comités techniques sectoriels.

En 2002, un projet de SNISR a été élaboré et validé dans le cadre d'un séminaire organisé à cet effet. Elle a été validée par le Gouvernement en 2004 ainsi qu'un premier plan d'action : Plan Stratégique Intégré d'Urgence de la sécurité routière (PSIU).

3.1. Principes fondamentaux et structure de la stratégie

La Stratégie Nationale Intégrée de Sécurité Routière et le Plan d'Action ont été élaborés en cinq étapes, à savoir :

- L'analyse de la situation actuelle et des problèmes ;
- La formulation de la Vision pour la Sécurité Routière;
- Le développement de la Stratégie ;
- Le développement du Plan d'Action de la sécurité routière.

En ce qui concerne le 1er point, la problématique des accidents de la circulation et des victimes de la route est principalement analysée à travers l'étude des statistiques et des principaux facteurs qui entraînent la situation déplorable de l'insécurité routière. Dans ce cadre, la Direction des Routes dispose d'un bon système de statistiques sur les accidents de la route mis en place depuis une trentaine d'années

Quant à la "Vision", il est procédé à la formulation d'une image finale et idéale à long terme de la sécurité routière. La Vision constitue une base importante pour la stratégie et le développement du plan d'action. Elle est également nécessaire afin d'amener les responsables, les médias et l'opinion publique à s'intéresser davantage à la sécurité routière.

La "Stratégie", qui est constituée des principes de base, des objectifs nationaux et des priorités, est une base importante et nécessaire pour ce dernier.

L'idée importante derrière cette stratégie est que tout le travail relatif à la sécurité routière doit être ciblé et réalisé selon des objectifs déterminés et visant des résultats mesurables.

Par ailleurs, tous les secteurs et les administrations concernés doivent s'engager dans la réalisation du plan d'action.

Toute stratégie dans le domaine de la sécurité routière reste tributaire de la définition d'une vision qui doit relater l'image finale et idéale de la sécurité du système du transport routier et que l'ensemble des intervenants dans le domaine doivent se fixer selon le processus suivant : Compréhension, Adhésion et Engagement.

Cette vision est nécessaire afin de centrer l'intérêt des politiciens, des médias et du grand public à la sécurité routière.

Dans le domaine de la sécurité routière, la préservation de la vie humaine reste le maître mot dans les formulations des visions de part le monde.

En tenant compte de ces principes, la vision suivante a été proposée :

Priorité national à la sécurité routière pour une réduction substantielle et continue des tués et blessés graves des accidents de la circulation

3.2. Principes de base

Pour la réussite de toute stratégie de sécurité routière à proposer pour le Maroc, quelques principes de base fondamentaux et incontournables sont à observer par l'ensemble des intervenants, pour tendre vers la vision fixée, à savoir que :

Les actions adoptées pour atteindre un système de transport routier sécuritaire et efficace doivent être pérennes et en amélioration constante. Cela contribuera à un développement durable de la société ;

L'Homme avec ses besoins, ses valeurs, ses capacités, sa volonté, son expérience, son sens de la responsabilité, ses obligations et ses limites doit être le pivot de tout effort d'amélioration ;

Tous les maillons de la société, et plus particulièrement des concernés par la sécurité routière, dont notamment les usagers de la route, les professionnels du transport, les

décideurs des différents secteurs, doivent être conscients de la priorité à donner à la sécurité routière. Ceci va augmenter les exigences en la matière à tous les niveaux ;
Le travail en collaboration est essentiel. Aussi, les intervenants sectoriels doivent- ils développer une culture facilitant l'ouverture au travail en équipe ;
Le fait de considérer les piétons comme partie intégrante du système de transport routier est une nécessité et une exigence absolues.

3.3. Objectifs nationaux

Afin de tendre vers la vision précitée, les objectifs suivants réalistes spécifiques au Maroc peuvent être retenus pour une période de 10 ans à partir de l'année de mise en vigueur de la stratégie :

1^{er} Objectif : Renverser la tendance à la hausse après 3 années d'application de la stratégie ;

2^{ème} Objectif : Après le renversement de la tendance à la hausse, maintenir une réduction des nombres de tués et des blessés graves à des taux annuels minimum de 5%.

3.4. Axes stratégiques et priorités

Les secteurs de sécurité routière ont été groupés par ordre de priorité décroissant sur la base d'un diagnostic de l'existant. Les questionnements et les critères ci-après ont été à la base de la hiérarchisation des actions et mesures de sécurité routière.

