

# STRATEGIE NATIONALE INTEGREE DE LA SECURITE ROUTIERE AU MAROC

A. JANATI IDRISSI,  
Direction des Routes et de la Circulation Routière – Maroc  
[janati@mtpnet.gov.ma](mailto:janati@mtpnet.gov.ma)

## RESUME

Le Maroc connaît un important développement de la circulation routière qui se traduit malheureusement par une recrudescence des accidents qui entraînent chaque année des milliers de victimes. Durant les 20 dernières années, 741971 accidents corporels de la circulation routière ont été enregistrés au Maroc, soit en moyenne 37100 accidents annuellement et 102 accidents par jour. Ces accidents ont entraîné 1.147.564 victimes dont 59109 tués soit , en moyenne, respectivement 57978 victimes et 2955 tués annuellement, ce qui correspond à 157 victimes et 8 tués par jour. Entre 1996 et 2004, l'augmentation annuelle moyenne du nombre de tués est de l'ordre de 4,7%.

Afin de remédier à cette situation dramatique qui porte un lourd préjudice à notre société, le Ministère de l'Équipement et du Transport a élaboré, dans le cadre de la coopération Nord – Sud, une stratégie nationale intégrée de la sécurité routière, laquelle a abouti à la formulation d'axes stratégiques et d'un plan d'action s'étalant sur 10 ans pour éradiquer le fléau des accidents de la circulation routière. Cette stratégie a pour objectifs :

- Le renversement dans moins de trois ans, la tendance à la hausse du nombre annuel de tués et de blessés graves.
- Après ce renversement de tendance, maintenir une réduction du nombre de tués et de blessés graves à des taux annuels de 5%

Après deux années de sa mise en œuvre, cette stratégie a permis d'aboutir à des résultats encourageants. En effet, l'analyse comparative des données statistiques de 2005 avec celles de 2004 a fait ressortir ce qui suit :

- une diminution de 7,11% du nombre de tués en passant de 3894 en 2004 à 3617 en 2005
- une diminution de 11,37% du nombre de blessés graves en passant de 13579 en 2004 à 12035 en 2005.

Ces résultats prometteurs dénotent de la pertinence de la stratégie marocaine ainsi élaborée et mise en œuvre, et interpellent les pouvoirs publics marocains à la poursuite des efforts déployés dans ce sens.

La présente communication a pour objet de partager avec les participants au congrès mondial, l'expérience marocaine dans le domaine de la sécurité routière, qui est le fruit d'une coopération nord – sud très fructueuse.

## 1. INTRODUCTION

Dans le cadre de l'amélioration de la sécurité routière au Maroc, le Ministère de l'Équipement et du Transport a conclu en 1998, un premier protocole d'accord avec l'Agence Suédoise de Développement International (ASDI) pour la réalisation d'une étude d'audit de sécurité de 1500 km de routes et l'élaboration d'un guide d'audit de sécurité des infrastructures routières. Un deuxième protocole d'accord a été conclu avec le même organisme en 2001, pour une assistance de la partie marocaine à élaborer une stratégie nationale intégrée de sécurité routière. Cette stratégie vise l'amélioration du système de transport routier en vue d'assurer une réduction durable et substantielle du nombre de tués et de blessés graves dans les accidents de la circulation routière.

Durant tout le processus de son élaboration, les responsables marocains du projet et l'équipe d'experts suédois ont veillé à ce que cette stratégie tienne compte des spécificités marocaines par:

- la compréhension de la problématique de l'insécurité routière par tous les intervenants concernés
- l'adhésion de ces intervenants aux différents modes de traitement de cette problématique
- l'engagement pour réaliser les actions préconisées.

Pour ce faire, un comité de pilotage assurant aussi bien la gestion du projet que l'interface des experts suédois avec les intervenants marocains, a été mis en place. Ce comité est composé de la Direction des Routes et de la Circulation Routière (DRCR) et du Comité National de Prévention des Accidents de la Circulation (CNPAC).

