

ROYAUME DU MAROC  
MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DU TRANSPORT

COMITE NATIONAL DE PREVENTION  
DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

# La sécurité routière au Maroc : Stratégie et Plan d'Action

**Benacer BOULAAJOU**  
Chef de la Division des Etudes,  
Documentation et Systèmes d'Information  
CNPAC

**comité national de prévention  
des accidents de la circulation**

► **Changeons de conduite**

# Plan de la communication

- **Problématique de l'insécurité routière au Maroc**
- **Bilan statistique de l'année 2005**
- **Plan Stratégique Intégré d'Urgence (PSIU)**
- **Transport de matières dangereuses**
- **Bilan provisoire des accidents de la circulation de l'année 2006**

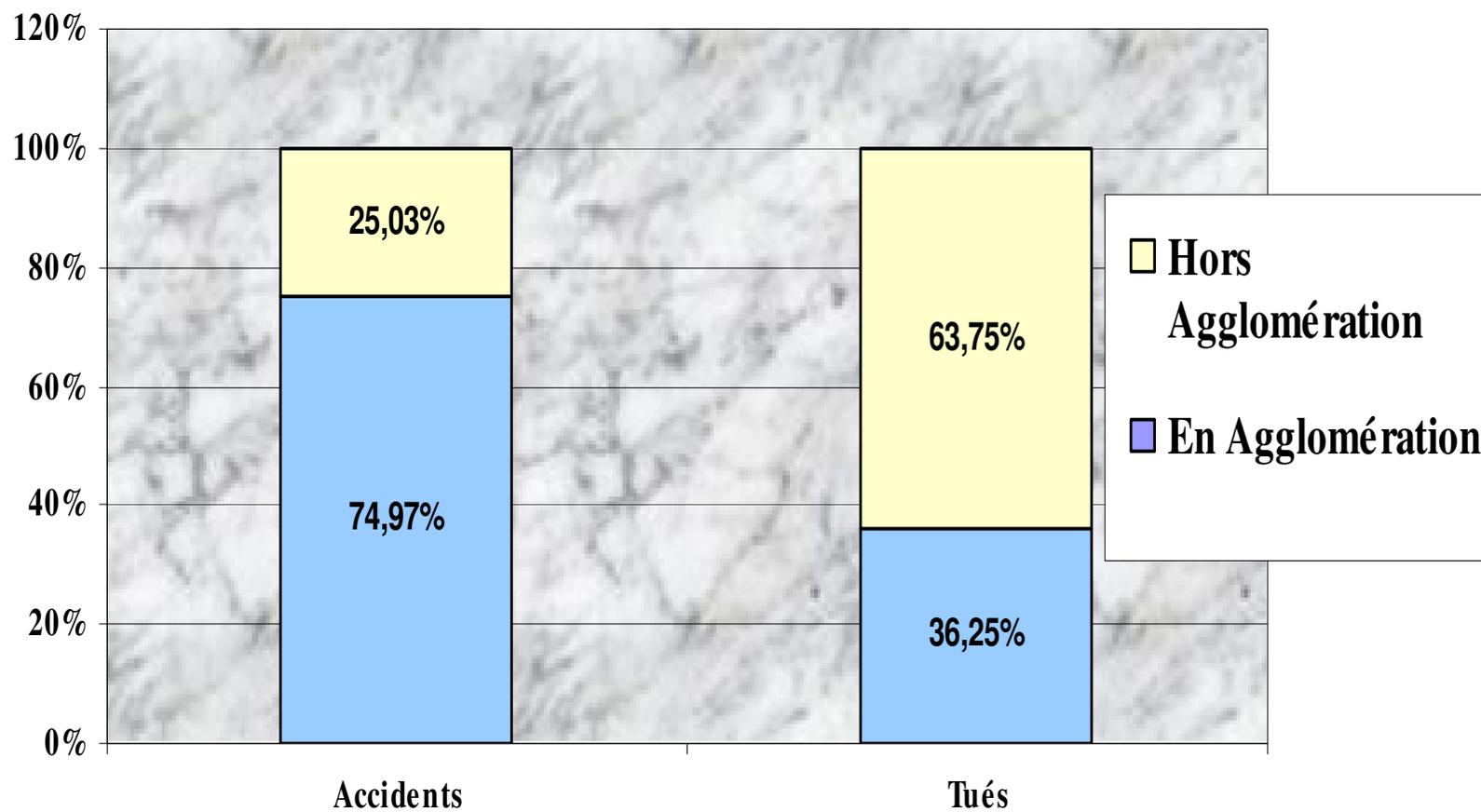
# Problématique de l'insécurité routière au Maroc

- ▶ Pertes socio-économiques énormes causées par les accidents de la circulation : **2,5% du PIB soit plus de 11,4 milliards de DH (prix courant 2005)**
- ▶ En 2005, il a été enregistré :
  - ▶ 51.559 accidents corporels ;
  - ▶ 80.881 victimes dont 3.617 tués.

# Évolution des accidents et victimes entre 2004 et 2005

	Accidents	Tués	Blessés graves	Blessés Légers	Taux de gravité
2004	51.687	3.894	13.579	66.571	33,8 (tués + blessés graves)
2005	51.559	3.617	12.035	65.229	30,36
Évolution 2005/2004	<b>-0,25%</b>	<b>-7,11%</b>	<b>-11,37%</b>	<b>-2,02%</b>	<b>-3,9%</b>

