

Royaume du Maroc  
-----  
Ministère de l'Équipement et du Transport

**Stratégie Nationale de Sécurité Routière**

**Plan Stratégique Intégré d'Urgence (PSIU II)**

**2008 - 2010**



**Sa Majesté le Roi Mohammed VI**

**Réunion consacrée à la sécurité routière.**

**Instituée par circulaire de Monsieur le Premier Ministre, le 18 février 2005**

**la journée du 18 Février de chaque année est consacrée désormais**

**Journée Nationale de la Sécurité Routière**

# Sommaire

	<b>Page</b>
I- Préambule	04
II- Réalisations des actions du PSIU I 2004-2006	05
III- Evaluation de l'impact du PSIU I sur la sécurité routière	20
IV- PSIU II 2008-2010	31
1- Orientations	31
2- Méthodologie pour l'élaboration du plan national de contrôle	32
3- Etude d'identification des zones d'accumulation des accidents en milieu urbain	35
V- Tableau des actions	36

## I- Préambule

---

L'analyse des statistiques enregistrées entre 1996 et 2003 fait ressortir d'une part un nombre anormalement élevé d'accidents et de tués et d'autre part une forte progression d'année en année variant de 3 à 5% par an, de telle sorte que le nombre de tués a atteint 3878 tués en 2003.

Pour contrecarrer ce phénomène, le Gouvernement a élaboré une Stratégie Nationale Intégrée de la Sécurité Routière, étalée sur 10 ans, ayant comme objectifs :

- Inverser la tendance à la hausse du nombre annuel des tués et blessés graves ;
- Réduire, par la suite, d'une manière durable et continue le nombre de tués et blessés graves.

Cette stratégie a été adoptée par le Gouvernement lors de la réunion du Comité Interministériel de Sécurité Routière du 3 novembre 2003.

Cependant et devant l'ampleur de l'insécurité routière au Maroc, 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 précitée.

Ce plan qui puise ses fondements dans la stratégie 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, le présent document traite :

- des réalisations des actions inscrites dans le PSIU I ;
- de l'évaluation de l'impact du PSIU I sur l'amélioration de la sécurité routière et des enseignements tirés de cette évaluation ;
- du PSIU II pour la période 2008-2010.

## **II- Réalisations des actions du PSIU I 2004-2006**

---

### **Axe 1 : Coordination et gestion de la sécurité routière à haut niveau**

**Institutionnalisation des CISR, CPSR et CRSR :** Le décret portant création du comité interministériel, du comité permanent et des comités régionaux de la sécurité routière a été publié au bulletin officiel du 3 août 2006.

Cependant, sans attendre l'officialisation de leur institutionnalisation, ces comités se sont réunis effectivement à plusieurs reprises. Le CISR a tenu sa première réunion le 3 novembre 2003 au cours de laquelle la Stratégie Nationale de la Sécurité Routière et le PSIU I ont été validés.

**Synthèse des réunions du Comité Interministériel de Sécurité Routière :** La journée du **18 février 2005** a été marquée par la **présidence de Sa MAJESTE LE ROI MOHAMMED VI** du Comité Interministériel de Sécurité Routière et le lancement de la nouvelle campagne de sensibilisation à la sécurité routière. Suite à cet événement, une circulaire de Monsieur le Premier Ministre N°13/2005 a été publiée instituant la journée du 18 février de chaque année comme Journée Nationale de Sécurité Routière.

En outre, le CISR a tenu cinq autres réunions, **sous la présidence du Premier Ministre**, respectivement les 3 novembre 2003, 6 septembre 2004, 10 octobre 2005, 22 juin 2006 et 18 octobre 2006.

Les principales décisions prises lors de ces réunions se récapitulent comme suit :

- Validation de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière et du PSIU ;
- Validation du plan national du contrôle ;
- Validation de la stratégie de communication à court terme du 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 à moteur;

- Elaboration de la circulaire conjointe afin d'instruire les différents corps de contrôle sur les actions opérationnelles décidées et clarifier les procédures de mise en œuvre.

**Synthèse des réunions du Comité Permanent de la Sécurité Routière :** Dans le cadre du suivi et de l'évaluation de la mise en œuvre du PSIU I et des décisions prises par le CISR, le CPSR a tenu 5 réunions, sous la présidence de Monsieur le Ministre de l'Équipement et du Transport, respectivement les 5 avril 2004, 7 septembre 2004, 25 février 2005, le 20 octobre 2006 et le 30 mars 2007.

**Installation des Comités Régionaux de la Sécurité Routière :** A partir du 12 avril 2004 (date du lancement du comité régional de Casablanca), les régions ont élaboré, validé et mis en exécution leur Plan Stratégique Intégré d'Urgence Régional de sécurité routière (PSIUR). Des commissions techniques, placées sous l'autorité des Walis, ont assuré le suivi et l'évaluation de la réalisation des actions régionales.

**Réunion avec le corps de la magistrature :** Les ministères de la justice et de l'équipement et du transport ont organisé deux réunions avec le corps de la magistrature pour le sensibiliser sur les dispositions prises en matière des contrôles et des sanctions.

**Commission d'enquête sur les accidents graves de la circulation routière :** Le ministère de la justice a donné ses instructions aux parquets pour systématiser les enquêtes judiciaires pour les cas d'accidents graves. De sa part, le ministère de l'équipement et du transport a mis en place une commission d'enquête sur les causes et les circonstances des accidents graves.

Durant les années 2004, 2005 et 2006, 27 enquêtes ont été réalisées ; les rapports y afférents ont été transmis aux parquets.

**Commission Nationale d'Examen des Données Statistiques d'Accidents :** La Commission Nationale d'Examen des Données Statistiques d'Accidents composée de représentants du MET, de la Gendarmerie Royale, de la DGSN et du CNPAC a mis en place les procédures et circuits de collecte, de traitement et de diffusion des statistiques d'accidents de la circulation routière et a instauré :

- une réunion mensuelle de ladite commission pour finaliser et valider le bilan provisoire des statistiques d'accidents survenus durant le dernier mois écoulé ;
- une réunion annuelle de ladite commission au cours du mois d'Avril pour finaliser et valider le bilan définitif de l'année écoulée.

## Axe 2 : Législation

**Adoption d'un décret relatif aux dispositifs de sécurité :** Le décret n° 2-4-798 du 17 janvier 2005 modifiant et complétant l'arrêté du 24 janvier 1953 sur la police de la circulation et du roulage (publié dans le bulletin officiel du 3 février 2005) a introduit de nouvelles dispositions réglementaires instaurant :

- l'obligation d'équiper certaines catégories de véhicules de transport de marchandises et de voyageurs en limiteur de vitesse, ralentisseur, ABS et pneumatique sans chambre à air ;
- l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux places avant et arrière ;
- l'interdiction de l'utilisation du téléphone portable au volant ;
- l'interdiction du transport d'enfants de moins de 10 ans dans les sièges avant ;
- l'obligation de la visite technique préalable à toute mutation et ce quelque soit l'âge des véhicules.

**Elaboration d'un nouveau projet de code de la route :** Un nouveau projet de code de la route a été élaboré en concertation avec les différents départements concernés. Ledit projet a été approuvé par le Conseil des Ministres le 20 juillet 2006. Il est en cours d'étude par le Parlement, au niveau de la chambre des députés, où il a été déposé et présenté en janvier 2007.

## Axe 3- Contrôle routier

**Elaboration d'un plan national et des 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.

Les principales infractions, sources d'accidents graves, retenues pour l'établissement du plan de contrôle se répartissent selon le lieu d'intervention comme suit :

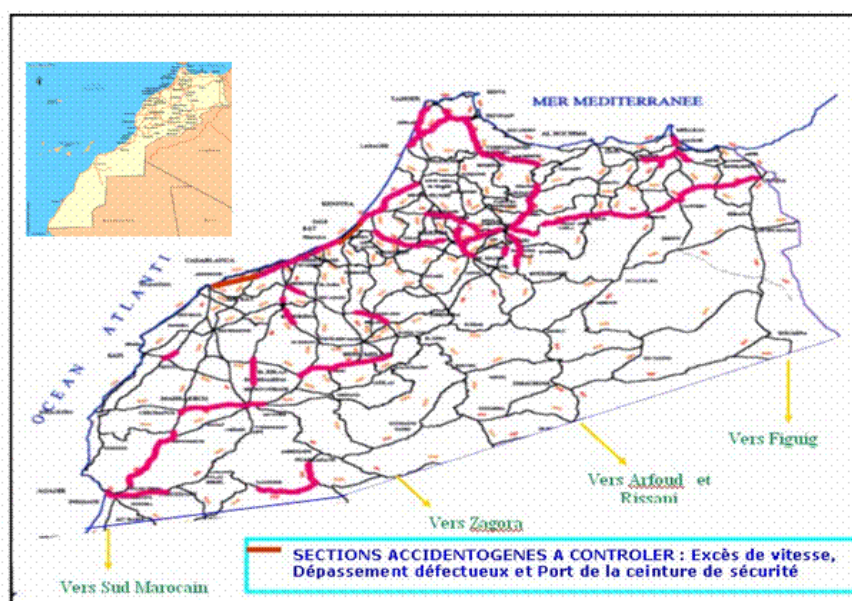
- Hors agglomération : vitesse, surcharge technique, état mécanique des véhicules, port de la ceinture de sécurité et du casque et dépassement défectueux.
- En agglomération : vitesse, non respect du stop, feu de priorité et sens interdit, port de la ceinture de sécurité et du casque.

Le plan vise à assurer la complémentarité et la traçabilité des opérations de contrôle et prévoit la dotation des équipes de contrôle en équipements modernes.

Les principes de contrôle adoptés dans le plan se résument comme suit :

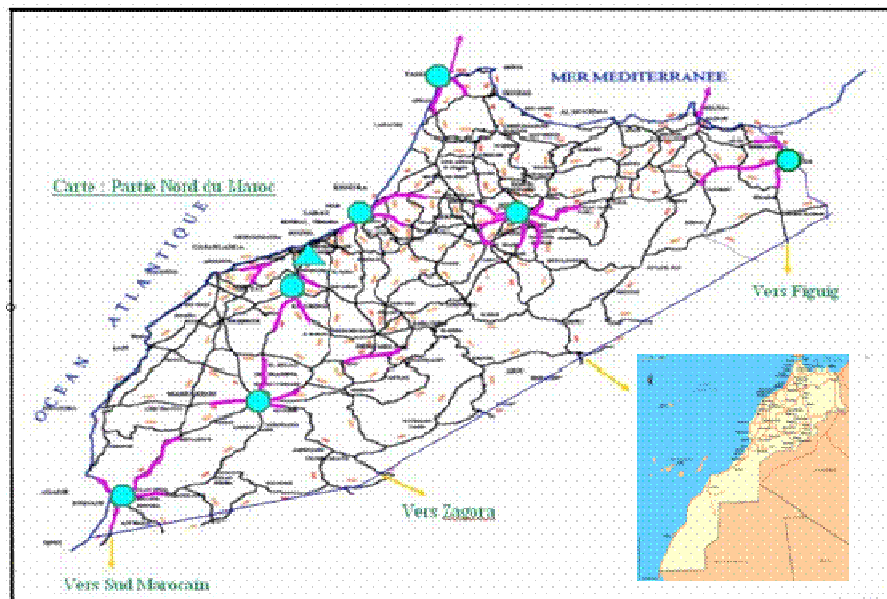
- Contrôle de la vitesse : Le contrôle de la vitesse concerne, outre les alignements droits incitant à l'excès de vitesse, les sections de routes à forte densité d'accidents graves dus à l'excès de vitesse, notamment les sections englobant les PK de classes 1 et 2 qui représentent plus 75% de l'ensemble des sections recensées (1.155km).