1. Le degré de gravité du problème ;
2. L'importance pour la sécurité routière ;
3. Le niveau actuel de l'activité et du progrès ;
4. Le temps et les efforts nécessaires aux changements préconisés ;
5. La célérité pour obtenir des résultats significatifs quant à la sécurité routière.

4. PRIORITES SUGGEREES POUR DIFFERENTS DOMAINES DE SECURITE ROUTIERE

Tableau 1 – Classement des axes stratégiques par ordre prioritaires

Besoin très urgent en amélioration	Besoin en amélioration urgent	Plus d'efforts efficaces amélioreront la sécurité
Coordination et gestion de la sécurité routière à haut niveau	Mise en œuvre d'une politique urbaine de la sécurité routière	Amélioration de la sensibilisation en matière de sécurité routière
Financement de la sécurité routière	Etude et Recherche dans le domaine de la sécurité routière	Amélioration de la sécurité des infrastructures en rase campagne
Législation	Sécurité des véhicules	Système d'informations statistiques (informatisé) intégré et adéquat de sécurité routière
Contrôle et répression	Evaluation des mesures relatives à la sécurité routière	Maîtrise des coûts des accidents de la circulation routière
Formation à la conduite et examens	Education routière des enfants à la sécurité routière	
Secours et assistance des victimes des accidents	Transport Public de Voyageurs et de Marchandises	

Afin d'aboutir plus rapidement et à court terme à des résultats tangibles de réduction du nombre de tués et de blessés graves dans les accidents de la circulation routière, la stratégie élaboré a vivement recommandé de centrer les efforts sur les types d'améliorations prioritaires (cf. tableau ci-dessus) tout en privilégiant les axes suivants :

1. Sécurité des usagers vulnérables ;
2. Adoption de vitesses réglementaires et adaptées aux circonstances de la circulation tout en veillant à leurs respects ;
3. Augmentation de l'usage de la ceinture de sécurité.

5. LE PREMIER PLAN STRATEGIQUE INTEGRE D'URGENCE DE LA SECURITE ROUTIERE

Devant l'ampleur de l'insécurité routière, et pour stabiliser le phénomène et activer la réalisation des objectifs de la stratégie, un Plan Stratégique Intégré d'Urgence de sécurité routière (PSIU I), étalé sur trois ans 2004-2006, a été élaboré et mis en œuvre à partir d'avril 2004, et ce dans l'objectif d'inverser rapidement la tendance des accidents et des victimes.

Ce plan qui puise ses fondements dans la SNISR précitée s'articule autour de 7 axes stratégiques comportant chacun des actions concrètes réalisables à court terme et à valeur ajoutée immédiate. Il s'agit de :

- Axe 1 : Coordination et gestion de la sécurité routière à haut niveau :
- Axe 2 : Législation :
- Axe 3 : Contrôle et sanction :
- Axe 4 : Formation des conducteurs et examen du permis de conduire:
- Axe 5 : Amélioration des infrastructures routières et voiries urbaines :
- Axe 6 : Amélioration des secours dispensés aux victimes des accidents
- Axe 7 : Communication, sensibilisation et éducation routière

Pour permettre l'évaluation de l'état d'avancement de la réalisation des actions entreprises et de leur impact sur l'amélioration de la sécurité routière, un système de suivi et d'évaluation du PSIU I a été instauré. Ce système repose notamment sur :

- La tenue de réunions régulières de suivi et d'évaluation au niveau national et régional ;
- Le suivi des statistiques des accidents de la circulation ;
- La réalisation des enquêtes techniques sur les causes et circonstances des accidents graves.

Dans ce qui suit on présente brièvement les réalisations principales dans chacun des axes du PSIU :

5.1. Axe 1 : Coordination et gestion de la sécurité routière à haut niveau

Dans cet axe l'action principale réalisée est la création et l'institutionnalisation des comités chargée de coordonner et de gérer le dossier de la sécurité routière à l'échelle centrale et locales à savoir :

- le Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR), présidé par Monsieur le Premier Ministre. Ce comité est chargé de l'élaboration de la politique du Gouvernement en matière de Sécurité Routière, de la coordination de la mise en œuvre de cette politique et de l'évaluation de l'action Gouvernementale relative à la Sécurité Routière.
- le Comité Permanent de Sécurité Routière (CPSR) présidé par Monsieur le Ministre de l'Équipement et des Transports et qui est chargé de proposer la stratégie Nationale, d'examiner les Stratégies Régionales, d'élaborer les Plans d'action et les Programmes de mise en œuvre de la Stratégie adoptée par le CISR, de Coordonner la mise en œuvre des Plans d'Action sectoriels et de suivre et évaluer la réalisation des plans d'action et des programmes .
- les Comités Régionaux de Sécurité Routière (CRSR) présidés par les Walis de régions et qui ont à la charge l'exécution et la mise en œuvre de la politique gouvernementale dans le domaine de la sécurité routière aux niveaux régional et provincial.