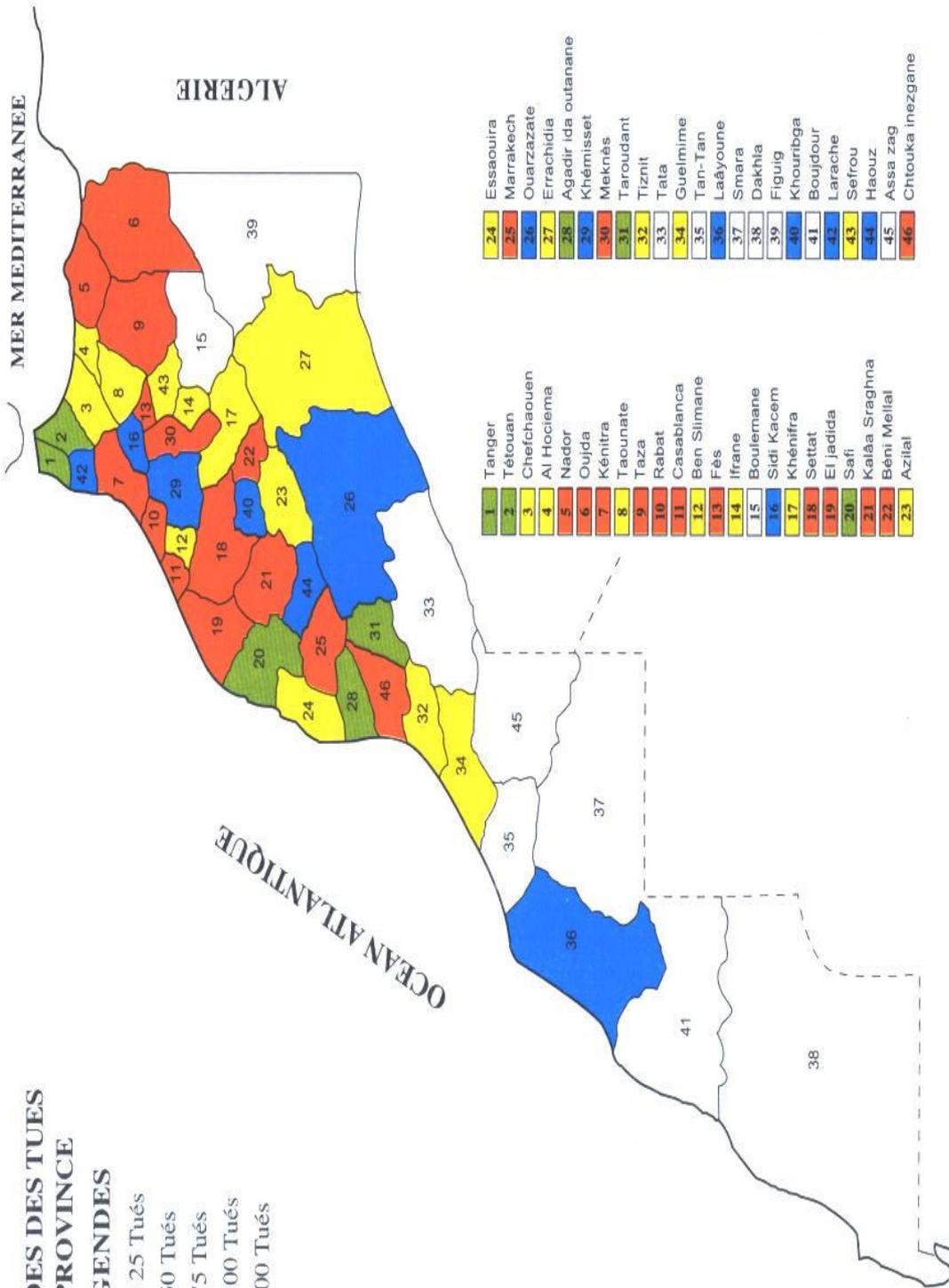
## Accidents et victimes par milieu en 2005



# CARTE DES DES TUES PAR PROVINCE

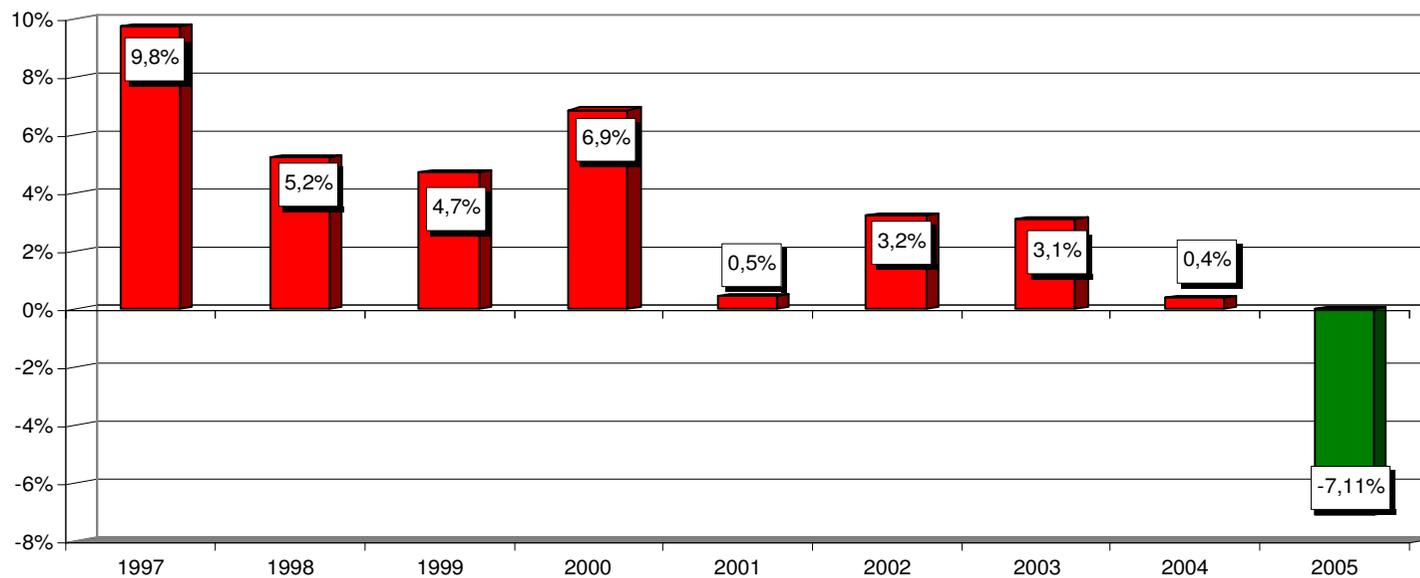
## LEGENDES

- Moins de 25 Tués
- De 26 à 50 Tués
- De 51 à 75 Tués
- De 76 à 100 Tués
- Plus de 100 Tués