Classe	Nombre d'accidents	Degré de gravité
1ère	NA ≥ 10	Très dangereuses
2ème	6 ≤ NA < 10	Dangereuses
3ème	3 ≤ NA < 6	Moyenne
4ème	NA < 3	faible



- Contrôle de surcharge : Le principe retenu est de privilégier l'interception des véhicules en infraction au départ des lieux de chargement de la marchandise. Après analyse des flux nationaux, les sections de contrôle de première priorité de la surcharge ont été identifiées.





- Etat mécanique : Les centres de visites techniques doivent s'équiper en matériel moderne de contrôle informatisé permettant l'impression des résultats et la traçabilité des opérations de visites techniques. Le contrôle de leur activité doit être renforcé et accompagné d'un contrôle technique mobile opérant à la sortie de ces centres et sur les différents axes.
- Contrôle des moyens de transport public de voyageurs : Le Contrôle des moyens de transport public de voyageurs est à renforcer sur les axes routiers par le contrôle des infractions relatives au surnombre de voyageurs, au respect des horaires, des itinéraires, à la vitesse ainsi qu'à l'équipement de ces véhicules en dispositifs de sécurité. Des postes fixes de contrôle routier doivent être installés aux postes frontaliers pour contrôler les opérations de transport international routier de voyageurs.
- Contrôle en agglomération : Les comités régionaux de la sécurité routière sont chargés de la coordination et du pilotage des opérations de contrôle en agglomération.

Les actions réalisées dans le cadre de la mise en œuvre du plan de contrôle ainsi que le bilan global des opérations de contrôle sont récapitulés comme suit :

**Renforcement de la coordination et mise en place des outils de contrôle :** Le contrôle routier est effectué par 3 corps de contrôle relevant respectivement du ministère de l'équipement et du transport, de la Gendarmerie Royale (GR) et de la Direction Générale de la Sûreté Nationale (DGSN). Ils sont chargés de constater les infractions et de verbaliser les contrevenants aux lois et aux règlements régissant les transports et aux dispositions contenues dans le code de la route.

Conscients que l'action de contrôle ne peut réussir et atteindre les objectifs qui lui sont assignés sans la disposition d'un système de contrôle global et coordonné, le ministère de l'équipement et du transport, la GR et la DGSN ont élaboré, dans le cadre de la mise en œuvre du PSIU, un plan national de contrôle dans l'objectif de :

- Promouvoir la sécurité routière ;
- Garantir les conditions saines et correctes de concurrence entre les entreprises de transport ;
- Coordonner l'action de contrôle ;
- Optimiser l'utilisation des moyens de contrôle ;
- Uniformiser les procédures de contrôle.

Ce plan, mis en œuvre à partir d'avril 2004, a été décliné en plans régionaux de contrôle routier.

Lors de sa réunion du 5 avril 2004, le Comité Permanent de la Sécurité Routière (CPSR) a constitué une commission, composée des représentants du MET, de la GR et de la DGSN, en vue d'uniformiser les procédures de contrôle, notamment en ce qui concerne le transport professionnel.

Les travaux des réunions de cette commission tenues en 2004 et en 2005 ont abouti à la signature d'un procès verbal instaurant une procédure d'un contrôle uniforme du chronotachygraphe, de la surcharge des camions et du surnombre des autocars par l'ensemble des corps.

Dans le cadre de la concertation avec les représentations professionnelles des transports routiers de voyageurs, un nouveau référentiel a été signé le 29 décembre 2005 entre le MET et ces mêmes représentations identifiant les sanctions administratives à prononcer pour une série d'infractions concernant le transport par autocar.

Cependant, pour faire face au retour à la hausse des indicateurs de l'insécurité routière constatée en 2006 et particulièrement pendant la période estivale, le Comité Interministériel de Sécurité Routière (CIRS) s'est réuni le 18 octobre 2006, sous la présidence de Monsieur le Premier Ministre, et a pris une série de mesures mises en œuvre via une circulaire conjointe des Ministres de la Justice, de l'Intérieur et l'Équipement et des Transports avec comme objectif le renforcement des mesures de contrôle et de la sanction des infractions aux règles de sécurité routière.

**Pour accompagner la mise en œuvre de cette circulaire, une commission centrale pour le suivi des actions de contrôle et de l'application des sanctions a été mise en place et est chargée de :**

- Assurer la coordination, l'homogénéité et la complémentarité des moyens de contrôle ;
- Faire le bilan des opérations de contrôle ;
- Communiquer sur les résultats des contrôles et des sanctions.

Cette commission a tenu 14 réunions depuis le 4 décembre 2006.

Il a été notamment constaté suite à l'évaluation faite de l'action de contrôle l'existence d'un certain nombre de dysfonctionnements à savoir:

- Multiplication des postes de contrôle ;
- Diversité des outils de contrôle et non respect de ces outils (référentiel de contrôle, circulaire conjointe, procès verbaux des réunions de la commission centrale) ;
- Divergence dans l'application des procédures sur le terrain.

Pour pallier ces dysfonctionnements, le CPSR a tenu le 30 mars 2007 une réunion restreinte consacrée au contrôle routier au terme de laquelle il a été décidé de mettre en place un nouveau manuel de contrôle devant constituer le seul document de référence en matière de contrôle routier.

Ce document a été élaboré et diffusé en juin 2007 à l'ensemble des agents de contrôle relevant du MET, de la GR et de la DGSN et mis à la disposition des professionnels en novembre 2007.

**Acquisition du matériel moderne de contrôle :** En vue de valoriser et de 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 prise de photos et de traitement informatique des données ;
  - ☞ 32 radars numériques pouvant être dotés du système de prise de photos et de traitement informatique des données ;
  - ☞ 340 radars portables ;
- Acquisition de 13 bascules mobiles de contrôle de la surcharge ;
- Acquisition de 150 radars fixes de contrôle de la vitesse (70 sont installés en agglomération et 80 le sont en rase campagne) ;
- Acquisition de 3 stations mobiles de contrôle technique d'un montant de 12.053.000 DH. Ces véhicules sont destinés à vérifier la crédibilité des opérations de contrôle effectuées par les CVT en opérant des à la sortie de ces centres et sur les différents axes.

**Impact du contrôle de la vitesse sur l'amélioration de l'accidentologie des sections retenues dans le plan de contrôle :** L'exploitation de la base de données des accidents de la circulation enregistrés en 2005 et 2006 a permis de dégager une amélioration du degré d'accidentologie du réseau des sections de route retenues dans le plan de contrôle. **En effet, le pourcentage des points noirs (PN) faisant partie de la 4<sup>ème</sup> classe (NA<3) qui ne représentait que 6% des 1155 Km recensés dans le plan de contrôle est passé à 86% en 2005 et 89% 2006.**

Le tableau ci-après donne état des améliorations constatées au niveau des autres classes :

- Le pourcentage des points noirs (PN) de la 1<sup>ère</sup> classe (NA $\geq$  10) qui représentait 4% des 1155 Km recensés dans le plan de contrôle est passé à 3% en 2005 et 2006.
- Le pourcentage des points noirs (PN) de la 2<sup>ème</sup> classe (6 $\leq$ NA<10) qui représentait 18% des 1155 Km recensés dans le plan de contrôle est passé à 10% en 2005 et 8% en 2006.
- Le pourcentage des points noirs (PN) de la 3<sup>ème</sup> classe (3 $\leq$  NA < 6) qui représentait 72% des 1155 Km recensés dans le plan de contrôle est passé à moins de 1% en 2005 et 2006.

Classe	Nombre d'accidents	Situation de référence Plan de contrôle		Situation 2005		Situation 2006	
		Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
1 <sup>ère</sup> (NA $\geq$ 10)	NA $\geq$ 10	50	4%	36	3%	32	3%
2 <sup>ème</sup> (6 $\leq$ NA<10)	6 $\leq$ NA<10	204	18%	118	10%	87	8%
3 <sup>ème</sup> (3 $\leq$ NA < 6)	3 $\leq$ NA < 6	830	72%	4	0%	6	1%
4 <sup>ème</sup> (NA<3)	NA<3	71	6%	997	86%	1030	89%

**Ce constat positif, relié avec l'augmentation du nombre des accidents notamment en 2006, laisse entendre que le traitement des points noirs sur le réseau de référence identifié par le plan de contrôle s'est accompagné par un glissement de certains des points noirs sur d'autres sections du réseau des routes situées en dehors du réseau de contrôle. Ceci milite pour la mise en place d'un plan de contrôle dynamique ajusté sur la base d'évaluations périodiques de la situation de l'accidentologie due à l'excès de vitesse sur l'ensemble du réseau routier.**

**Contrôle de la surcharge des camions - Aménagement des Stations de pesage fixe :** Afin de contribuer à la modernisation du contrôle routier, notamment en ce qui concerne la surcharge des poids lourds, le Ministère de l'Equipement et du Transport a identifié 7 sites d'aménagement de stations fixes de pesage des véhicules.

La première station de TIT MELLIL à CASABLANCA a été aménagée et mise en exploitation depuis juillet 2005 pour un coût de 3,3 Millions de Dirhams.

Les stations sises à FES (DOYAT) et à RABAT (LAARJATE) seront mises en service au cours du premier trimestre 2008.

Les études sont en cours pour la réalisation des études d'aménagement pour les 4 autres stations (MARRAKECH, AGADIR, OUJDA et TANGER).

**Redynamisation des équipes de contrôle relevant du ministère de l'équipement et du transport :** Au cours de la période 2004-2006, l'effectif du corps des contrôleurs du ministère a été renforcé par le recrutement, en interne et en externe, de 57 nouveaux agents de contrôle routiers. Les nouvelles recrues ont suivi une formation pendant trois mois sur la législation et la réglementation des transports et sur les techniques et les instruments de contrôle.

Ce renforcement en effectif a permis au ministère de déployer son contrôle au niveau des axes routiers. Dans une première phase, sept unités de contrôle ont été constituées et domiciliées au niveau des Directions Régionales de l'Équipement (Rabat, Tanger, Casablanca, Marrakech, Agadir, Oujda et Fès)..

Actuellement, le ministère dispose de 116 contrôleurs répartis comme suit :

- 65 contrôleurs dans les gares routières ;
- 47 contrôleurs sur les axes routiers ;
- 4 contrôleurs au niveau de la station de TIT MELLIL.

En vue d'accompagner la création d'unités supplémentaires et de renforcer celles en activité, 25 nouveaux agents de contrôle routiers ont été recrutés en 2007 et ont suivi une formation similaire de 3 mois. Ils seront opérationnels en février 2008.

Le Contrôle des moyens de transport public de voyageurs a été renforcé dans les gares routières par le contrôle des documents et autorisations de transport, des infractions relatives au surnombre de voyageurs, au respect des horaires et des itinéraires, ainsi que de l'équipement de ces véhicules en dispositifs de sécurité et de leur état mécanique. Concernant le contrôle des moyens de transport international routier, des postes fixes de contrôle routier ont été installés à proximité des postes frontaliers.

**Contrôle technique des véhicules:** Un plan de mise à niveau des centres de visite technique (PUMAN) a été mis en place en vue de garantir des visites techniques réelles garantissant l'amélioration de l'état mécanique et 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'audits des CVT ont été réalisées depuis juin 2005, ce qui s'est traduit par la mise à niveau des CVT, notamment en matière de modernisation des équipements et de renforcement des effectifs en agents visiteurs.