## 2. PROBLEMATIQUE

### 2.1- Statistiques et prévisions

Entre 1996 et 2003, le parc automobile a connu une nette augmentation. Il est passé de 1 355 000 à 2 000 000 véhicules environ. Durant la même période, la circulation routière totale sur le réseau routier de rase campagne a augmenté de 35,4 à 48,87 véhicules kilomètres par jour.

Chaque année, plus de 3600 personnes sont tuées dans des accidents de la route en rase campagne et en agglomération. Le nombre de blessés constatés par la DRCR est de plus de 70.000 personnes chaque année. Le nombre de blessés graves dépasse 13.000 personnes chaque année.

Le tableau ci après relate l'évolution des statistiques des accidents entre 1996 et 2003

<b>Année</b>	<b>Accidents</b>	<b>Tués</b>	<b>Blessés graves</b>	<b>Total Blessés</b>	<b>Véhicules impliqués</b>
1996	38646	2807	11587	57285	58057
1997	40782	3081	12240	60577	61423
1998	41701	3242	12423	62722	63654
1999	46717	3394	13359	70331	71556
2000	48370	3627	13641	74265	74036
2001	50235	3644	14514	77925	77218
2002	52137	3761	14922	81365	80490
2003	53814	3878	15061	84522	83601

En plus de la douleur et de la souffrance, les accidents de la route causent des pertes économiques énormes à la société marocaine et à ses citoyens. Le coût des accidents de la circulation routière au Maroc se chiffre à 2,5% du PIB, ce qui est égal à 8 milliards de dirhams par an (équivalent à 0,73 milliard d'euros).

Si aucune action novatrice n'est entreprise et la circulation continue d'augmenter de 3 à 5 % par an ; entre 2000 et 2012, le nombre d'accidents augmentera de 57% et le nombre de tués augmentera de 32%.

<b>Année</b>	<b>Accidents</b>	<b>Tués</b>	<b>Coût (millions dirhams par an)</b>
2000	48 370	3 627	8 000
2012 (Estimation)	76 000	4 800	10 000

## 2.2- Les usagers de la route

La répartition géographique des accidents et victimes de la circulation routière pour l'année 2003 est donnée ci après :

- 27,9 % des accidents ont eu lieu hors agglomération et ont fait 68,5 % du nombre total des tués, 72,6 du nombre total des blessés graves et 31,0% du nombre total des blessés légers
- 72,1 % des accidents ont eu lieu hors agglomération et ont fait 31,5 % du nombre total des tués, 27,4 du nombre total des blessés graves et 69,0% du nombre total des blessés légers

Parmi les victimes, on note que plus de 12,2 % des tués ont moins de 14 ans, et plus de 49,9 % des tués ont moins de 34 ans.

La répartition des victimes par catégories d'usagers est la suivante :

- Les automobilistes viennent en tête des tués avec 37,7 % et 47,2% des blessés graves et 42% des blessés légers.
- Les piétons suivent avec 30,5 % du total des tués ; 20,1% des blessés graves et 24,3% des blessés légers
- Les cycles ou cyclomotoristes représentent 18,5% des tués ; 18% des blessés graves et 24,2 % des blessés légers
- Les camionneurs représentent 8,5% des tués ; 9,7% des blessés graves et 5,1% des blessés légers.
- Les usagers d'autobus et d'autocars représentent 1,9 % des tués ; 2,6% des blessés graves et 3% des blessés légers.
- Les usagers d'autres véhicules (animal monté, charrette, engin agricole, engin TP,...) représentent 2,9 % des tués ; 2,4% des blessés graves et 1,4% des blessés légers.

Par ailleurs, plus de 76,6 % des victimes d'accidents corporels de la circulation routière sont de sexe masculin tandis que 23,4 % de sexe féminin.