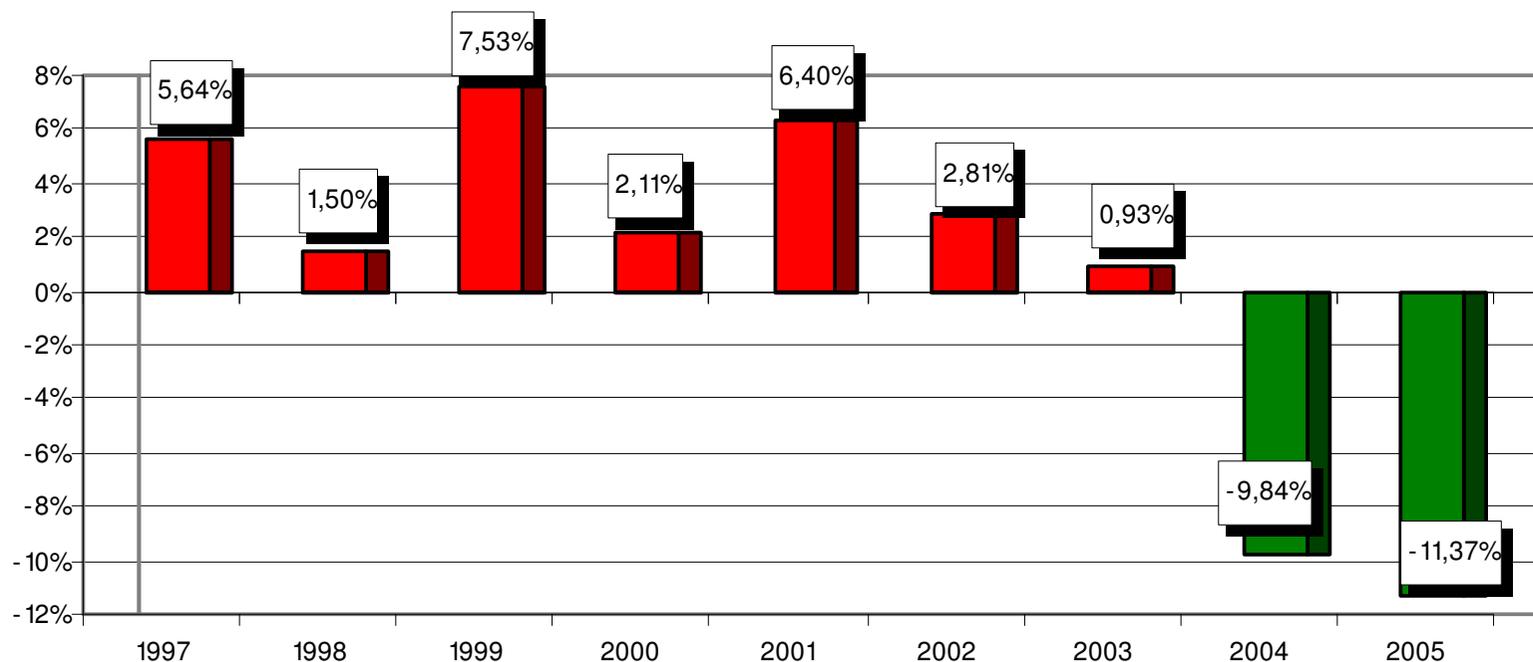
1	Tanger	24	Essaouira
2	Tétouan	25	Marrakech
3	Chefchaouen	26	Ouarzazate
4	Al Hociema	27	Errachidia
5	Nador	28	Agadir ida outanane
6	Oujda	29	Khémisset
7	Kénitra	30	Meknès
8	Taounate	31	Taroudant
9	Taza	32	Tiznit
10	Rabat	33	Tata
11	Casablanca	34	Guelmim
12	Ben Slimane	35	Tan-Tan
13	Fès	36	Laÿoune
14	Ifrane	37	Smara
15	Boulemane	38	Dakhla
16	Sidi Kacem	39	Figuilg
17	Khénifra	40	Khouribga
18	Settat	41	Boujdour
19	El jadida	42	Larache
20	Safi	43	Sefrou
21	Kalâa Sraghna	44	Haouz
22	Béni Mellal	45	Assa zag
23	Azilal	46	Chtouka inezgane

## Evolution du taux de croissance annuel des tués entre 1997 et 2005



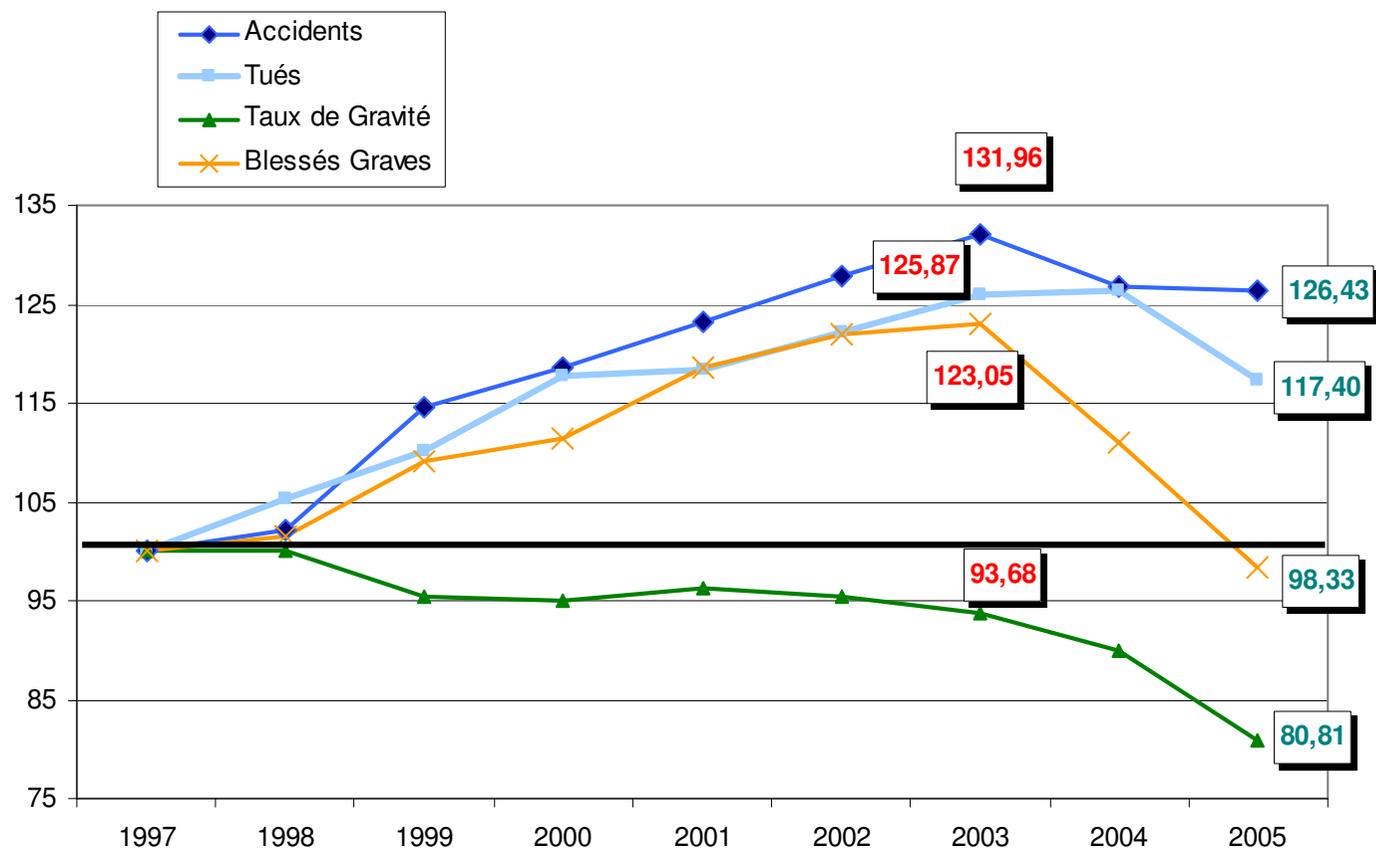
Le taux d'accroissement moyen annuel des tués entre 1997 et 2003 : 4,7%