5.2. Axe 2 : Législation

Cet axe vise de moderniser et actualiser les textes juridiques et réglementaires relatifs à la sécurité routière, notamment l'élaboration et l'adoption d'un nouveau code de la route qui constitue la plus grande réforme réalisée jusqu'à présent. Ainsi, un nouveau code a été élaboré en concertation avec les différents départements concernés. Ledit projet a été approuvé par le Conseil des Ministres le 20 juillet 2006, présenté au parlement en janvier 2007 et a pu être adopté à partir du mois d'octobre 2010.

5.3. Axe 3 : Contrôle routier et sanctions des infractions

- La principale réalisation dans cet axe fut l'élaboration et l'adoption d'un plan national et des plans régionaux de contrôle routier par le Ministère de l'Équipement et du Transport, en collaboration avec les services de contrôle de la Gendarmerie Royale et de la Sûreté Nationale. Ce plan a été décliné en plans régionaux de contrôle. Le plan vise à assurer la complémentarité et la traçabilité des opérations de contrôle et prévoyait la dotation des équipes de contrôle en équipements modernes. Le plan élaboré vise de :
 - réorganiser le contrôle relevant du Ministère de l'Équipement et du Transport ;
 - Moderniser les équipements des services de contrôle routier et leurs instruments de travail : acquisitions et installation d'unités de radars fixes (150 déjà installées et un objectif de 1000 radars est arrêté à court terme) , acquisition d'unités radar pouvant à tout moment être dotés du système photos et permettant un traitement informatique , acquisition d'unités de bascules portatives pour le contrôle de la surcharge et l'équipement de 6 stations fixes de contrôle des surcharges et l'acquisition de véhicules mobiles de contrôle technique des véhicules.
 - Coordonner les activités de contrôle sur route ;
 - rehausser le niveau des agents opérant dans le secteur et assurer l'efficacité des sanctions ;
 - renforcement des opérations de contrôle des centres de visite technique.

5.4 Axe 4 : Formation des conducteurs

Dans cet axe, les actions réalisées ou qui sont en cours visent l'atteinte des objectifs suivants :

- Elaborer et mettre en œuvre un programme national de l'enseignement de la conduite des véhicules à moteur ;
- Instaurer un système de qualification des conducteurs professionnels,
- Mettre à niveau les moniteurs d'auto-école et les examinateurs.
- Assurer l'automatisation des examens théoriques des permis de conduire la réforme de l'examen pratique.

L'automatisation de l'examen théorique du permis de conduire a été mise en œuvre à partir de 2004 en vue de rendre l'examen du permis de conduire transparent et objectif. Elle consiste en la mise en œuvre d'un système multimédia de questions à choix multiple (QCM) et à correction automatique.



Figure 4 – Illustration d'une séance d'examen automatique du permis de conduire

5.5. Axe 5 : Amélioration des infrastructures routière et voiries urbaines

Des investissements importants ont été réalisés dans le domaine des infrastructures, à savoir :

- Développement d'un réseau autoroutier moderne suite à un effort important consenti par le Gouvernement qui a permis de passer de la vitesse de 40 km/h à 160 km/h actuellement. Le linéaire des autoroutes de 460 km en 2003 à 1100 km à fin 2010. Par ailleurs, l'achèvement des projets en cours portera le linéaire du réseau autoroutier à 1500 Km avant 2015 ;
- Programme d'aménagement de voies expressives à 2 x 2 voies qui permettra d'une part de connecter au réseau autoroutier les grandes villes qui ne le sont pas aujourd'hui et d'autre part de compléter le maillage autoroutier par ces routes de haut niveau de service (500 km de voies expressives réalisées et 500 km en cours) ;
- Aménagements de sécurité routière en rase campagne : au cours de la période 2004-2006, le ministère de l'équipement et du transport a réalisé 67 aménagements de sécurité routière pour un coût de 165 millions DH, selon la typologie suivante traitement des points noirs, construction de murets de protection, aménagement de voies cyclables pour les 2 roues et aménagement de stations de pesage fixes des véhicules. Chaque année, en moyenne, 50 points noirs sont résorbés ;
- Mise à niveau de la signalisation routière : le ministère de l'équipement et du transport mène depuis 2004 une action importante de mise à niveau et d'homogénéisation de la signalisation routière et des équipements de sécurité. Depuis 2010, cette action est menée sur 10000 km d'axes routiers les plus circulés, en accompagnement de la mise en application du nouveau code de la route (glissières de sécurité, yeux de chat, pistes cyclables, signalisations horizontale et verticale, ...).