## 2.3- Autres facteurs de danger

Plusieurs zones urbaines ayant des caractéristiques de circulation hétérogènes présentent de manière considérable un risque plus grand. L'environnement routier est souvent incompréhensible par les usagers de la route. Cette situation mène à l'incertitude et aux hésitations qui causent souvent des accidents. De nombreuses agglomérations sont traversées par un trafic de transit important. C'est un problème de sécurité en particulier pour les piétons, étant donné que les vitesses des véhicules sont souvent élevées. Les animaux traversant la route causent l'insécurité aux conducteurs en rase campagne.

Il y a tant à faire en vue de réduire le risque d'avoir des dégâts humains si les accidents se produisent. L'environnement routier doit être plus « tolérant » et la route doit pardonner l'erreur. De nombreux véhicules ne sont pas aussi sûrs qu'ils ne doivent l'être. Les services des urgences et les soins médicaux doivent être d'une meilleure qualité et plus efficaces. Cela sauverait des vies et réduirait la souffrance.

## 3. VISION

### 3.1- Pourquoi une vision ?

La priorité donnée à la sécurité routière doit refléter la valeur que la communauté donne à la préservation de la vie humaine et à la prévention de blessures sérieuses.

Cependant, ceci ne saurait se faire que dans le cadre d'une sécurité optimale qui peut paraître contradictoire avec la mobilité, concept incontournable pour le développement économique et social des communautés. Par conséquent, il y a lieu de veiller à trouver un compromis et un équilibre entre la sécurité et la mobilité dans le cadre d'une vision à long terme appropriée.

Cette vision de la sécurité routière doit présenter une image ultime à atteindre.

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
- Engagement.

Une vision est nécessaire afin d'amener les politiques, les médias et les citoyens à s'intéresser davantage 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.

L'idée est telle que la vision trace l'itinéraire stratégique vers un système de transport routier sans dangers et qui doit être suivi par tous les acteurs impliqués dans la sécurité routière.

### 3.2- vision marocaine

Tenant compte des spécificités marocaines, la vision suivante a été proposée:

**« Priorité nationale de la sécurité routière pour une réduction substantielle et continue des tués et blessés graves des accidents de la circulation »**

Dans une perspective à long terme, la structure et la fonction du système de transport routier doivent répondre à cette vision.

La vision admet que la prévention de tous les accidents n'est pas une action réaliste. L'accent doit être mis sur les accidents graves.

Les responsabilités doivent être partagées entre les gestionnaires du système et les usagers de la route :

- Les gestionnaires des routes et de la voirie urbaine doivent viser la création d'un environnement de l'infrastructure qui minimise le risque des usagers à commettre des erreurs ainsi que les conséquences d'accidents qui surviendraient
- Les fabricants et les propriétaires de véhicules doivent viser la création et l'utilisation de véhicules qui minimisent le risque des usagers de la route qui commettent des erreurs et qui préviennent les blessures humaines graves si un accident se produit
- Tous les usagers de la route doivent maintenir un comportement sécuritaire en respectant le code de la route. Si les usagers commettent des fautes par manque de connaissances, d'acceptation et d'adhésion ou de capacité, les responsables doivent faire les réajustements nécessaires pour éviter que des personnes soient tuées ou gravement blessées.

Les conditions requises avant de faire une approche de la vision sont que toute la société soit engagée dans les efforts de la sécurité routière, que le gouvernement et les autorités publiques soient des acteurs puissants. Aussi est-il nécessaire que des objectifs soient fixés, des actions réalisées et évaluées.

## 4. STRATEGIE

Les principes généraux, les objectifs nationaux, les priorités et les axes stratégiques décrits ci-après, sont une base nécessaire pour l'élaboration du plan d'action afférant à cette stratégie.

### 4.1- 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.

Ces principes de base doivent constituer une toile de fond fédératrice de l'action de l'ensemble des intervenants en matière de sécurité routière. Tout le monde doit être engagé dans ce sens: Administration, Secteur privé, Professionnels, Société Civile.