A ce sujet, le ministère de l'équipement et des transports a organisé en décembre 2006 et avril 2007 des examens pour la remise du certificat d'aptitude professionnelle (CAP) à de nouveaux agents visiteurs (50 CAP remis en décembre 2006 et 59 CAP en avril 2007).

En outre, un appel d'offres international ouvert pour l'autorisation de deux opérateurs organisés chacun en réseau a été lancé le 14 Décembre 2006. L'analyse des offres a abouti, le 14 mai 2007, à la sélection de deux opérateurs internationaux SGS et DEKRA qui ont été invités à créer les deux sociétés marocaines qui seront nommément autorisées par l'administration à exploiter deux réseaux de centres de visites techniques.

Les deux nouveaux réseaux seront présents sur l'ensemble du territoire marocain, avec une implantation globale de près de 219 lignes de contrôle réparties entre les 40 CVT SGS et 37 CVT DEKRA.

#### **Axe 4 : Formation des conducteurs**

**Automatisation de l'examen théorique du permis de conduire :** Cette action a été mise en œuvre le 9 février 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.

Avant la mise en œuvre du système d'automatisation le taux de réussite avoisinait les 94%, dès l'introduction de ce système la moyenne enregistrée a baissé à 70%.

Une nouvelle version plus améliorée de l'examen théorique des permis de conduire sera lancée en 2008. Cette version se base sur un examen individuel sur des écrans tactiles permettant le choix des réponses par simple appui sur l'écran.

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 de Rabat :** Le ministère de l'équipement et du transport a réalisé l'aménagement d'une nouvelle piste d'examen, d'une superficie de 6000 m<sup>2</sup>, pour la ville de Rabat. Les travaux d'aménagement de la piste ont été achevés avec un coût global de 2.8 million de dirhams.

Cette piste pilote, aux normes internationales, a été mise en service le 17 février 2007. Elle permet le déroulement simultané des examens pratiques des catégories poids lourds, véhicule légers et motos. Elle est équipée par des aires réservées à chacune de ces catégories.

## **Axe 5 : Amélioration des infrastructures routière et voiries urbaines**

**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 : 39 aménagements pour un coût de 144,5 millions DH ;
- Construction de murets de protection : 18.497 mètres linéaires de murets pour un coût de 8.6 millions DH ;
- Aménagement de voies cyclables pour les 2 roues : 26.950 mètres linéaires de voies cyclables pour un coût de 8.6 millions DH ;
- Aménagement de stations de pesage fixes des véhicules : 1 station pour un coût de 3,3 millions DH.

**Mise à niveau de la signalisation routière :** Le ministère de l'équipement et du transport a mené en 2004 une action de mise à niveau de la signalisation routière au niveau des entrées et des traversées des agglomérations. Cette action a consisté en ce qui suit :

- Elaboration de 10 plans-types de signalisation de limitation de vitesse ;
- Mise à niveau de ladite signalisation par l'implantation de :
  - 1.433 panneaux de signalisation verticale répartis sur 235 centres en 2004, avec un coût de 1,9 millions DH ;
  - 624 panneaux de signalisation verticale répartis sur 84 centres en 2005 avec un coût de 1,6 millions DH.

**Programme d'homogénéisation des itinéraires routiers :** En 2004, un programme d'homogénéisation des équipements routiers le long des routes nationales a été mis en place et réalisé pour un montant global de 59,5 millions DH.

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

- Développement d'un réseau autoroutier moderne : important effort consenti par le Gouvernement qui a permis de passer 40 km/ an à 160 km/an actuellement, ce qui portera le linéaire des autoroutes de 460 km en 2003 à 900km à fin 2007. Par ailleurs, la réalisation des axes Marrakech - Agadir et Fès - Oujda portera le linéaire du réseau autoroutier à 1500 Km en 2010 ;
- Programme d'aménagement de voies expresses 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.

## 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 au niveau de la première phase (Rabat et Casablanca).
- 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. Depuis 2005, cet institut a formé 3 groupes de 75 personnes recrutées au niveau des SAMU.
- 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 renforcé (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. La liste des incompatibilités au permis a été révisée, avec le concours des professeurs du CHU IBN SINA et des médecins du Ministère de la Santé.
- 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



## **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.

Pour atteindre cet objectif ultime, le CNPAC a élaboré un plan triennal de communication globale articulé 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 et un benchmark médiatique pour profiter de l'expérience internationale en évitant les écueils et en s'inspirant des réussites.

La concrétisation de ces objectifs a été matérialisée par l'organisation durant les trois dernières années des actions suivantes :

**Actions media - Spots Tv&Radio** : Les actions média réalisées par le CNPAC au cours de la période 2004-2006 se résument comme suit :

- Production de plus de 26 spots TV et leurs déclinaisons en spots radio pour sensibiliser les usagers de la route sur les différents problèmes d'insécurité tels que la vitesse, la ceinture de sécurité, le GSM au volant ;
- Production et diffusion de plus de 20 émissions radiophoniques hebdomadaires, mensuelles ou périodiques en différentes langues (arabe, française et dialectale);
- Affichage sur les supports grands formats dans les différentes grandes villes du Royaume pour accompagner les actions de communication et de sensibilisation ;
- Conception, production et distribution des centaines de milliers de documents imprimés de sensibilisation dont les visuels ont été déclinés des spots TV ;

**Actions hors media** : En plus des actions de sensibilisation à travers les médias, le CNPAC a organisé également des actions hors média basées sur la communication directe avec les différentes catégories d'usagers de la route à travers les différentes régions du royaume. Il s'agit notamment de :

- L'opération « ASSDIKAA ALMOROURE » réalisée pendant trois années consécutives au niveau des principales villes du Royaume ;
- L'opération « Equipes volantes de prévention routière» ;
- Tournées des caravanes intégrées de prévention routière.

**Education routière :** Les trois dernières années ont été marquées par la poursuite de la collaboration avec les départements de l'éducation nationale et de la formation, de la jeunesse ainsi que la collaboration avec les associations oeuvrant dans le domaine de l'éducation routière par le biais des actions suivantes :

- Poursuite des dossiers relatifs à l'intégration des concepts d'éducation routière dans les programmes scolaires en insistant sur la prise en compte de la bonne sécurité routière dans les CPS relatifs à l'édition des livres scolaires ;
- Elaboration et la mise en œuvre d'actions d'éducation routière, notamment parascolaire ;
- Appui logistique et pédagogique aux associations pour organiser des actions d'éducation routière en mettant à leur disposition des produits audiovisuels, du matériel roulant, documents imprimés et la formation des animateurs ;
- Organisation d'actions de sensibilisation au profit des enfants bénéficiaires de l'Opération « vacances pour tous » ;
- Construction d'une piste d'éducation routière à Témara dans le cadre d'une convention de partenariat signée avec le conseil municipal de cette ville.

**Organisation de la journée nationale de sécurité routière :** Le CNPAC assure toute la logistique et l'appui nécessaires pour l'organisation de la journée nationale de sécurité routière du 18 février de chaque année. Des milliers de documents imprimés et d'outils promotionnels sont distribués à l'échelle nationale pour permettre aux intervenants au niveau local d'assurer la réussite de l'organisation. Des actions de communication et de sensibilisation durant la semaine de sécurité routière précédant la journée du 18 février.

### **Mesures d'accompagnement :**

**Lancement des études dans le domaine de la sécurité routière :** Le CNPAC a lancé des études de proximité, à caractère opérationnel en traitant des problèmes réels et concrets de l'insécurité routière au niveau de certaines villes du Royaume (Casablanca, Fès, Rabat et Temara). Ces études qui bénéficient de l'implication et de la collaboration totale des partenaires au niveau local représentent un cadre référentiel en matière d'aménagement et de correction de l'infrastructure et de la signalisation dans les villes concernées.

**Changement de support de permis de conduire et carte grise :** Le projet de changement des supports des permis de conduire et des cartes grises consiste à remplacer les documents actuels par des supports ayant des caractéristiques répondant aux standards internationaux des cartes d'identification et sont dotés d'une puce électronique permettant l'instauration de mesures de sécurité par l'encodage de l'information et sa mise à jour.

La convention de concession a été signée le 18 février 2007 sous la présidence de Monsieur le Premier Ministre. La première carte à puce a été délivrée au centre d'immatriculation de Rabat en août 2007.

**Renouvellement du parc :** Le programme de renouvellement, régi par les dispositions de l'article 14 bis de la loi des finances 2006, repose sur deux principes fondamentaux :

- Le retrait définitif de la circulation du véhicule à renouveler et la mise en place d'une procédure visant sa démolition; l'objectif étant d'éviter la réutilisation de véhicules vétustes présentant des risques en matière de sécurité routière ;
- Le renouvellement du véhicule à retirer se fera par un véhicule neuf (équipé en dispositifs de sécurité) d'un tonnage supérieur ou égal à 15 tonnes.

La prime de renouvellement est prise en charge dans le cadre du budget du service de l'Etat géré de manière autonome intitulé " Direction de la sécurité des transports routiers " rattaché au Ministère de l'Équipement et du Transport dans la limite d'un plafond annuel de cent vingt millions de dirhams (120.000.000 DH). Le montant de la prime varie de 40.000 à 80.000DH selon l'âge et le tonnage du véhicule.

L'octroi de la prime est subordonné au retrait définitif de la circulation du véhicule à renouveler. A ce titre, le Ministère a désigné en juin 2007, suite à un appel à la concurrence, la société « MANI METAL » en tant que démolisseur exclusif des véhicules concernés par l'opération de renouvellement du parc de transport routier.

D'après les contacts entamés avec la profession, il en ressort que les montants de la prime de renouvellement précités restent en dessous des attentes des transporteurs et ne sont pas de nature à les inciter à adhérer au programme de renouvellement.

De ce fait, un amendement a été introduit au niveau de la loi des finances 2008 (article 16) stipulant l'augmentation de 45.000 DH des montants de la prime accordé aux véhicules de transport de marchandises, avec une augmentation du plafond du budget annuel alloué à cette opération de 120.000.000 DH à 170.000.000 DH. Laquelle augmentation est supportée par le Fonds d'accompagnement des réformes de transport routier (FART), institué au titre de la loi des finances 2007.

### III- Evaluation de l'impact du PSIU I sur la sécurité routière

#### III-1 – Evolution des statistiques des accidents de la circulation

Les réalisations de la première année 2004 de mise en œuvre du PSIU I ont été conformes aux objectifs escomptés. Les nombres de tués et de blessés graves ont connu respectivement une stagnation de + 0.4% et une baisse de 9.8% marquant ainsi un fléchissement de la tendance à la hausse continue observée au cours de la période 1996 – 2003.

##### Période janvier – décembre 2004

	Hors agglomération		En agglomération		Total	
	Nombre	Var* (04/03)	Nombre	Var* (04/03)	Nombre	Var* (04/03)
<b>Accidents</b>	13.936	-7,2%	37.751	-2.7%	51.687	-4,0%
<b>Tués</b>	2.634	-0.8%	1.260	+3.1%	3.894	+0.4%
<b>Blessés graves</b>	9.466	-13.4%	4.113	-0.3%	13.579	-9.8%
<b>Blessés légers</b>	20.203	-6.3%	46.368	-3.2%	66.571	-4.2%

\*Var : variation 2004 par rapport à 2003

Pour la période Avril - Décembre 2004 qui coïncide avec la mise en œuvre du PSIU et en comparaison avec la même période de l'année 2003, le nombre d'accidents a diminué de 6.5%, le nombre de tués de 3.4% et le nombre des blessés graves de 13.4%.