5.6. Axe 6 : Secourisme

Des efforts importants, aussi bien sur le plan de la prévention primaire que sur le plan de la prévention secondaire, ont été entrepris, à savoir :

- Renforcement de la coordination : Un Système d'Assistance Médicale Urgente (SAMU) a été mis en place pour faire face aux urgences médicales. Son implantation est prévue au niveau de 11 sites couvrant tout le territoire national. A ce jour, 9 SAMU ont été équipés dont 2 sont opérationnels.
- Renforcement des compétences du personnel : Un nouveau institut de formation des techniciens ambulanciers a démarré en 2005. La formation porte essentiellement sur les techniques de ramassage, de brancardage, de secourisme et de conduite sécurisante des ambulances.
- Réglementation du transport sanitaire : un nouveau projet de loi sur le transport sanitaire a été finalisé. Parallèlement à cette action, le Ministère de la Santé s'est engagé avec le département de l'Industrie, depuis février 2006, dans un processus de normalisation des ambulances.
- Mise à niveau du parc ambulancier : les équipements des ambulances médicalisées du Ministère de la Santé ont été renforcés (équipement de 31 ambulances en décembre 2004). En outre, il a été procédé à l'acquisition de 44 ambulances en 2005 et 44 autres en 2006 au profit des SAMU et des hôpitaux.
- Principales actions visant la prévention primaire : 75 médecins des provinces et préfectures ont bénéficié d'une formation ciblée, organisée les 7 et 8 décembre 2005 à Kénitra, sur l'examen médical pour le permis de conduire.

- Acquisition par la direction de la protection civile de 44 ambulances et 03 véhicules de secours routier et recrutement de 36 médecins supplémentaires pour assister les ambulanciers dans la prise en charge des victimes des accidents de la circulation ainsi que la construction de 15 Nouveaux Centres de secours

5.7. Axe 7 : Communication, sensibilisation et éducation routière

Le PSIU a accordé à la communication une place centrale sinon stratégique pour la réussite de sa mise en œuvre. De ce fait, un nouveau rôle a été assigné au Comité National de Prévention des Accidents de la Circulation (CNPAC) pour assumer cette responsabilité. Il a été appelé à se repositionner pour recentrer son action et se concentrer sur sa mission principale de communication, d'éducation et de sensibilisation du public. Ainsi, les objectifs principaux visés dans ce domaine sont :

- Confirmer la notoriété de la politique gouvernementale en matière de sécurité routière ;
- Accompagner les axes précités par une stratégie de communication garantissant leur réussite ;
- agir sur le comportement des usagers de la route par la présence continue et durable des actions de communication ;
- vulgariser toutes les dispositions réglementaires régissant la sécurité routière.

6. PREMIERE EVALUATION DE L'IMPACT DE LA STRATEGIE NATIONALE

Le suivi et l'évaluation des actions mises en œuvre pour améliorer la sécurité routière font partie de la stratégie adoptée et du plan d'action. Ils sont nécessaires pour s'assurer de la conformité des actions aux objectifs fixés et être ainsi en mesure d'effectuer les ajustements nécessaires en cas de besoin.

Plusieurs indicateurs de performance ont été définis pour le suivi et l'évaluation. La réduction du nombre d'accidents et de leur gravité constitue généralement l'indicateur de performance privilégiés et l'évaluation s'effectue au moyen d'analyses d'accidents avant-après.

Dans ce qui suit on présente une évaluation succincte de l'expérience marocaine pour l'amélioration de la sécurité routière. Avant de présenter quelques résultats, il y a lieu de rappeler que l'objectif de la SNISR à court terme est de renverser la tendance à la hausse des nombres des tués et des blessés graves dans les accidents de la circulation.

Les courbes du graphe ci-dessous montrent l'évolution du nombre annuel des tués et du nombre annuel des blessés graves depuis 1996 jusqu'à fin 2009.