Ces opérateurs doivent mettre en place leurs propres plans d'action et leurs propres objectifs pour leur contribution à l'amélioration de la sécurité routière dans le cadre de la stratégie globale. Ces actions doivent faire l'objet d'un suivi permanent et d'une évaluation globale périodique au moins une fois par an.

Dans un contexte plus large:

- L'environnement: les efforts de la sécurité routière doivent contribuer à l'amélioration de l'environnement .Réduire la vitesse et gérer la circulation d'une meilleure manière par exemple, réduira la pollution et notamment les nuisances sonores
- La coopération internationale: il est nécessaire de collaborer étroitement avec d'autres pays notamment ceux de l'UE dont le niveau de sécurité routière est avancé.
- Le développement social : des routes plus sûres doivent aider à une meilleure communication entre les différentes communautés, ce qui favorisera la cohésion et le développement économique et social.

#### 4.2- Objectifs nationaux

Afin de tendre vers la vision précitée, les objectifs suivants jugés réalistes ont été retenus pour une période de 10 ans à partir de l'année de mise en vigueur de la stratégie :

**1<sup>er</sup> Objectif** : Renverser la tendance actuellement à la hausse après 3 années d'application de la stratégie ;

**2<sup>ème</sup> Objectif**: Après ce renversement de la tendance, maintenir une réduction des nombres de tués et des blessés graves à des taux annuels de 5%.

#### 4.3 Priorités

La philosophie générale est de :

- Concentrer le travail de la sécurité routière sur les problèmes centraux et évidents de la sécurité routière

- Sélectionner les actions pour lesquelles on prévoit un résultat relativement rapide par rapport aux actions qui ont des résultats relativement lents mais d'un autre côté, ont des effets durables
- Donner une grande priorité aux actions orientées vers les usagers vulnérables, avec une concentration sur les enfants.

Les secteurs de sécurité routière ont été groupés par ordre de priorité décroissant. Les critères ci-après ont été à la base de la hiérarchisation des actions et mesures de sécurité routière:

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

Le financement n'est pas explicite parmi ces critères. L'insuffisance des fonds peut expliquer une lente amélioration, alors qu'il est aussi une affaire de priorité. Tout budget est un compromis entre les demandes et les besoins concurrentiels. En supposant qu'une grande priorité soit suffisamment accordée, il y aura toujours des fonds pour les efforts de la sécurité routière.

#### 4.4- Axes stratégiques de la sécurité routière

Les axes arrêtés pour la stratégie nationale de la sécurité routière sont les suivants:

- Coordination et gestion de la sécurité routière
- Financement de la sécurité routière
- Identification, Caractérisation et Quantification des Problèmes de la sécurité routière
- Bases de données de sécurité routière adéquates
- Législation
- Contrôle et sanction
- Education à la sécurité routière
- Sensibilisation en matière de sécurité routière
- Planification, Conception, Maintenance et Exploitation des routes sûres
- Formation et examen des conducteurs
- Sécurité des Véhicules
- Transport interurbain et urbain de voyageurs et de marchandises
- Secours dispensés aux victimes des accidents de la route
- Evaluation et recherche dans le domaine de la sécurité routière
- Estimation des coûts des accidents de la circulation

Vu le délai et moyens nécessaires pour la réduction des accidents et du nombre de tués et compte tenu de la gravité de la situation, il s'est avéré nécessaire d'engager des actions urgentes pour renverser rapidement la tendance actuellement à la hausse du nombre des tués et blessés graves. Le programme stratégique intégré d'urgence (PSIU) de sécurité routière a été bâti. Il a porté sur une période de trois années et a pris en compte la réalisation des axes jugés urgents par la stratégie nationale à savoir :

- Coordination et gestion de la sécurité routière
- Législation
- Contrôle et sanctions

- Formation des conducteurs et réforme du système des examens du permis de conduire
- Infrastructures routières et voiries urbaines
- Secours dispensés aux victimes des accidents de la circulation
- Communication et éducation

Ces axes ont été déclinés en actions concrètes avec estimation des coûts et des délais prévisionnels de réalisation.