## Evolution du taux d'accroissement annuel des blessés graves L'année 2004, changement de tendance



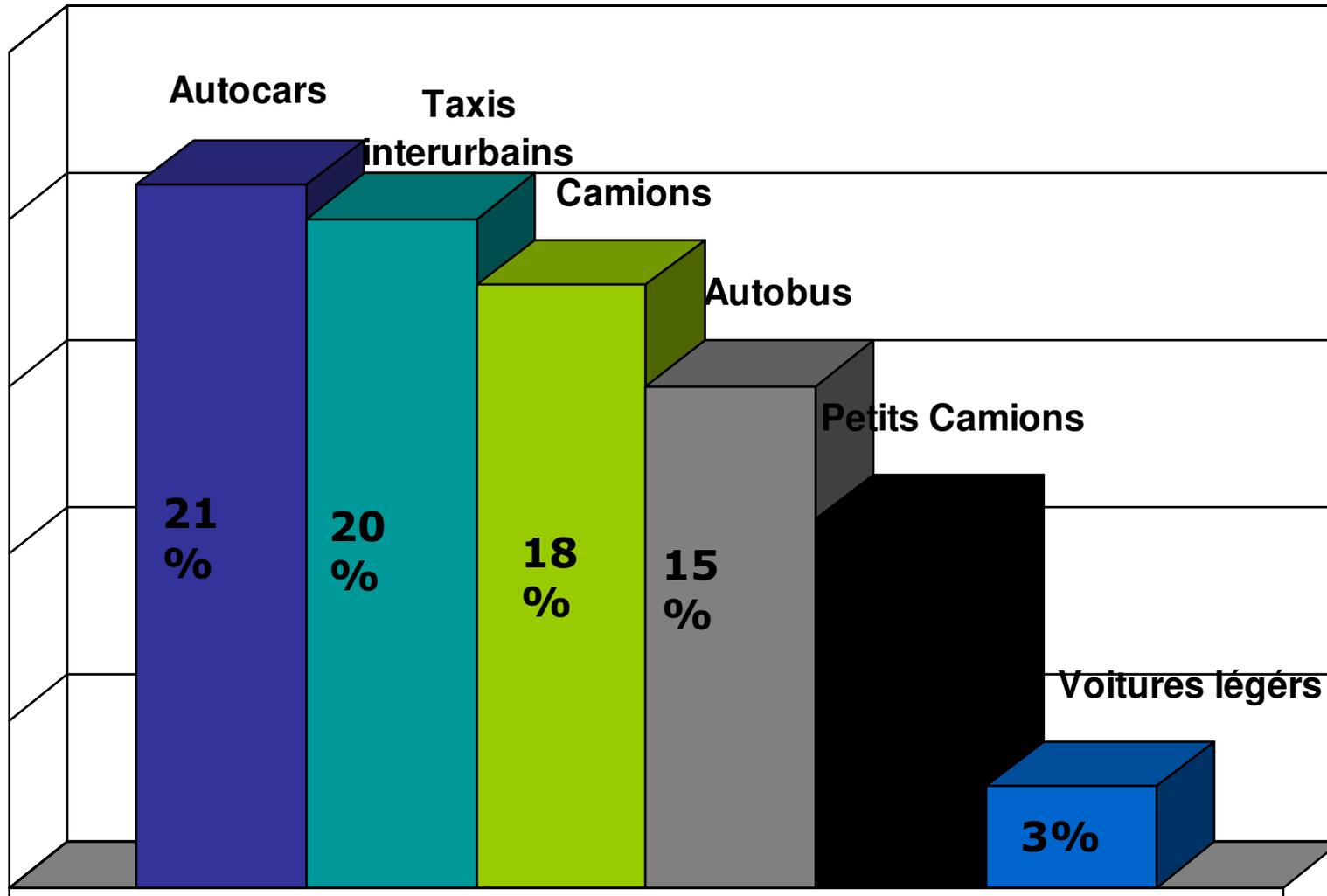
Le taux d'accroissement moyen annuel des blessés graves entre 1997 et 2003 : 3,81%

# Evolution comparée entre 1997 et 2005 (année de base 1997=100)

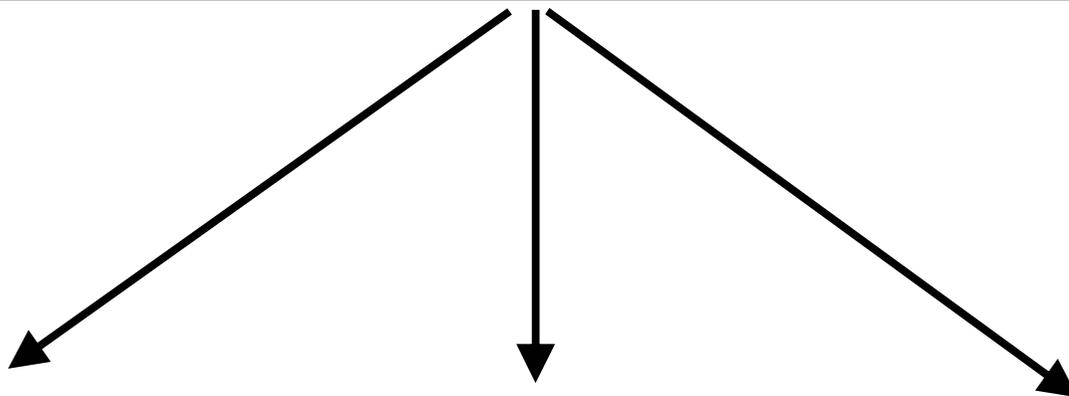


Le Taux de gravité est mesuré par le nombre de tués et de blessés graves pour 100 accidents

# Pourcentage d'implication des véhicules dans les accidents



**Gravité moyenne**  
Nombre de tués et blessés graves  
pour 100 accidents



**Taxi : 114**

**Autocar : 100**

**Ensemble  
du parc : 36**

# Les causes des accidents graves

- ▶ Non respect du code de la route:
  - Vitesse excessive
  - Dépassement défectueux
  - Non maîtrise du véhicule
  - Surcharge technique;
- ▶ Facteurs comportementaux
- ▶ Non respect de la réglementation de transport de voyageurs.

# Les raisons

## ▶ **Conducteur:**

- **Temps de travail;**
- **Capacité physique et morale;**
- **Récidive;**
- **Non respect de la réglementation;**
- **Formation.**