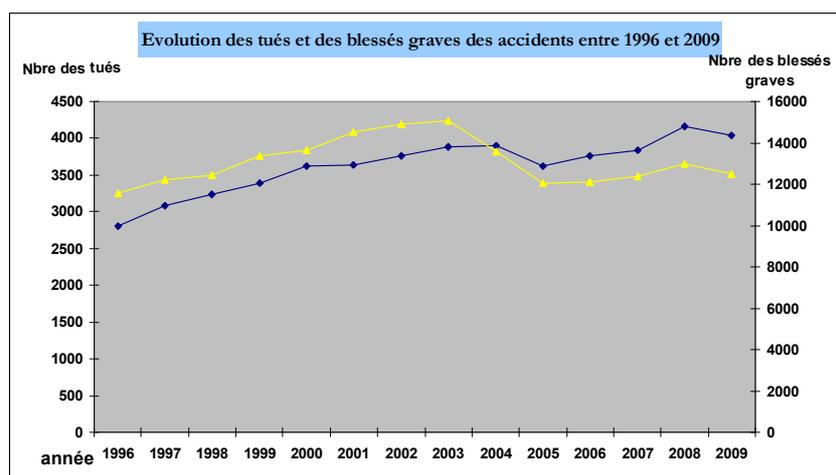


Figure 5 – Evolution des tués et des blessés graves entre 1996 et 2009

On peut facilement constater que globalement les actions entreprises ont permis de changer l'allure de l'évolution de ces indicateurs et montrent une tendance à la stabilisation du phénomène, avec une nette réduction juste après le début de la mise en application du premier PSIU en Avril 2004 puis une nouvelle tendance à la hausse en 2007 et 2008, et à nouveau, une nette tendance à la baisse en 2009. Par ailleurs, les résultats de l'année 2010 qui correspond au début de l'entrée en vigueur du nouveau code de la route sont très prometteurs et encourageants. En effet, « cette importante évolution législative et réglementaire entrée en vigueur à partir du 1er Octobre 2010, offre le cadre organisationnel requis et les outils indispensables à la réussite de la politique de sécurité routière. Elle a en effet permis d'importantes réductions des nombres d'accidents et de victimes durant la période Octobre- Novembre 2010 » [1]

- 22,27 % pour les accidents ;
- 17,61 % pour les tués ;
- 15,77 % pour les blessés graves ;
- 23,12 % pour les blessés légers.

Les chiffres du tableau suivant montrent que les objectifs fixés à court terme ont été atteints : une stabilisation des tués à fin 2004 et leur réduction de 7 % à fin 2005 alors que les blessés graves ont été réduits de 10% à fin 2004 et de 11% à fin 2005.

Évolution des accidents et victimes
entre 2003 et 2005

	Accidents	Tués	Blessés graves	Blessés Légers	Taux de gravité*
2003	53814	3878	15061	69461	35,2
2004	51687	3894	13579	66571	33,8
2005	51559	3617	12035	65229	30,3
Évolu. 2004/2003	-4,0%	0,4%	-9,8%	-4,2%	-3,9%
Évolution 2005/2004	-0,2%	-7,1%	-11,4%	-2%	-10,3%

96

Figure 6 – Evolution des accidents entre 2003 et 2005

En plus de la réduction des nombres des tués et des blessés graves, le taux de gravité des accidents a connu une réduction continue depuis le début de la mise en application des PSIU grâce, notamment, aux actions concernant l'obligation du port de la ceinture de sécurité et des casques pour les motocyclistes et les usagers des vélomoteurs.

REFERENCES

1. Discours de Mr le Ministre de l'Équipement et des Transports du 03/02 /2011
2. Le Maroc en chiffres 2009.Haut Commissariat au Plan. Maroc
3. Tableau de routes 2009.Direction des Routes. Ministère de l'Équipement et des Transports. Maroc
4. Recueil des comptages routiers 2008. Direction des Routes. Ministère de l'Équipement et des Transports. Maroc
5. Recueil des Statistiques des accidents corporels de la circulation. Direction des Routes. Ministère de l'Équipement et des Transports. Maroc
6. Integrated National. Traffic safety for Morocco – SWEROAD. Direction des Routes et de la Circulation Routière. Maroc. Octobre 2002
7. Plan Stratégique Intégré d'urgence de la Sécurité Routière (PSIUI). (Avril 2004) .Ministère de l'Équipement et des Transports. Maroc
8. Etat d'avancement du la mise en œuvre du Plan Stratégique Intégré d'urgence de la Sécurité Routière (PSIUI). (Mai 2006). Ministère de l'Équipement et des Transports. Maroc