Après 34 mois de mise en application du PSIU, les résultats obtenus sont récapitulés dans le chapitre suivant.

## **5. EVALUATION AU 31 JANVIER 2007**

### **5.1- Coordination et gestion de la sécurité routière**

La coordination en matière de sécurité routière à haut niveau est confiée au comité interministériel de la sécurité routière présidée par le Premier Ministre (CISR). Le comité permanent de la sécurité routière (CPSR) ainsi et des comités régionaux de la sécurité routière (CRSR) ont été également créés.

L'institutionnalisation du CISR et des CRSR a été faite par le décret n° 2/04/266 du 25 juillet 2006.

Dans le cadre de la réalisation du PSIU, la CISR a tenu 5 réunions sous la présidence de Monsieur le Premier Ministre. Les principales décisions prises sont :

- Validation de la stratégie nationale intégrée de la sécurité routière et du PSIU
- Validation du plan national du contrôle
- Validation de la stratégie de communication à court terme du comité national de la prévention des accidents de la circulation (CNPAC) pour accompagner la nouvelle politique de la sécurité routière
- Renforcement du contrôle routier par les radars fixes de contrôle de la vitesse et les stations de contrôle de la surcharge
- Approbation du programme de renouvellement du parc des véhicules de transport de marchandises et de transport public de voyageurs
- Validation du projet de réforme du système de contrôle technique des véhicules
- Elaboration de la circulaire conjointe afin d'instruire les différents corps de contrôle sur les actions opérationnelles décidées et clarifier les procédures de leur mise en œuvre.

Le CPSR a tenu 4 réunions sous la présidence du Ministre de l'Équipement et du Transport. Ces réunions ont été consacrées au suivi et à l'évaluation de la mise en œuvre des décisions du CISR.

Les comités régionaux ont aussi tenu plusieurs réunions de suivi et d'évaluation de la réalisation des actions retenues au niveau régional.

### **5.2- Législation**

Le décret relatif aux dispositifs de sécurité, adopté en 2005, a instauré l'obligation d'équiper certaines catégories de véhicules de transport de marchandises et de voyageur en limiteur de vitesse, ralentisseur, ABS et pneumatiques sans chambre à air, ainsi que l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux places avant et arrière.

Un nouveau projet de code de la route a été élaboré et approuvé par le conseil des ministres le 20 juillet 2006. Il a fait l'objet d'une large concertation entre les différents départements concernés.

Ce projet qui est présenté au parlement apporte de nouvelles dispositions dont notamment :

- responsabilité pénale du conducteur, du propriétaire et du donneur d'ordre
- professionnalisation des métiers de l'enseignement de la conduite et du contrôle technique
- permis à point à durée de vie limitée
- carte grise à durée de vie limitée
- conducteur professionnel

### 5.3- Contrôle routier

#### Elaboration d'un plan national et de plans régionaux de contrôle routier

Un plan national de contrôle a été élaboré 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.

#### Acquisition de matériel moderne de contrôle

Par ailleurs et dans l'objectif de valoriser et crédibiliser l'action des agents de contrôle, des équipements modernes pour le contrôle de l'excès de vitesse, de la surcharge et de l'état mécanique des véhicules ont été acquis par le ministère de l'équipement et du transport et mis à la disposition des différents corps de contrôle:

- acquisition de 419 radars mis à la disposition de la sûreté nationale et de la gendarmerie royale :
  - 47 radars numériques de contrôle de la vitesse dotés du système de prises de photos et de traitement informatique des données
  - 340 radars portables
- acquisition de 13 bascules mobile de contrôle de la surcharge
- acquisition de 150 radars fixes de contrôle de la vitesse

#### Contrôle de la surcharge des camions

Afin de contribuer à la modernisation du contrôle routier, notamment en ce qui concerne la surcharge des poids lourds, le ministère de l'équipement et du transport a identifié 7 sites d'aménagement de stations de pesage fixe des véhicules.