Grâce à l'action cordonnée et soutenue de la sécurité routière, les résultats de la 2<sup>ème</sup> année 2005 ont dépassé largement les objectifs escomptés. La tendance à la baisse a été davantage confirmée. Les nombres de tués et de blessés graves ont enregistré des baisses importantes par rapport à ceux enregistrés au cours de l'année 2004, soient respectivement 7.11% et 11.37%.

##### Période janvier – décembre 2005

	Hors agglomération		En agglomération		Total	
	Nombre	Var* (05/04)	Nombre	Var* (05/04)	Nombre	Var* (05/04)
<b>Accidents</b>	12.903	-7.41%	38.656	+2.40%	51.559	-0.25%
<b>Tués</b>	2.306	-12.45%	1.311	+4.05%	3.617	-7.11%
<b>Blessés graves</b>	7.930	-16.23%	4.105	-0.19%	12.035	-11.37%
<b>Blessés légers</b>	18.454	-8.66%	46.775	+0.88%	65.229	-2.02%

\*Var : variation 2005 par rapport à 2004

Concernant l'année 2006, et selon les statistiques définitives, les nombres de tués et de blessés graves enregistrés durant le premier semestre ont enregistré des baisses importantes en comparaison avec les statistiques définitives de la même période de l'année 2005, soit respectivement - 4,28% et - 4,95%.

### Période janvier – juin 2006

	Hors agglomération		En agglomération		Total	
	Nombre	Var* (06/05)	Nombre	Var* (06/05)	Nombre	Var* (06/05)
<b>Accidents</b>	6.544	+ 8,18%	18.521	- 1,09%	25.065	+ 1,14%
<b>Tués</b>	1.064	+ 1,14%	503	- 14,02%	1.567	- 4,28%
<b>Blessés graves</b>	3.714	- 14,82%	1.586	- 11,74%	5.300	- 4,95%
<b>Blessés légers</b>	9.092	+ 7,58%	22.633	+ 0,63%	31.725	+ 2,53%

\*Var : variation 2006 par rapport à 2005

Cependant, un retour à la hausse du nombre des accidents de la circulation a été constaté durant la période estivale 2006. Les statistiques définitives pour les mois de juillet et août 2006 par rapport à la même période de l'année 2005 enregistrent :

- Pour Juillet 2006 : des augmentations de 10,33% du nombre des accidents de la circulation et de 3,94 % du nombre des tués.
- Pour Août 2006 : des augmentations de 9,97% du nombre des accidents de la circulation et de 20,45 % du nombre des tués.

En tenant compte de l'ensemble de l'année 2006, et selon les mêmes statistiques définitives, les nombre des tués et des blessés graves ont enregistré des hausses significatives en comparaison avec les statistiques définitives de l'année 2005, soit respectivement +3.79 % et +0.82%.

### Période janvier – décembre 2006

	Hors agglomération		En agglomération		Total	
	Nombre	Var* (06/05)	Nombre	Var* (06/05)	Nombre	Var* (06/05)
<b>Accidents</b>	15.610	+20.98%	38.882	+0.58%	54.492	+5.69%
<b>Tués</b>	2.655	+15.13%	1.099	-16.17%	3.754	+3.79%
<b>Blessés graves</b>	8.871	+11.87%	3.263	-20.51%	12.134	+0.82%
<b>Blessés légers</b>	22.838	+23.76%	47.679	-1.93%	70.517	+8.11%

\*Var : variation 2006 par rapport à 2005

Le retour à la hausse des indicateurs de la sécurité routière constatée en 2006 et particulièrement pendant la période estivale est dû, notamment, **au relâchement enregistré dans l'action de contrôle et dans le degré de coordination des actions de la sécurité routière.**

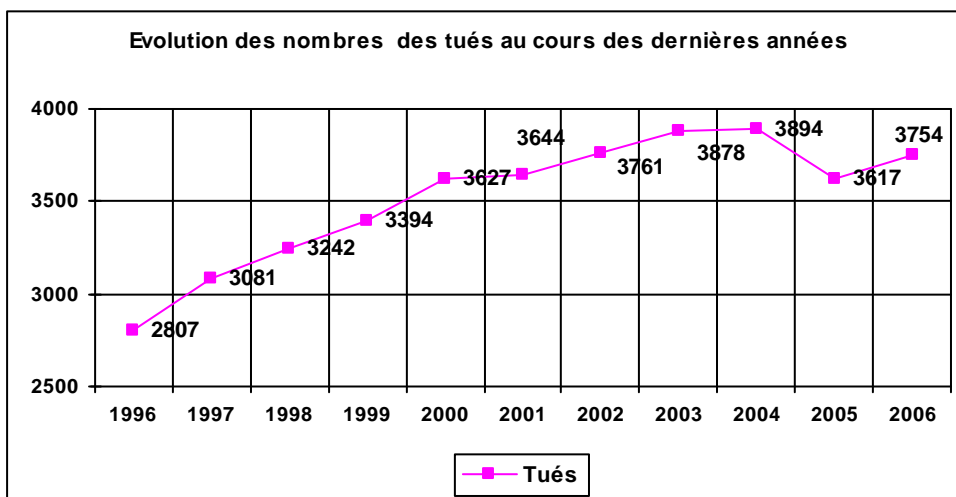
Face à cette aggravation de la situation et en attendant l'adoption du nouveau code de la route, le CISR qui s'est réuni le 18 octobre 2006, sous la présidence de Monsieur le Premier Ministre, **a fait le constat de la nécessité de renforcer le contrôle et la coordination, et a pris une série de mesures ayant été mis en œuvre via une circulaire conjointe des Ministres de la**

Justice, de l'Intérieur et l'Équipement et des transports avec comme objectif le renforcement des mesures de contrôle, des infractions aux règles de sécurité routière.

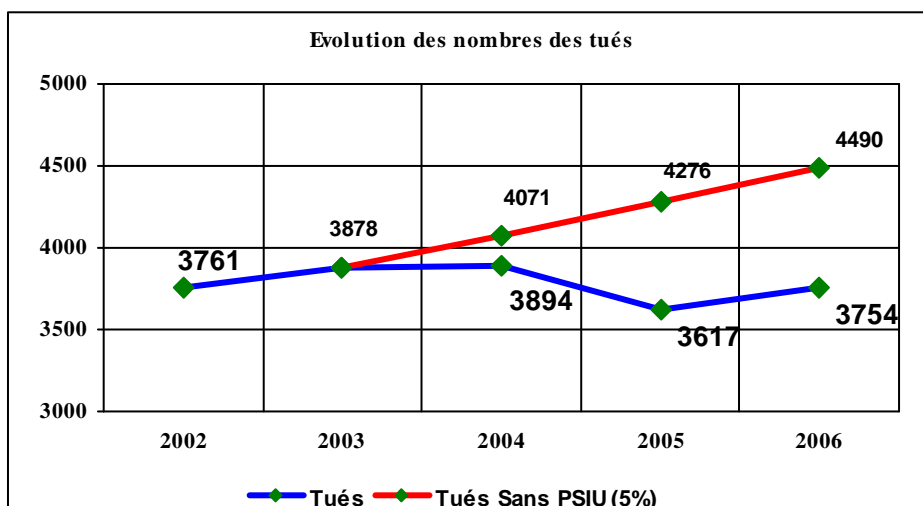
**Malgré ce retour à la hausse et compte tenu des résultats encourageants du 1<sup>er</sup> semestre 2006, la réalisation de l'objectif du PSIU I à savoir l'inversement de la tendance à la hausse se confirme.**

**Principal résultat :**

**Objectif du PSIU atteint :** Les statistiques des accidents de la circulation routière enregistrées au cours de la période 2004-2006 ont connu des résultats encourageants conformes à l'objectif escompté comme le montre le graphique ci-dessous. Ces résultats ont été atteints grâce à la mobilisation et à la dynamique de l'ensemble des intervenants dans l'action de la sécurité routière.



En tenant compte de la croissance du nombre des tués et des blessés graves des accidents de la circulation enregistrés durant les années précédant le lancement du PSIU, les cumuls pour la période 2004-2006 des tués et des blessés auraient été respectivement de l'ordre de 12.837 et 16.598, soient 1.572 tués et 4.563 blessés graves en plus que les résultats enregistrés.



### III-2 Corrélation des accidents de la circulation en rase campagne avec l'évolution du trafic routier sur la période 2003-2006 (pour ce qui est des agglomérations, les volumes du trafic ne sont pas disponibles)

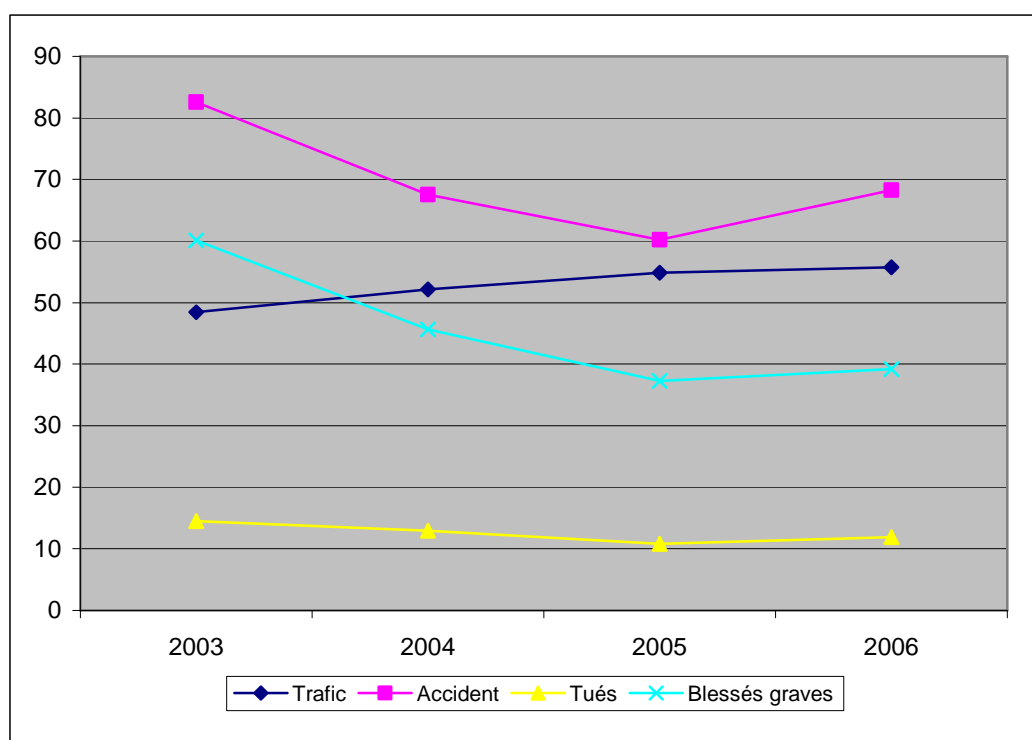
Les tableaux et diagrammes ci-dessous donnent les taux d'accidents, de tués et de blessés graves pour 100 millions Véhicule.Km

- Réseau routier global géré par le Ministère de l'Équipement et du Transport (y compris les autoroutes)

A volume de trafic égal, le taux d'accidents pour 100 millions Véhicule.Km a enregistré une forte diminution en 2004 en comparaison avec celui de l'année 2003 en passant de 82,57 à 67,51. Cette tendance à la baisse a été confirmée en 2005 qui a enregistré un taux de 60,22.

Cependant, ce taux a connu une augmentation sensible en 2006 en passant à 68,25. Ce dernier reste dans le même ordre de grandeur de celui enregistré en 2004.