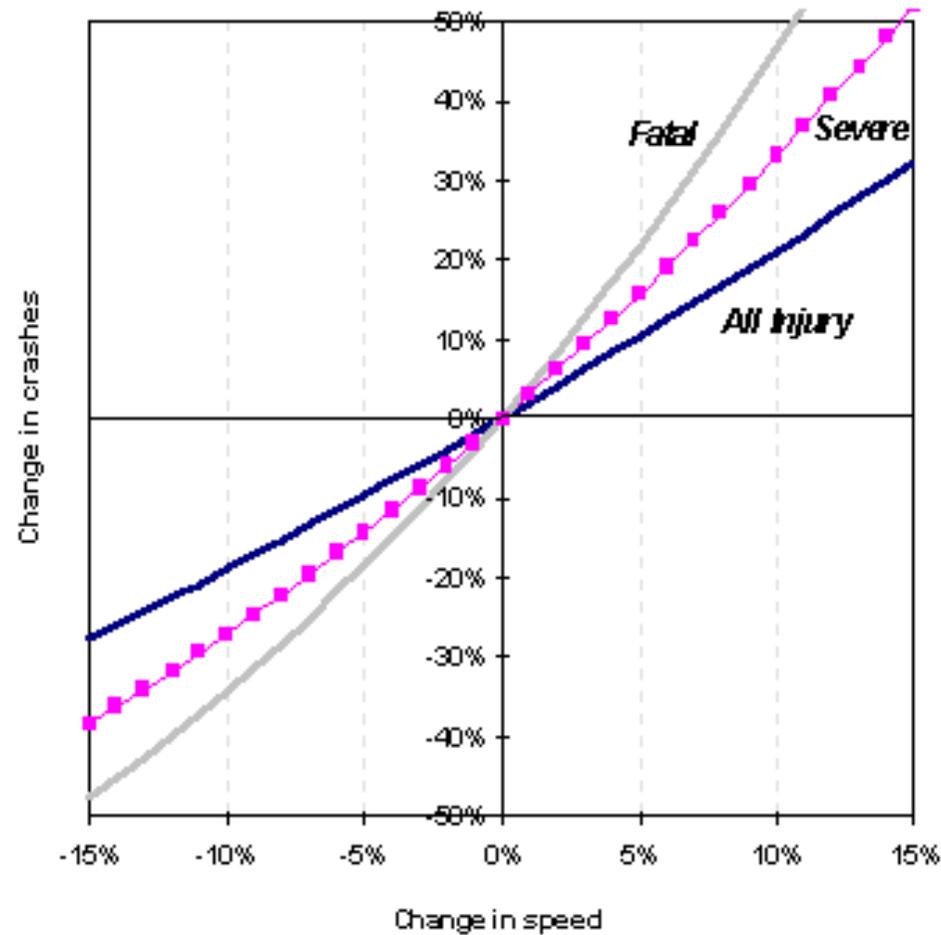
## ▶ **Véhicule**

- **Etat mécanique;**
- **Dispositifs de sécurité,...**

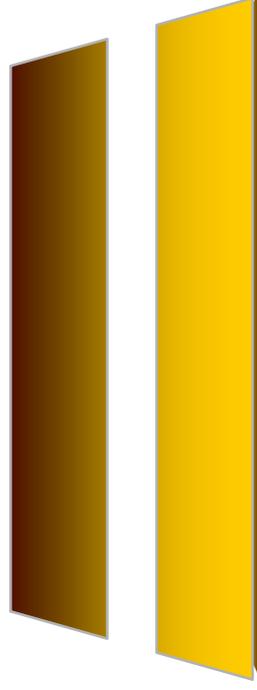
# Les causes directes

- La vitesse;
- La fatigue, le stress et la somnolence;
- Le non port de la ceinture de sécurité;
- Le dépassement défectueux;
- Le non respect de la signalisation;

# Impact de la variation de la vitesse sur les victimes des accidents de la circulation



**Requiere la vitessa**



**Sauver plus de vies**

# Stratégie Nationale Intégrée de Sécurité Routière

**comité national de prévention  
des accidents de la circulation**

**► Changeons de conduite**

# Les principes de base

- ▶ **Les actions adoptées doivent être pérennes;**
- ▶ **L'Homme doit être au centre de tout effort d'amélioration;**
- ▶ **Le travail d'équipe de l'ensemble des intervenants est à développer (administration, secteur privé, professionnels, société civile);**
- ▶ **La sécurité routière doit constituer une priorité pour l'ensemble des intervenants;**
- ▶ **Les piétons sont considérés comme partie intégrante du système de transport routier.**

# Les objectifs nationaux

- ▶ **Inverser la tendance à la hausse dans moins de trois ans ;**
- ▶ **Après inversement de la tendance, réduction significative des nombres de tués et de blessés graves.**

# Plan Stratégique Intégré d'Urgence de Sécurité Routière

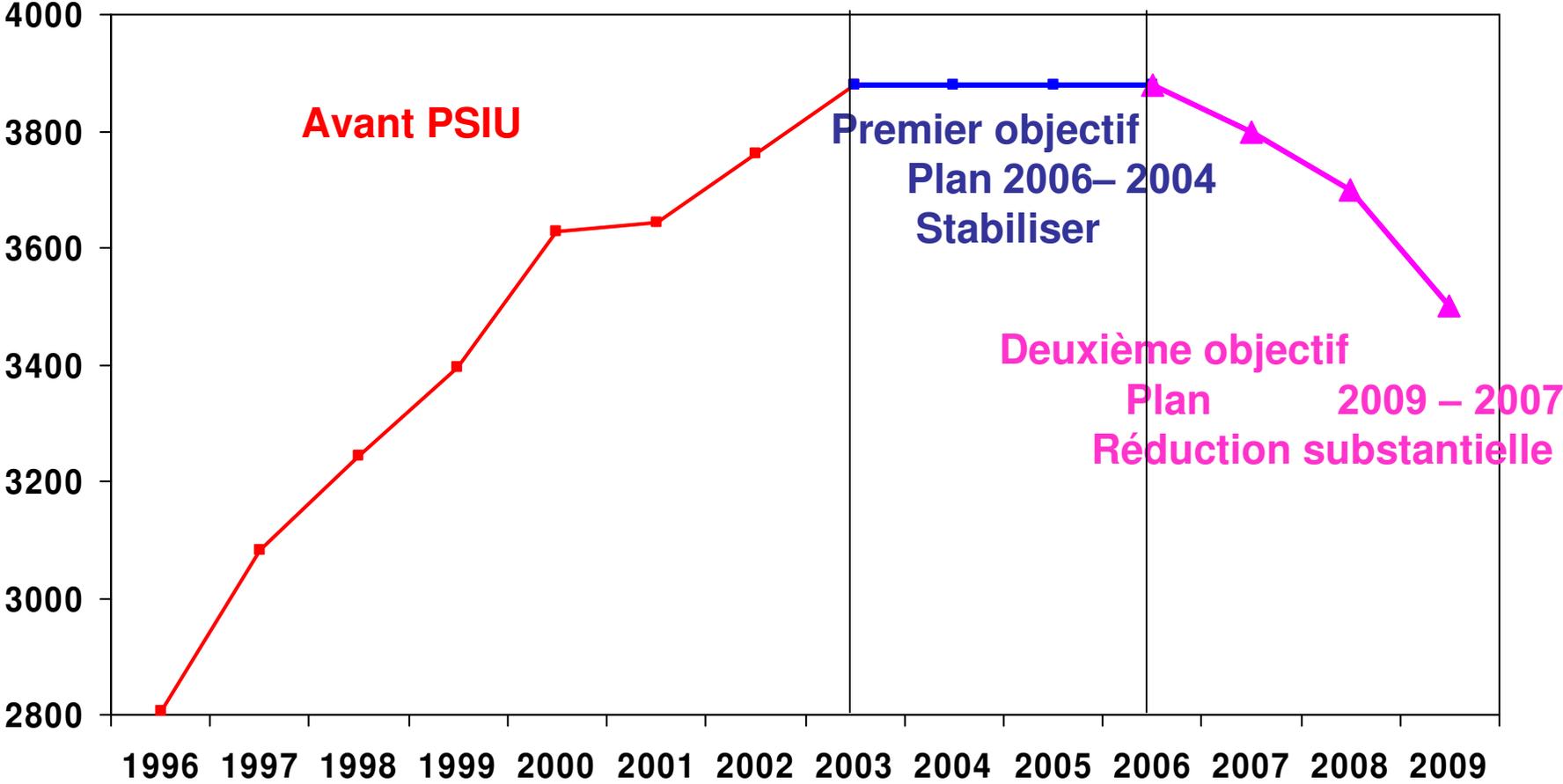
**comité national de prévention  
des accidents de la circulation**