La première station a été mise en service en 2005 à Casablanca. Deux autres stations sont en cours de construction à Rabat et Fès.

Par ailleurs, le ministère de l'équipement et du transport a mis en place 7 unités de contrôle de la surcharge au niveau des régions de Rabat, Tanger, Casablanca, Marrakech, Agadir, Oujda et Fès. De même le contrôle des moyens de transport public de voyageurs est renforcé dans les gares routières.

#### Contrôle de la vitesse

L'année 2005 a connu une augmentation du nombre de sorties des brigades de la direction générale de la sûreté nationale (DGSN) et de la gendarmerie royale (GR).

#### Contrôle technique des véhicules

Un plan de mise à niveau des centres de visites technique (CVT) a été mis en place en vue de garantir des visites techniques réelles et non virtuelles incitant à l'amélioration de l'état mécanique et à la fiabilité du parc automobile. Dans ce cadre et pour inciter les CVT

à se conformer au cahier des charges en vigueur, 4 opérations d'audit ont été réalisées depuis juin 2005.

Par ailleurs, un nouveau cahier de charge a été élaboré; il a servi d'appel à la concurrence pour l'introduction de deux opérateurs organisés en réseaux. Le dépouillement des offres est en cours.

#### 5.4- Formation des conducteurs

##### Automatisation de l'examen théorique du permis de conduire

Cette action a été mise en œuvre en février 2004 en vue de rendre l'examen du permis de conduire transparent et objectif. Elle consiste en la mise en place d'un système multimédia de questions à choix multiples (QCM) et à correction automatique.

Par ailleurs, la réflexion est en cours pour la mise à niveau de l'examen pratique du permis de conduire

##### Nouvelle piste d'examen pratique de permis de conduire

Une première nouvelle piste d'une superficie de 6000 m<sup>2</sup> vient d'être aménagée à Rabat pour le déroulement de l'examen pratique des différentes catégories de véhicules.

#### 5.5- Amélioration des infrastructures routières et voiries urbaines

##### Aménagement de sécurité routière

Au cours de la période 2004 – 2006, le ministère de l'équipement et du transport a réalisé 55 aménagements de sécurité routière pour un coût global de 137 millions de dirhams. Dans la même période, le ministère a aussi réalisé plus de 18 km de murets de protection des usagers de la route pour un coût de 8 millions de dirhams.

##### Aménagement des bandes cyclables et pistes latérales

Le ministère de l'équipement et du transport a mis en place un programme pour l'aménagement des bandes cyclables et des pistes latérales pour les charrettes. L'année 2006 a connu la réalisation de 36 km de bandes cyclables au niveau de Marrakech, Errachidia et Taroudant pour un coût de 11 millions de dirhams.

##### Amélioration de la signalisation routière

Dans le cadre de l'amélioration de la signalisation routière, le ministère de l'équipement et du transport a entamé les actions suivantes :

- Elaboration des arrêtés relatifs aux nouveaux signaux routiers
- Elaboration d'instructions techniques sur la signalisation des giratoires et des chaussées surélevées
- Elaboration d'un guide sur la signalisation routière en milieu urbain
- Animation d'un atelier technique sur la signalisation routière

#### 5.6- Secourisme

Les départements de la santé et la protection civile ont entrepris, chacun en ce qui le concerne, des efforts importants, aussi bien sur le plan de la prévention primaire que le plan de la prévention secondaire.

##### Renforcement de la coordination

Mise en place d'un système d'assistance médicale urgente (SAMU) qui sera implanté au niveau de 11 sites couvrant tout le territoire national pour faire face aux urgences médicales.

### Renforcement des compétences du personnel

Démarrage en 2005, de l'institut de formation des techniciens ambulanciers aux techniques de ramassage, de brancardage, de secourisme et de conduite sécurisante des ambulances.

### Réglementation du transport sanitaire

Un projet de loi sur le transport sanitaire est en cours de finalisation. Le ministère de la santé s'est engagé avec le ministère de l'industrie et de mise à niveau de l'économie dans un processus de normalisation des ambulances.