Année	Trafic 10 <sup>6</sup> Véhicule.Km	Accident	Tués	Blessés graves
2003	48,42	82,57	14,5	60,08
2004	52,14	67,51	12,9	45,6
2005	54,88	60,22	10,82	37,29
2006	55,73	68,25	11,9	39,20



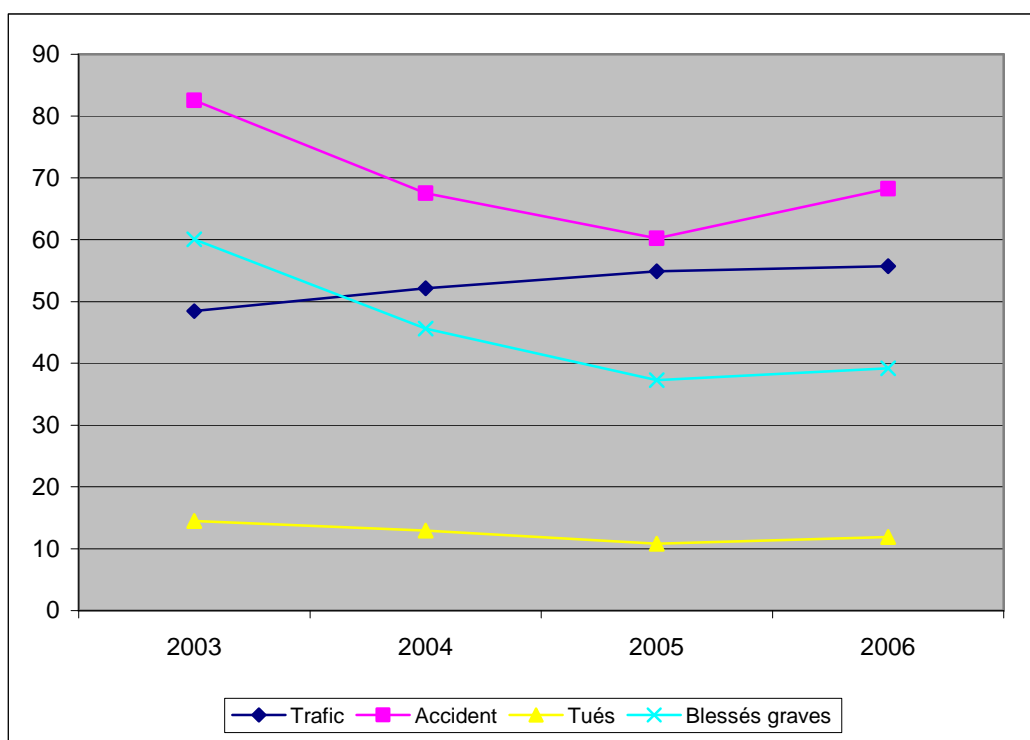
Les courbes ci-dessus confirment le résultat de l'évaluation à savoir, l'atteinte de l'objectif principal du PSIU I.

- Réseau des autoroutes

A volume de trafic égal, le taux d'accidents pour 100 millions Véhicule.Km a enregistré une forte diminution en 2004 en comparaison avec celui de l'année 2003 en passant de 46.12 à 33.39. Cette tendance à la baisse a été confirmée en 2005 qui a enregistré un taux de 30.76.

Cependant, ce taux a connu une augmentation sensible en 2006 en passant à 31.85. Ce dernier reste inférieur de celui enregistré en 2004.

Année	Trafic 106 Véhicule.Km	Accident	Tués	Blessés graves
2003	4,15	46,12	8,05	30,04
2004	5,39	33,39	6,86	20,03
2005	5,71	30,76	4,56	15,5
2006	6,27	31,85	5,46	14,38



Il en ressort des analyses précédentes que même tenant compte de l'augmentation du trafic routier, l'année 2006 reste une année marquée particulièrement par le retour à la hausse des indicateurs de la sécurité routière. Ce constat se justifie par un relâchement dans l'action de la sécurité routière à partir de la fin du 2<sup>ème</sup> trimestre de cette année. En effet, la renonciation, entre autres, des agents de contrôle au retrait du permis de conduire en cas d'infraction suite à la circulaire du 10 février 2006 a alimenté le sentiment d'impunité et encouragé les comportements dangereux sur route, et partant de là a créé une démobilitation de l'ensemble des acteurs concernés durant au moins un semestre (2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> trimestre de l'année 2006).

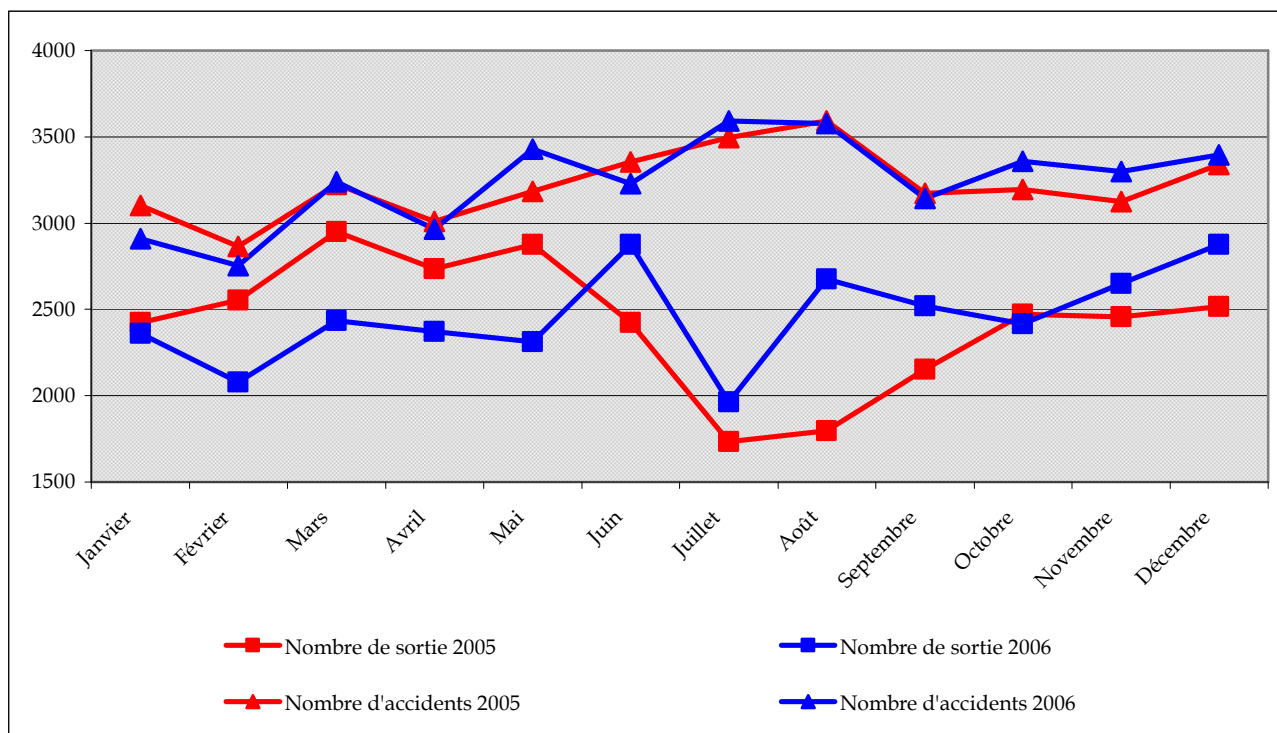


### III- 3 Corrélation entre le volume d'activité de contrôle (nombre de sorties) et le nombre d'accidents

Les tableaux et diagrammes ci-après donnent une corrélation mensuelle pour la période 2005-2006 entre le volume d'activité des équipes de contrôle relevant de la GR et de la DGSN et le nombre d'accidents.

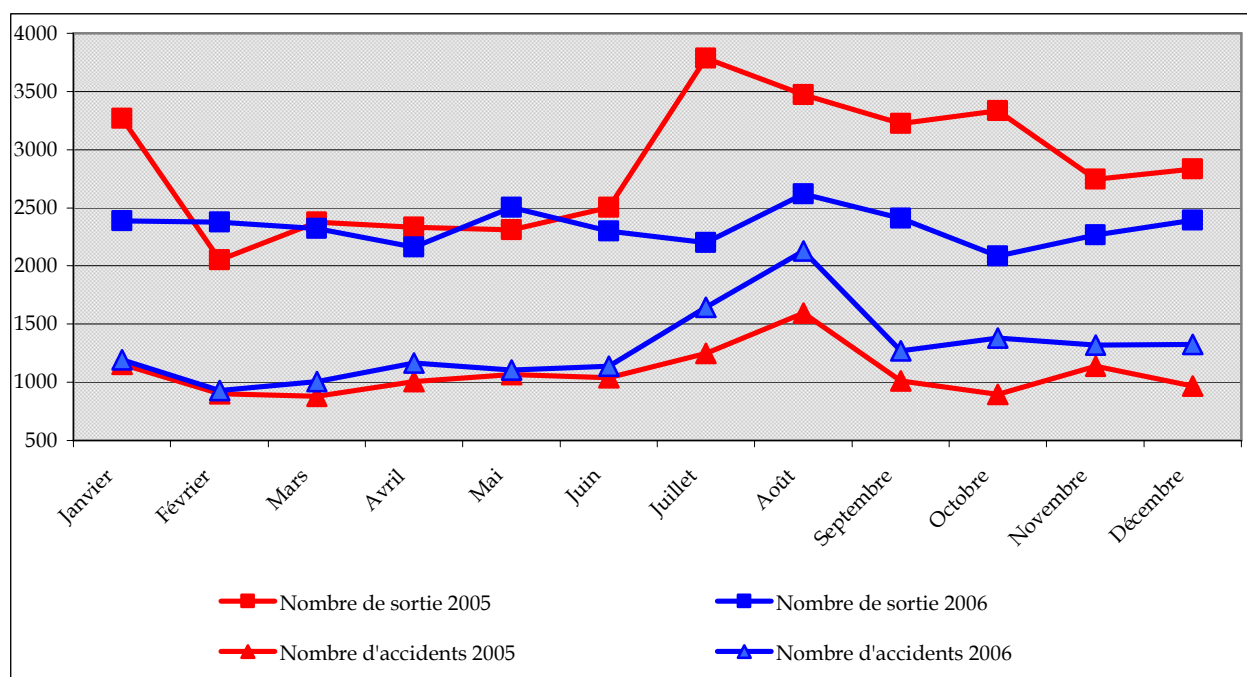
#### DGSN

	Nombre de sortie		Nombre d'accidents	
	2005	2006	2005	2006
<b>Janvier</b>	2423	2362	3102	2909
<b>Février</b>	2553	2077	2865	2753
<b>Mars</b>	2951	2435	3223	3238
<b>Avril</b>	2736	2373	3008	2964
<b>Mai</b>	2877	2312	3183	3430
<b>Juin</b>	2423	2875	3353	3227
<b>Juillet</b>	1735	1962	3496	3591
<b>Août</b>	1797	2676	3593	3576
<b>Septembre</b>	2154	2519	3172	3142
<b>Octobre</b>	2472	2417	3195	3358
<b>Novembre</b>	2458	2650	3126	3298
<b>Décembre</b>	2517	2875	3340	3396
<b>Total</b>	29096	29533	38656	38882



## GR

	Nombre de sortie		Nombre d'accidents	
	2005	2006	2005	2006
<b>Janvier</b>	3266	2387	1155	1194
<b>Février</b>	2054	2375	901	930
<b>Mars</b>	2374	2321	878	1008
<b>Avril</b>	2330	2160	1007	1168
<b>Mai</b>	2311	2504	1068	1104
<b>Juin</b>	2501	2299	1040	1140
<b>Juillet</b>	3783	2198	1247	1642
<b>Août</b>	3472	2619	1594	2128
<b>Septembre</b>	3226	2410	1014	1269
<b>Octobre</b>	3332	2086	896	1382
<b>Novembre</b>	2743	2264	1137	1318
<b>Décembre</b>	2833	2395	966	1327
<b>Total</b>	34225	28018	12903	15610



Il ressort de l'analyse de ces données que le renforcement du contrôle pendant un mois donné se traduit généralement par une diminution du nombre d'accident le mois suivant et une diminution de ce volume se traduit par une augmentation de ce nombre.