**► Changeons de conduite**

# Les priorités

- ▶ **Concentrer le travail de la sécurité routière sur les problèmes majeurs ;**
- ▶ **Privilégier les actions concrètes à résultat rapide avec effet durable ;**
- ▶ **Accorder un intérêt particulier aux usagers vulnérables.**

# Evolution du nombre d'accidents dans la perspective de réaliser les objectifs de la SNSR



# Le Plan Stratégique Intégré d'Urgence (PSIU)

**Objectif : Inverser la tendance à la hausse des tués et des blessés graves dans moins de trois ans**

## **7 Axes :**

1. Coordination et gestion de la sécurité routière à haut niveau (CISR, CPSR, CRSR) ;
2. Législation ;
3. Contrôle et sanctions ;
4. Formation des conducteurs et réforme du système des examens du permis de conduire ;
5. Infrastructures routières et voiries urbaines ;
6. Secours dispensés aux victimes des accidents de la circulation ;
7. **Communication et éducation.**

## Axe 1 : Coordination et gestion de la sécurité routière

- ▶ **Comité Interministériel** de Sécurité Routière présidé par Mr. Le 1er Ministre ;
- ▶ **Comité Permanent** présidé par Mr. Le Ministre de l'Équipement et du Transport ;
- ▶ **Comités Régionaux** présidés par les Walis.

## Axe 2 : Législation

- ▶ **Code de la route: validé par le Conseil des Ministres et il est en cours d'adoption par le parlement**
- ▶ **Adoption par le Conseil des Ministres le 6/01/2005 du décret relatif à l'obligation :**
  - ▶ **de certains véhicules de transport de marchandises et de voyageurs de s'équiper en dispositifs de sécurité : Freins ABS – Ralentisseur -Limiteur de vitesse - Pneus tubeless**
  - ▶ **Ceinture de sécurité en ville pour les occupants des sièges avant.**
  - ▶ **Ceinture de sécurité en rase campagne, pour les occupants des sièges avant et arrière;**
  - ▶ **Usage du téléphone portable pendant la conduite.**

# Axe 3 : Contrôle

## ▶ Contrôle routier :

- ▶ Élaboration d'un Plan national de contrôle
- ▶ Instauration du Contrôle automatisé

## ▶ Visite technique

- ▶ Projet de réforme en cours de mise en œuvre
- ▶ Introduction de nouveaux opérateurs ayant un bon niveau de qualification professionnelle

## Contrôle Routier

# Mesures d'accompagnement

- Acquisition depuis la mise en œuvre du PSIU :
  - 47 radars numériques dotés de système photos et de traitement informatique des données embarqués dans des véhicules utilitaires;
  - 32 radars numériques extensibles pour être dotés de système photos;
  - 340 radars portables;
  - 5 stations radars fixes à titre pilote dans la ville de Rabat;
  - 150 radars fixes installés courant 2006;

# Axe 4 : Formation des conducteurs et réforme du système des examens du permis de conduire

## ▶ Automatisation du système d'examen théorique : 9/2/2004

- Equipement des centres d'immatriculation en matériel audiovisuel d'examen théorique.
- Déroulement automatisé de l'examen théorique depuis l'affichage et la lecture des questions jusqu'à la correction des réponses et l'annonce des résultats.

## ▶ Mise à niveau de l'examen pratique:

- ▶ Construction d'une piste

## ▶ Introduction du système de permis à points

# **Attribution du titre de conducteur professionnelle sur la base de la loi n° 52-05**

- ▶ **L'attribution du titre de conducteur professionnel est conditionnée par l'obtention, en plus du permis de conduire, d'un certificat d'aptitude professionnelle;**
- ▶ **Le certificat d'aptitude professionnelle est délivré par l'autorité compétente au demandeur ayant suivi une formation de qualification initiale sanctionnée par une attestation et après avoir subi avec succès un examen d'aptitude professionnelle**

# Objectifs de la formation

- ▶ l'utilisation rationnelle du véhicule en fonction de ses caractéristiques techniques ;
- ▶ l'adoption d'une attitude appropriée en situations d'urgence pour anticiper le danger et respecter les autres usagers de la voie publique ;
- ▶ l'utilisation des dispositifs de contrôle et de sécurité;
- ▶ l'application des règles de sécurité et l'adaptation du comportement du conducteur à l'environnement professionnel de la conduite;

# Objectifs de la formation (*suite*)

- **l'acquisition et/ou l'actualisation des connaissances permettant d'appliquer les textes législatifs et réglementaires relatifs aux transports, les règles de la sécurité de la circulation routière ainsi que la législation du travail**
- **la maîtrise des règles de sécurité lors du chargement et de déchargement ainsi que des règles d'arrimage et la prise en compte des dangers des marchandises transportées**

# Durabilité du permis professionnel

- ▶ Tout titulaire d'un certificat d'aptitude professionnelle doit suivre, tout les **cinq (5) ans**, pour la prorogation de la validité de ce certificat :
  - une formation continue sanctionnée par une attestation et après avoir passé, avec succès, un examen d'évaluation des connaissances dispensées lors de cette formation.
  - la formation de qualification initiale et la formation continue sont dispensées par des établissements agréés à cet effet par l'autorité compétente

# Convention de partenariat

- ▶ Le Ministère de l'Équipement et du Transport (MET)
- ▶ L'office de la Formation et de la Promotion du Travail (OFPPT)
- ▶ La Confédération Nationale du Transport Routier (CNTR)
- ▶ Le Comité National de Prévention des Accidents de la Circulation (CNPAC).

# Objectif de la Convention

Promouvoir les compétences des ressources humaines des entreprises de transport routier et des transporteurs par la réalisation des actions de formation, de contrôle et d'évaluation de ces compétences

# Apport de l'OFPPT

- ▶ Évaluer le niveau des connaissances et des compétences du personnel des entreprises de transport routier et définir leur besoin en formation;
- ▶ Dispenser des formations théoriques et pratiques nécessaires par le biais des INFTR à Casablanca, Tanger et Agadir.
- ▶ Évaluer les formations dispensées.

# Apport de la CNTR

- ▶ Recenser les entreprises et les classer selon leur taille;
- ▶ Sensibiliser les transporteurs sur l'apport de la formation dans la mise à niveau des entreprises de transport;
- ▶ Procéder à l'identification des candidats à former et à perfectionner;
- ▶ Participer à l'identification des besoins quantitatives et qualitatives en formation;
- ▶ Participer à la validation des programmes de formation à dispenser;
- ▶ Participer à l'évaluation des compétences des personnes formées.