## 5.7- Communication, sensibilisation et éducation routière

Le Comité national de prévention des accidents de la circulation a élaboré un plan triennal de communication globale autour des axes suivants :

- Une communication institutionnelle pour créer, asseoir et confirmer la notoriété de la politique gouvernementale et du comité interministériel de sécurité routière
- Une communication comportementale pour agir sur les facteurs récurrents des accidents de la circulation, corriger les attitudes des usagers de la route
- Une communication didactique et de vulgarisation pour informer le public sur les nouvelles lois et nouveaux règlements
- Une veille technologique pour profiter de l'expérience internationale en profitant des réussites
- Organisation de la journée nationale de la sécurité routière tous les 18 février

## **6. STATISTIQUES DES ACCIDENTS AVRIL 2004 – JANVIER 2007**

Grâce à la mobilisation et à la dynamique de l'ensemble des intervenants dans l'action de la sécurité routière, les statistiques des accidents de la circulation routière enregistrées depuis la mise en œuvre du programme stratégique intégré d'urgence (PSIU), c'est-à-dire depuis avril 2004 jusqu'à janvier 2007, ont connu des résultats encourageants.

Si on prend en compte la période Avril 2004 – Janvier 2007 qui correspond à toute la période de mise en œuvre dudit plan, on aboutit aux résultats suivants:

- 155138 accidents corporels de la circulation routière, soit une augmentation de 0,28% par rapport à la période Avril 2001- Janvier 2004;
- 10201 tués, soit une diminution de 0,80% par rapport à la période Avril 2001- Janvier 2004;
- 34793 blessés graves, soit une diminution de 15,60% par rapport à la période Avril 2001- Janvier 2004;
- 193326 blessés légers, soit une augmentation de 2,74% par rapport à la période Avril 2001- Janvier 2004.

Ainsi, malgré une légère augmentation du nombre global d'accidents durant cette période, le nombre de tués correspondant a enregistré une diminution, tandis que celui des blessés graves en a enregistré une chute substantielle.

Le tableau ci après relate les données sur les accidents de la circulation routière avant et après la mise en œuvre de la stratégie nationale intégrée de la sécurité.

<b>Année</b>	<b>Accidents</b>	<b>Tués</b>	<b>Blessés graves</b>	<b>Total Blessés</b>	<b>Véhicules impliqués</b>
1996	38646	2807	11587	57285	58057
1997	40782	3081	12240	60577	61423
1998	41701	3242	12423	62722	63654
1999	46717	3394	13359	70331	71556
2000	48370	3627	13641	74265	74036
2001	50235	3644	14514	77925	77218
2002	52137	3761	14922	81365	80490
2003	53814	3878	15061	84522	83601
<b>2004</b>	<b>51687</b>	<b>3894</b>	<b>13579</b>	<b>80150</b>	<b>80702</b>
<b>2005</b>	<b>51559</b>	<b>3617</b>	<b>12035</b>	<b>77264</b>	<b>80349</b>

J'estime que le nombre de victimes d'accidents de la route connaîtra une diminution importante une fois le nouveau code la route est mis en application.

## **7. CONCLUSION**

Les données statistiques précitées dénotent de l'impact positif du PSIU en termes de réduction des nombres de tués et de blessés graves. En effet, elles montrent que ledit plan a atteint son premier objectif consistant à stopper la recrudescence des nombres de tués et de blessés graves.

## **REFERENCES :**

- 1- Recueils des statistiques des accidents corporels de la circulation routière, édités par la Direction des Routes du Maroc
- 2- Rapport sur la stratégie nationale intégrée de la sécurité routière et plan d'action, Direction des routes et comité national de prévention des accidents de la circulation
- 3- Rapports provisoires sur la mise en œuvre du plan stratégique intégré d'urgence de la sécurité routière
- 4- Recueils du trafic routier, édités par la Direction des Routes du Maroc.