En hors agglomération, la comparaison des données de contrôle et des accidents pour les années 2005 et 2006 fait ressortir une diminution de volume de contrôle en 2006 en comparaison avec 2005. En effet, les volumes d'activité réalisés en 2005 et 2006 sont respectivement de 34.225 et 28.018 sorties, soit une diminution de 18% surtout au niveau du

2<sup>ème</sup> semestre 2006. Ce relâchement s'est traduit par une augmentation du nombre d'accidents qui est passé de 12.903 à 15.610, soit une augmentation de 21 %.

Pour ce qui est du 1<sup>er</sup> semestre le volume de sorties étant resté pratiquement le même, le nombre d'accident a suivi la même tendance qu' en 2005.

En ce concerne l'activité de contrôle en agglomération, les volumes réalisés en 2005 et 2006 sont resté quasiment au même niveau, soit 29.096 en 2005 et 29.533 en 2006. Il en est de même pour le nombre d'accidents qui est resté quasiment constant, soit 38.656 en 2005 et 38.882 en 2006. Ce constat laisse entendre que la forte diminution du nombre de tués enregistré en 2006 en agglomération, soit -16,17% en comparaison avec celui de l'année 2005, reste tributaire de la réduction du degré de gravité des accidents de la circulation en ville suite à l'introduction de l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux sièges avant.

**Compte tenu de ce qui précède, il est à conclure que le nombre d'accidents est fortement lié à l'action de contrôle et aux volumes d'activité des corps de contrôle c'est ce qui explique les résultats très intéressants en 2005. De ce fait, il est indispensable d'affiner l'analyse de l'ensemble de ces données de manière à fixer pour chaque corps de contrôle un volume d'activité minimal par type d'infraction à respecter.**

### III- 4 Constats

**1<sup>ère</sup> constat – Baisse de l'indice de gravité des accidents :** L'exploitation des statistiques définitives d'accidents corporels de la circulation routière survenus durant la période 2002-2006 fait ressortir une baisse de l'indice de gravité des accidents (cumul des nombres de tués et des blessés graves pour cents accidents).

Période	Total Accidents	Hors agglomération	En agglomération
2002	35.72	92.63	14.43
2003	35.74	90.56	13.81
2004	33.88	86.84	14.31
2005	30.39	77.7	14.39
2006	29.59	73.96	11.12

L'année 2006 a enregistré une diminution de la gravité des accidents par rapport à la même période de 2005 aussi bien en agglomération qu'en rase campagne. En particulier, les agglomérations ont connu une chute importante passant de 14.39 en 2005 à 11.12 en 2006, **ce qui confirme l'impact positif de la mise en œuvre des dispositions réglementaires relatives au port de la ceinture de sécurité.**

**2<sup>ème</sup> constat - Problématique des usagers vulnérables :** 67% de l'ensemble des tués ont été constatés en hors agglomération pendant la période 2004-2006. Le nombre de tués parmi les usagers vulnérables, à savoir les piétons et les usagers de deux roues, représente 41% de l'ensemble des tués, ce qui confirme la nécessité de prévoir au niveau du PSIU II 2008-2010 des actions pour la prise en charge de la problématique des pénétrantes des agglomérations, de manière à préparer l'utilisateur de la route au changement du contexte et de l'environnement routier.

« Tableau - En hors agglomération »

	2004	2005	2006	Total 2004 -2006	%
Piétons	613	575	647	1835	25%
Usagers des deux roues sans moteur	143	160	143	446	6%
Cyclomotoristes	194	240	284	718	10%
Usagers de voitures de tourisme	1193	966	1048	3207	44%
Usagers d'autobus	2	1	13	16	0%
Usagers d'autocars	173	65	157	395	5%
Usagers de camions	256	208	264	728	10%

La même problématique concernant les usagers vulnérables est constatée en agglomération où les piétons et les usagers de deux roues représentent 77% de l'ensemble des tués durant la période 2004-2006.

« Tableau - En agglomération »

	2004	2005	2006	Total 2004 -2006	%
Piétons	563	550	519	1632	46%
Usagers des deux roues sans moteur	116	121	94	331	9%
Cyclomotoristes	255	289	252	796	22%
Usagers de voitures de tourisme	235	245	188	668	19%
Usagers d'autobus	1	1	3	5	0%
Usagers d'autocars	2	3	0	5	0%
Usagers de camions	44	51	35	130	4%

Ce constat interpelle les régions pour renforcer leurs efforts en matière de lutte contre l'insécurité routière en agissant sur les aménagements légers, le contrôle du port de casque, les aménagements à la sortie de écoles etc.

**3<sup>ème</sup> constat - Transport professionnel : conditions sociales du personnel de conduite :** En hors agglomération, 15% des tués ont été constatés parmi les usagers des moyens de transport professionnel (autocars et camions). Des actions urgentes ciblées sur la formation continue et l'amélioration des conditions sociales des conducteurs doivent être entreprises.

## Autres constats - Décisions du CISR non encore réalisées

**1- Création d'un numéro d'appel unique permettant l'interconnexion des numéros d'appel au secours (15, 19, 177) et du centre de régulation médicale :** La mise en œuvre de cette action s'est heurtée à des contraintes liées à l'insuffisance de la coordination opérationnelle formalisée entre les principaux intervenants dans les secours (Ministère de la Santé, la DGSN et la GR) ainsi que les divergences des modes de fonctionnement des structures relevant de ces intervenants.

**2- Mise à niveau des gares routières (GRV) :** La situation actuelle des GRV fait ressortir un certain nombre de dysfonctionnements qui entachent leur bonne gestion en tant qu'infrastructure devant fournir un minimum de confort, d'information, et de sécurité aux voyageurs et aux transporteurs, tout en conciliant l'impératif de rigueur financière et la mission de service public.

Cette situation trouve son origine, entre autres, dans la multiplicité des textes qui régissent les gares routières et les intervenants (collectivités locales, transporteurs, Ministère de l'Intérieur, Ministère de l'Équipement et du Transport), et qui se traduisent souvent par une dilution des responsabilités et un manque de maîtrise du secteur. Les motivations et les intérêts de ces différents intervenants sont souvent divergents.

Pour remédier à cette situation, et en application des décisions du CISR du 6 septembre 2004, une commission regroupant des représentants du Ministère de l'Intérieur, du Ministère de l'Équipement et du Transport, de la Gendarmerie Royal et de la Direction Générale de la Sûreté Nationale a été constituée en vue de mettre en place un plan d'action pour la mise à niveau des GRV.

Les travaux de cette commission ont abouti à l'élaboration des documents types ci-après :

- Le cahier des charges type d'exploitation des GRV précisant les différents aspects contractuels liant le maître d'ouvrage à l'exploitant ;
- Le règlement intérieur type des GRV définissant les obligations et les engagements des différents intervenants.

Le Ministère de l'Intérieur a été saisi en date du 15 mai 2006 pour inviter Messieurs les Walis et les Gouverneurs à généraliser l'application des documents précités à l'ensemble des gares routières. Or, à ce jour, il y'a lieu de noter que si pour les nouvelles GRV, le Ministère de l'équipement et d Transport exige la production des documents précités avant l'établissement de l'arrêté ministériel obligeant les transporteurs concernés à utiliser les équipements de la GRV, la question reste posée pour les GRV existantes dont une bonne partie continue à être exploitée sans être soumis ni au cahier des charges ni au règlement intérieur.

Cependant, la mise en œuvre et le suivi de leur exécution qui aura certainement un impact positif sur l'amélioration des conditions d'exploitation des GRV doivent être accompagnées par d'autres actions structurelles à valeur ajoutée immédiate. Il s'agit notamment de :

- L'amélioration de la sécurité au sein de la gare routière pour les voyageurs et les usagers avec une télésurveillance permanente liée aux services de la police ;
- L'abolition de l'exploitation des guichets et de la billetterie par des tiers et la mise en place d'un système de billetterie moderne à l'instar de celui pratiqué dans les guichets de l'O.N.C.F ;
- La gestion directe de la gare par un personnel qualifié d'un concessionnaire adéquat (avec uniforme et badge) et l'externalisation de la surveillance et du nettoyage ;
- L'intégration des bureaux de chargement du transport national et international au sein de la gare de la ville ;
- L'intégration du Transport International Routier de voyageurs ;
- La gestion informatisée et centralisée des autocars basés ;
- L'accessibilité à l'information sur le trafic routier ;
- La mise en place d'espaces permettant un accès aisé et sécurisé aux quais, une circulation fluide avec une signalisation claire, des espaces de repos/attente, des cabines de téléphones, restauration, presse, infirmerie, boutiques, parking pour les voitures, sanitaires, service de consigne des bagages ;
- Mise en place éventuelle de services de navettes pour permettre une meilleure accessibilité à la gare à partir des principaux quartiers de la ville.

**3- Insuffisance des aménagements légers en ville :** Des diagnostics doivent être réalisées par les villes pour déterminer la nature des aménagements légers à mettre en place pour apporter les solutions adéquates à l'insécurité routière.

Les études réalisées par le CNPAC en partenariat avec les villes de Fès et Casablanca qui doivent constituer un modèle à suivre par les autres villes, ont mis en évidence les carences en matière d'intégration de la composante « Sécurité Routière » dans les projets de la ville. La mise en œuvre des recommandations issues de ces études nécessite des moyens financiers importants qui doivent être mobilisés en développant le partenariat avec les organismes publics, les opérateurs économiques et industriels locaux, les ONG et la coopération internationale pour attirer des financements, voire des dons. La réalisation de ces aménagements peut être faite via les projets de mise à niveau des villes.

**4- Soumission des autocars de plus de 5 ans d'âge à une visite technique spécialisée systématique :** Cette action qui nécessite préalablement une concertation avec les professionnels n'a pas été mise en œuvre. La mise en œuvre de la réforme des CVT, apportant rigueur et professionnalisme répond différemment à cette décision.

## IV- Plan Stratégiques Intégré d'Urgence de la sécurité Routière 2008-2010 (PSIU II)

Dans le cadre de la continuité des efforts consentis par le Gouvernement en matière de lutte contre les accidents de la circulation routière, le Comité Permanent de la Sécurité Routière (CPSR) a élaboré un deuxième plan PSIU II couvrant la période 2008-2010.