# Apport du Ministère (MET)

- ▶ Définir avec l'OFPPT et la CNTR le matériel nécessaire pour la formation et le perfectionnement des agents;
- ▶ Participer à l'élaboration et à la validation des programmes de formation;
- ▶ Autoriser le personnel formateur relevant de ses services à animer des actions de formation;
- ▶ Contribuer à l'évaluation des actions de formation.

# Apport du CNPAC

- ▶ Acquérir et mettre à la disposition de l'OFPPT un simulateur de conduite pour la formation des conducteurs de véhicules poids lourds ;
- ▶ Utiliser le simulateur pour assurer l'encadrement de certaines actions de communication et d'éducation routière;

# Transport de matières dangereuses

# Portrait Réglementaire

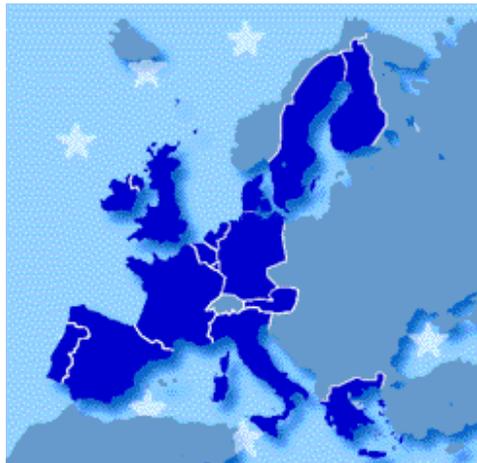
**L'Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route (ADR) , fait à Genève le 30 septembre 1957 sous l'égide de la commission économique des nations unies pour l'Europe, est entré en vigueur le 29 janvier 1968.**

**Le Maroc est adhérent à  
ADR  
depuis 2003 .**

# L'ADR

**L'ADR est un accord entre États.**

Ses annexes A et B ont désormais été adoptées par tous les États membres de l'Union européenne (UE) et constituent la base de la réglementation du transport des marchandises dangereuses par route à l'intérieur des États membres et entre États membres.



# L'ADR

## annexe A

### Dispositions générales et dispositions relatives aux matières et objets dangereux.

**Partie 1** Dispositions générales

**Partie 2** Classification.

**Partie 3** Liste des marchandises dangereuses, dispositions spéciales et exemptions relatives aux marchandises dangereuses emballées en quantités limitées.

**Partie 4** Dispositions relatives à l'utilisation des emballages et des citernes.

**Partie 5** Procédures d'expédition.

**Partie 6** Prescriptions relatives à la construction des emballages, grands récipients pour vrac et citernes et aux épreuves qu'ils doivent subir.

**Partie 7** Dispositions concernant les conditions de transport, le chargement, le déchargement et la manutention.

# L'ADR

## annexe B

### Dispositions relatives au matériel de transport

**Partie 8** Prescriptions relatives aux équipages, à l'équipement et à l'exploitation des véhicules et à la documentation.

**Partie 9** Prescriptions relatives à la construction et à l'agrément des véhicules.

# En cas d'accident

**Les conséquences sont graves :**

**Un accident impliquant des matières dangereuses peut avoir des conséquences sur quatre éléments essentiels :**

- **Les individus;**
- **L'environnement;**
- **Les infrastructures routières;**
- **Les biens.**



# Pistes de Collaboration

**la Formation des  
Conducteurs comme  
levier incontournable**



# Pourquoi la formation?

**Deux raisons principales:**

- ▶ **Obligation réglementaire;**
- ▶ **Besoin des opérateurs en conducteurs compétents**



Comité national de prévention  
des accidents de la circulation



▶ **Changeons de Conduite**

# La formation

**Le chapitre 8.2 de l'ADR impose aux conducteurs de véhicules affectés au transport de matières dangereuses d'être titulaire d'une attestation de formation spécifique aux produits transportés.**

# La formation

**Un conducteur doit avoir un certificat de formation ADR**

**Le certificat est obligatoire pour tous les conducteurs de véhicules de plus de 3.500 KG **MMA**. (Masse Maximale Autorisée )**

**Et pour les conducteurs des véhicules, de toutes les **MMA**, transportant des produits:**

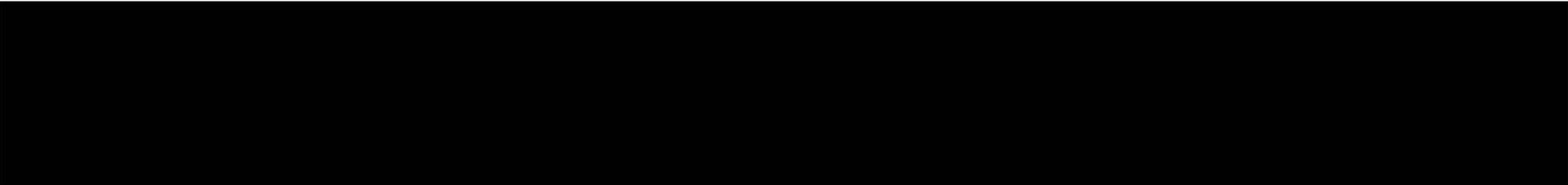
- **Explosifs (classe 1)**
- **Radioactifs (classe 7).**

**Ce Certificat a une durée de validité de 5ans.**

# Convention de partenariat : une nécessité

## ▶ Axes de collaboration

- Sensibilisation et éducation du personnel
- Formation des conducteurs
- Charte de sécurité et de bonne conduite



**18 Février**  
**Journée nationale de**  
**la Sécurité Routière**  
**Circulaire N°13/2005**  
**de Mr. le Premier Ministre**

# La journée du 18 Février 2006



# STATISTIQUES PROVISOIRES DE L'ANNÉE 2006

## ► LES STATISTIQUES PROVISOIRES DES 10 PREMIERS MOIS DE L'ANNEE 2006

UNE AUGMENTATION IMPORTANTE DE TOUS LES INDICATEURS



ACCIDENTS

+4,32%



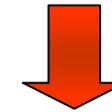
TUES

+3,49%



BLESSES GRAVES

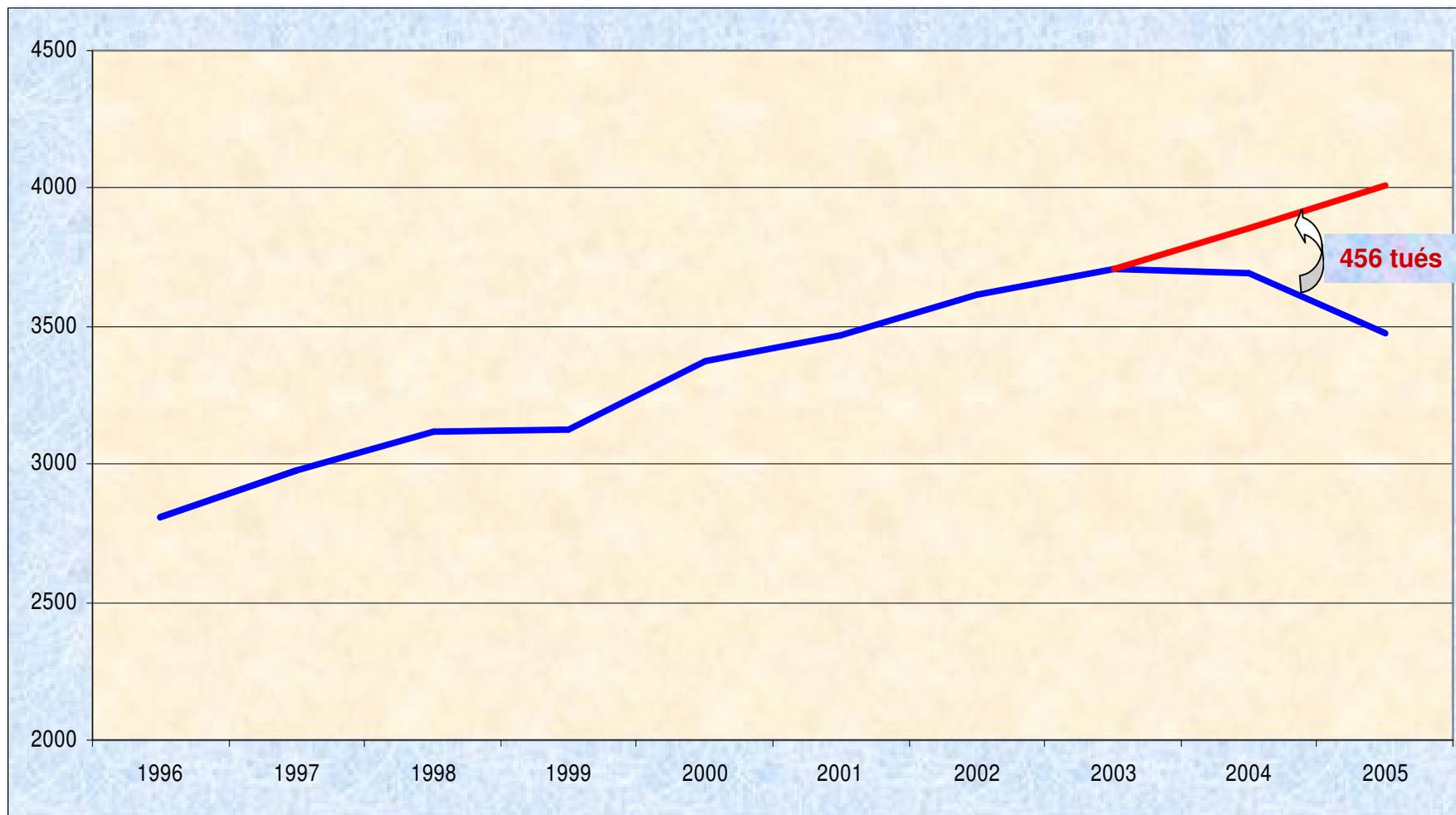
+2,36%



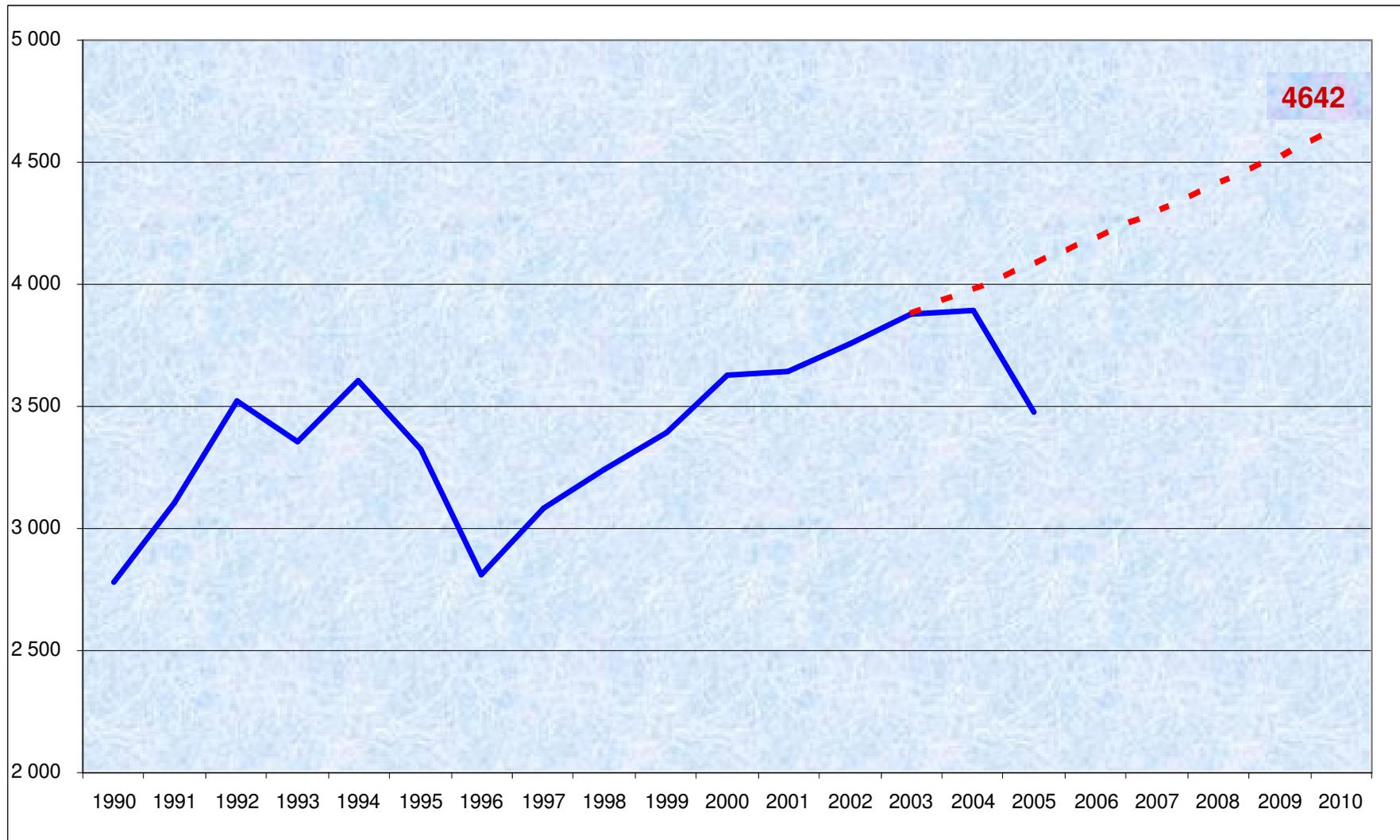
BLESSES LEGERS

+7,08%

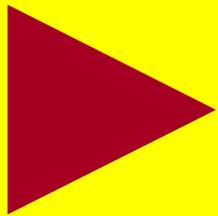
# Evolution du nombre de tués entre 1996 et 2005



# Evolution du nombre de tués depuis 1990



# Merci de votre attention



Changeons de Conduite