**L'objectif étant d'instaurer une tendance continue à la baisse des nombres annuels des tués et des blessés graves dans les accidents de la circulation routière.**

### 1- Orientations :

Pour l'élaboration du PSIU II, des orientations ont été arrêtées à la lumière des enseignements tirés de l'évaluation faite du PSIU I 2004-2006, à savoir :

- Maintien de l'effort de coordination et de concertation au niveau national et régional ;
- Activation de l'approbation du nouveau code de la route ;
- Renforcement des actions de contrôle et des sanctions (mise en place d'un plan de contrôle réactualisé périodiquement avec la GR et la DGSN, généralisation du contrôle automatisé) ;
- Poursuite de la réalisation des actions déjà entamées:
  - o Mise à niveau du contrôle technique ;
  - o Mise à niveau de l'enseignement de la conduite ;
  - o Mise à niveau de la signalisation routière.
- Mise à niveau de la conduite professionnelle:
  - o Développement de la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs professionnels ;
  - o Réglementation du temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels ;
- Poursuite de la réalisation des aménagements de sécurité routière en rase campagne : traitement des points noirs, constructions des murets de protection, voies cyclables,...) ;
- Réalisation des aménagements légers de sécurité routière en ville:
  - o Faire le diagnostic de sécurité routière au niveau des villes ;
  - o Mettre à niveau les pénétrantes des agglomérations.
- Prise en considération de la problématique des accidents impliquant les usagers vulnérables en particulier les enfants ;
- Dotation des collectivités locales en crédits spécifiques dédiés au financement des actions de sécurité routière ;
- Réduction des délais d'intervention des secours ;
- Mise en place des indicateurs de suivi et d'évaluation de l'impact intermédiaire des actions de sécurité routière.

La traduction de ces orientations au niveau du nouveau plan se fera par la reconduction des 7 axes du PSIU I.

Pour chaque axe, le nouveau plan prévoit **la consolidations des acquis du premier plan** en matière de coordination et de contrôle, **la poursuite de la réalisation des actions déjà entamées** et non encore achevées et **l'intégration de nouvelles actions structurantes** devant avoir un impact certain sur l'amélioration de la sécurité routière.

Compte tenu de ce qui précède, le PSIU II s'articule autour des 8 axes ci-après:

1. **Coordination et gestion de la sécurité routière à haut niveau.**
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.**

## **2- Méthodologie pour l'élaboration du plan national de contrôle**

Les objectifs du plan de contrôle sont :

- Promouvoir la sécurité routière;
- Garantir les conditions saines et correctes de concurrence entre les entreprises de transport;
- Assurer la coordination et la complémentarité des actions de contrôle:
  - ✓ Cibler les actions de contrôle;
  - ✓ Optimiser l'utilisation des moyens de contrôle;
  - ✓ Disposer d'un référentiel pour l'évaluation du contrôle.

Les principes du plan de contrôle reposent sur les éléments suivants :

- **La complémentarité des interventions des différents corps de contrôle** pour une couverture optimal des infractions les plus en cause dans les accidents de la circulation;
- **La traçabilité et la transparence des opérations de contrôle du transport professionnel :**
  - ✓ Pour chaque arrêt, le conducteur se verra remis un check liste de contrôle indiquant notamment la date et l'heure de contrôle, le point de contrôle, l'identification des agents de contrôle ainsi que les constats concernant l'ensemble des points contrôlés.



L'objectif étant de garantir la transparence, la responsabilisation des agents de contrôle, la crédibilité du contrôle et éviter la multiplication des contrôles professionnels. En outre, permettre de définir les responsabilités en cas d'accident.

- L'évaluation périodique des actions de contrôle et des résultats obtenus;
- **La mise en place d'un contrôle dynamique ajusté et adapté semestriellement en fonction des résultats d'évaluation ;**
- Pour le transport professionnel, identification des points de localisation des postes de contrôle sur les principaux axes de circulation :
  - ✓ Le choix des points de contrôle à caractère professionnel sera fait de manière à réduire au maximum le nombre de contrôle (au plus un point de contrôle entre deux agglomérations).
  - ✓ **Sur un même voyage, le véhicule (camion ou autocar) sera soumis au plus une seule fois à un contrôle exhaustif (conducteurs, documents de transport, état mécanique, dispositifs de sécurité ...).**
  - ✓ Les camions et autocars ne doivent pas être arrêtés en dehors de ces points pour un contrôle portant sur les aspects à caractère professionnel.
  - ✓ Le surnombre et la surcharge peuvent être contrôlés au niveau de l'ensemble des postes de contrôle précités, car ce genre d'infraction peut se produire à tout moment le long du trajet.
- **En milieu urbain, concentrer le contrôle par la DGSN sur les zones d'accumulation des accidents. Les études réalisées par le CNPAC à Fès et Casablanca, relatives à l'identification des zones d'accumulation des accidents de la circulation et qui seront étendues aux autres grandes villes, doivent être prises comme support à l'élaboration de la composante urbaine des plans régionaux de contrôle.**

**Les principales infractions suivantes, sources d'accidents graves, sont retenues pour l'établissement d'un plan de contrôle prioritaire, intégré et global:**

- **Contrôle de la vitesse ;**
- **Contrôle de la surcharge ;**
- **Le contrôle technique des véhicules automobiles ;**

La vitesse est considérée comme première cause d'accident et un facteur aggravant en cas de choc. Plus la vitesse est grande, plus le dégât potentiel dans une situation d'accident est grave. Le contrôle de la vitesse sera axé principalement en hors agglomération sur les sections de routes à forte densité d'accidents graves ainsi que sur les alignements droits, incitant à l'excès de vitesse. Les sections de routes, ayant enregistré des accidents de la circulation à cause de l'excès de vitesse, seront identifiées sur la base des statistiques de 2004-2007.

La surcharge, quant à elle est un facteur prépondérant dans la survenue des accidents dans la mesure où elle contribue à mettre le véhicule en situation d'instabilité et diminue

considérablement les capacités et l'efficacité de ses organes de sécurité (freins, amortisseurs, organes de direction). La surcharge peut être un facteur aggravant si de surcroît, il s'agit d'un virage dangereux d'une section en pente, d'un problème d'adhérence de la chaussée ...

Pour réduire l'impact négatif de la surcharge sur la sécurité routière et l'état des routes, il sera procédé à l'achèvement du programme national des stations fixes de pesage automatique des véhicules par la construction des stations de Marrakech, Tanger, Agadir et Oujda. Le Contrôle au niveau de ces quatre stations et de celles déjà en activité à Casablanca, Fès et Rabat permettra d'intercepter 80% du trafic des camions au niveau national. Pour le reste du trafic, des contrôles mobiles de la surcharge au moyen des bascules de pesage seront opérés selon des programmes ciblés prédéfinis.

**Devant la rareté des moyens et pour assurer une réelle complémentarité de l'action de contrôle, des priorités en terme de contrôle seront fixées à chaque corps de contrôle comme suit :**

- **Pour la GR, en priorité, le contrôle de la vitesse couplé dans certains cas avec les autres infractions en rase campagne notamment le port de la ceinture de sécurité aux places arrières du véhicule ;**
- **Pour la DGSN, en priorité , le contrôle du port de casque, des feux, de la ceinture de sécurité, de l'utilisation du portable à bord du véhicule, du transport des enfants de moins de dix ans aux places avant du véhicule et de la vitesse en cas de nécessité ;**
- **Pour le MET, le contrôle technique, le contrôle de la surcharge et le contrôle professionnel.**

**A ce titre, le « guide de contrôle », élaboré en novembre 2007, constituera l'outil de référence à l'intervention de l'ensemble des corps de contrôle.**

Pour assurer cette complémentarité, la commission centrale de suivi de l'action de contrôle sera chargée de la validation des programmes trimestriels de contrôle. Lesquels programmes doivent faire ressortir pour chaque type de contrôle (vitesse, surcharge, feux, contrôle technique ...):

- Les nombres de sorties ;
- Les volumes horaires ;
- Le calendrier des contrôles ;
- Les lieux de contrôle.

Il en est de même pour la programmation du contrôle mobile technique, du contrôle mobile de la surcharge des axes et les contrôles de l'aptitude physique et de l'alcoolémie au niveau des gares et des haltes routières.

Au vu de l'évaluation de l'exécution du programme et du degré d'atteinte des objectifs assignés au plan de contrôle, la commission précitée doit ajuster son programme et l'adapter en conséquence. A ce titre, le plan de contrôle mettra en place les procédures et les formulaires nécessaires pour assurer la fiabilité de l'information recueillie sur les opérations de contrôle. Les informations doivent remonter de façon régulière et satisfaisante du terrain au niveau de la commission centrale, mais également que des échanges d'informations aient lieu entre les différents services en charge du contrôle.

Il va sans dire qu'il est indispensable que la communication sur les opérations de contrôle et que la publicité sur les sanctions prises soient assurées en direction de la profession et de la presse en les informant d'une manière régulière de la nature et du nombre des infractions relevées ainsi que des suites qui leur ont été réservées.

### **3- Etude d'identification des zones d'accumulation des accidents en milieu urbain**

Le CNPAC a réalisé au cours du PSIU I 2004-2006 des études d'identification des accidents de la circulation au niveau des agglomérations de Casablanca et Fès.

Ces études s'articulent autour des trois missions suivantes :

- mission 1 : diagnostic de la sécurité routière dans la ville ;
- mission 2 : cartographie et localisation des accidents de la circulation durant une période de cinq ans ;
- mission3 : analyse approfondie des zones d'accumulation d'accidents, enquêtes et observations.

Ces études ont permis de disposer pour les deux villes de Fès et Casablanca d'une cartographie de localisation des points d'accumulation d'accidents, et pour la ville de Casablanca, de propositions détaillées pour l'aménagement et la mise à niveau de 20 points noirs identifiés. Des propositions similaires seront faites pour la ville de Fès.

**La ville de Casablanca doit prendre en charge lesdites propositions dans ses plans de mise à niveau.**

**Vu l'intérêt des résultats de ces études pour Casablanca et Fès, il est recommandé d'étendre la réalisation de ce genre d'études aux autres grandes villes du Royaume et ce, dans le cadre d'un partenariat à définir entre le CNPAC et les villes concernées.**

**Axe1: Coordination et gestion de la sécurité routière à haut niveau**

Intitulé de l'action	Consistance de l'action	Entités responsables	Ressources nécessaires	Situation actuelle	Echéancier de réalisation
<b>Coordination et gestion de la sécurité routière : Veiller à la régularité des réunions des différents comités et commissions</b>				Publication en 2006 du décret portant création des comités CISR, CPSR et CRSR.	2008-2010  Action continue Cf. fréquences arrêtées
Comité Interministériel de Sécurité Routière	Tenir au moins deux réunions annuelles du CISR	MET (DTR)		Tenue de six réunions de CISR	
Comité Permanent de la Sécurité Routière	Tenir au moins trois réunions par an du CPSR	MET (DTR)		Tenue de cinq réunions de CPSR	
Comités régionaux de la Sécurité Routière.	Tenir au moins des réunions trimestrielles du CRSR	MET (DRE)			
Sous comités techniques issus des comités régionaux	Tenir au moins une réunion par mois	MET (DRE)			
Réunion avec le corps de la magistrature	Tenir une réunion annuelle	Ministère de la justice		2 réunions tenues depuis (1 en 2004 et 1 en 2006)	
Commission centrale de suivi des actions de contrôle	Tenir des réunions mensuelles	MET (DTR)		14 réunions tenues depuis le 4 décembre 2006	
Commission nationale d'examen des données statistiques d'accidents	Tenir des réunions mensuelles de validation des statistiques provisoires ;	MET (DRCR)		Tenue des réunions mensuelles depuis septembre 2004.	
	Tenir des réunions annuelles de validation des statistiques définitives;			Tenue des réunions annuelles depuis 1999.	
	Publication de baromètre mensuel.	CNPAC			

## Axe 2 : Législation

Intitulé de l'action	Consistance de l'action	entités responsables	Ressources nécessaires	Situation actuelle	Echéancier de réalisation
Mise en œuvre du nouveau code de la route	Adoption par la chambre des députés et la chambre des conseillers  Publication du code de la route et publication des textes d'application	MET		Projet déposé le 17 janvier 2007 au parlement et en cours de discussion  Réunions tenues avec les représentants des professionnels du secteur de transport	2008-2009
Aboutissement du projet de loi sur le transport de matières dangereuses.	Adoption par le parlement et la chambre des conseillers  Publication du projet de loi  Publication des textes d'application	MET (DTR)		Projet approuvé par le conseil des ministres en novembre 2005 et soumis au parlement conformément à la procédure en vigueur.	2008  2008  2009-2010

### Axe 3 : Contrôle et sanctions

Intitulé de l'action	Consistance de l'action	Entités responsables	Ressources nécessaires	Situation actuelle	Echéancier de réalisation
Renforcement de la synergie entre les différents corps de contrôle (GR, DGSN et MET) et optimisation des moyens de contrôle	Elaboration du plan national de contrôle pour la période 2008-2010  Déclinaison du plan national en plans régionaux de contrôle  Mise en œuvre du plan national et des plans régionaux	Commission centrale de suivi des actions de contrôle (Ministère de la Justice, MET, GR, DGSN)  CRSR (DRE, DRT)  MET, GR, DGSN		Elaboration et diffusion d'un guide (novembre 2007) qui constitue l'outil de référence pour le contrôle	Avril 2008  Mai 2008  2008
Renforcement des effectifs du corps de contrôle relevant du MET (GRV, stations de pesages, contrôle technique mobile, axes routiers)	Recrutement et formation d'insertion de 100 agents de contrôle routier	MET		Nombre de Contrôleurs en activité - GRV : 65 - Axes routiers : 47 - Station fixe de pesage : 4 - 25 nouveaux contrôleurs, recrutés en 2007, seront opérationnels en février 2008	2008-2009
Renforcement des compétences des agents de contrôle routier	Réalisation de cycles annuels de formation continue de courte durée (7 à 15 j de formation) : 12 groupes de 20 personnes dont 8 relevant de la GR et de la DGSN	MET	1.500.000		2008-2010
Contrôle de l'aptitude physique des conducteurs des autocars	Réalisation d'opérations de contrôle inopinées au niveau des GRV et des haltes routières portant sur l'aptitude physique des conducteurs d'autocars.	Ministère de la Santé en concertation avec le MET, DGSN et GR			2008-2010

Contrôle de l'alcoolémie	Acquisition de 250 éthylotests par an pour le contrôle de l'alcoolémie.  Mise en œuvre des contrôles au niveau des GRV et des haltes routières	MET (DSTR)  MET, GR, DGSN	4.000.000 DH		2008-2010  2008-2010
Casier des conducteurs automobile : Changement de supports de permis de conduire et de la carte grise	Généralisation de l'édition pour les nouveaux supports  Entamer le changement pour les anciens supports	DSTR	240 millions DH	Concession pour le changement des supports adjudgée le 18 février 2007  Edition de la première carte en Août 2007.	2008  à partir de 2009
<b>Poursuite de la mise en œuvre du contrôle automatisé :</b>  Contrôle automatisé de la vitesse  Contrôle automatisé de la surcharge	Mise en service des 155 radars fixes déjà installés  Démarrage des deux stations de pesage automatique au niveau de RABAT et de FES  Aménagement et équipement de quatre autres stations de pesage au niveau de Tanger, Oujda, Agadir et Marrakech	MET (DSTR)  MET (DRCR pour l'aménagement) MET (DSTR pour l'équipement)  MET (DRCR pour l'aménagement) MET (DSTR pour l'équipement)	9,57 millions DH  5,4 Millions DH  20 millions DH  12 millions DH	Radars fixes en cours d'expérimentation avec envoi des avis d'infractions pour sensibilisation  Travaux d'aménagement et d'équipement achevés fin 2007	2008  2008  2008

<b>Renforcement du contrôle technique :</b>						
	Poursuite de la mise à niveau des centres de visite technique	Entrée en activité des 2 opérateurs internationaux spécialisés	MET (DSTR)		Nouveau cahier de charges 2006 signé par l'ensemble des CVT	2008
	Mise en réseau des centres de visite technique existants				Sélection des deux opérateurs internationaux par appel d'offres international 2007	2008
Introduction du contrôle technique mobile	Mise en activité des 3 stations mobiles déjà acquises	MET (DSTR)			3 stations mobiles acquises fin 2007	2008
	Acquisition de 4 autres stations mobiles	MET (DSTR)	16.000.000 DH			2008



#### Axe 4 : Formation des conducteurs et examen du permis de conduire

Intitulé de l'action	Consistance de l'action	Entités responsables	Ressources nécessaires	Situation actuelle	Echéancier de réalisation
Réforme et mise à niveau du secteur de l'enseignement de la conduite automobile	Réalisation de l'étude sur le développement du secteur de l'enseignement de la conduite des véhicules automobiles  Mise en œuvre des produits de l'étude (programme national, référentiels pédagogiques et cahier des charges)	MET (DSTR)	4.000.000 DH	Marché d'étude en cours d'adjudication	2008-2009  2008-2010
Poursuite de la réforme de l'examen théorique du permis de conduire	Opérationnalité du système d'examen individualisé avec écrans tactiles et boxes au niveau de l'ensemble des centres d'immatriculation	MET (DSTR)		Equipements (écrans tactiles et boxes) acquis pour tous les centres	2008
Réforme de l'examen pratique	Mise en œuvre du nouveau référentiel de l'examen pratique (suppression du 2 <sup>ème</sup> volant, obligation de l'épreuve de conduite en situation réelle)  Introduction du simulateur de conduite dans l'examen pratique (en circuit fermé)	MET (DSTR)  MET (DSTR)	  40.000.000 DH	Projet d'instruction (nouveau référentiel) achevé et en cours de test dans le cadre d'ateliers de travail avec les examinateurs	2008  2008-2009

Formation continue aux métiers de l'enseignement de la conduite	Formation continue annuelle au profit de l'ensemble des examinateurs au nombre de 185	MET (DSTR)	2.000.000 DH	4 sessions de formation de mise à niveau réalisées en 2007 au profit des 185 examinateurs en activité.	2008-2010
	Formation annuelle de mise à niveau au profit de 2000 moniteurs en activité	MET (DSTR)			2008-2009
<b>Qualification des conducteurs professionnels :</b>  Amélioration des compétences en conduite des conducteurs professionnels	Formation continue de 3.000 conducteurs d'autocars et de camions	MET (DTR)	21.000.000 DH	Action relative à la formation de 1.000 conducteurs d'autocars : <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Convention signée (février 2007) entre le MET, les fédérations de transport public de voyageurs et l'OFPPPT.</li> <li>✓ Convention de financement de l'action signée (octobre 2007) entre le Ministère de l'économie et des finances, le MET et l'OFPPPT</li> </ul>	2008 - 2010

## Axe 5 : Infrastructures routières et voiries urbaines

Intitulé de l'action	Consistance de l'action	entités responsables	Ressources nécessaires	Situation actuelle	Echéancier de réalisation
Elaborer et réaliser des programmes d'homogénéisation d'itinéraires routiers en rase campagne.	Elaborer et mettre en œuvre des programmes annuels d'homogénéisation des équipements routiers;	MET (DRCR, DRE/DPE)	90 Millions de Dirhams à raison de 30 Millions de Dirhams par an	Réalisation d'un programme d'homogénéisation des équipements routiers au titre de 2004 pour un coût de 60 millions DH	2008-2010
Poursuivre l'élaboration et la réalisation des programmes de traitement des Points Noirs (PN) en rase campagne	Elaborer et mettre en œuvre des programmes annuels de traitement des points noirs en rase campagne à raison de 40 points noirs par an.	MET (DRCR, DRE/DPE)	180 Millions de Dirhams à raison de 60 Millions de Dirhams par an	Réalisation de programmes annuels de traitement de points noirs en rase campagne sur la période 2004-2006 comme suit : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2004 : 10 PN pour 104 MDH;</li> <li>- 2005 : 12 PN pour 15 MDH;</li> <li>- 2006 : 17 PN pour 26 MDH.</li> </ul>	2008-2010
Poursuivre l'élaboration et la réalisation des programmes de construction de murets de protection en rase campagne	Elaborer et mettre en œuvre des programmes annuels de construction de murets de protection en rase campagne le long des cols montagneux, et ce à raison de 10 000 ml par an	MET (DRCR, DRE/DPE)	15 Millions de Dirhams à raison de 5 Millions de Dirhams par an	Réalisation de programmes annuels de construction de murets de protection en rase campagne sur la période 2004-2006 comme suit : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2004 : 9673 ml pour 6 MDH ;</li> <li>- 2005 : 6000 ml pour 2 MDH ;</li> <li>- 2006 : 2824 ml pour 1 MDH.</li> </ul>	2008-2010

<p>Elaboration et réalisation des programmes d'aménagement des voies cyclables pour les deux roues.</p>	<p>Réalisation de la 2ème tranche des études/fiches techniques des aménagements de voies cyclables.</p> <p>Elaborer et mettre en œuvre des programmes annuels d'aménagement des voies cyclables pour les deux roues.</p>	<p>MET (DRCR, DRE/DPE)</p>	<p>Réalisation de l'aménagement des voies cyclables le long de 127 Km de routes pour un coût de 40 millions de DH.</p>	<p>Réalisation de la 1ère tranche des études/ fiches techniques d'aménagement des voies cyclables</p> <p>En 2005 : Réalisation de l'aménagement de 5.5 Km de voies cyclables pour un coût de 1.3 millions de DH.</p> <p>En 2006 : Réalisation de l'aménagement de 21.5 Km de voies cyclables pour un coût de 7.4 millions de DH.</p>	<p>2008-2010</p>
<p>Elaboration et réalisation d'un programme d'aménagement de voies latérales dans les zones agricoles</p>	<p>Réalisation de la 2ème tranche des études/fiches techniques des aménagements de voies latérales dans les zones agricoles.</p> <p>Elaborer et mettre en œuvre des programmes annuels d'aménagement de voies latérales dans les zones agricoles.</p>	<p>MET (DRCR, DRE/DPE)</p>	<p>Réalisation de l'aménagement des voies latérales le long de 97 Km de routes pour un coût de 45 millions de DH.</p>	<p>Réalisation de la 1ère tranche des études/ fiches techniques d'aménagement de voies latérales dans les zones agricoles</p>	<p>2008-2010</p>

<p>Elaboration et réalisation d'un programme d'aménagement des aires de stationnement des véhicules le long des routes nationales</p>	<p>Identification des sites d'aménagement de 20 aires.</p> <p>Elaboration d'une esquisse type d'aménagement.</p> <p>Aménagement des aires précitées au niveau régions et provinces concernées.</p>	<p>MET (DRCR, DRE/DPE)</p>	<p>2.000.000 DH</p>	<p>Circulaire élaborée et diffusée</p>	<p>2008</p> <p>2008</p> <p>2009 - 2010</p>
<p>Elaboration et réalisation d'un programme d'aménagement des aires pour l'évacuation des huiles de poisson transporté par camions.</p>	<p>Identification des sites d'aménagement de 20 aires.</p> <p>Elaboration d'une esquisse type d'aménagement.</p> <p>Aménagement des aires précitées au niveau régions et provinces concernées.</p>	<p>MET (DRCR, DRE/DPE)</p>	<p>2.500.000 DH</p>		<p>2008</p> <p>2008</p> <p>2009 - 2010</p>
<p>Pénétrantes des agglomérations : Réalisation d'aménagements spécifiques pour préparer les usagers de la route au changement d'environnement</p>	<p>Identification des pénétrantes.</p> <p>Elaboration d'une esquisse type d'aménagement.</p> <p>Réalisation des aménagements.</p>	<p>MET (DRCR, DRE/DPE) , Ministère de l'Intérieur</p>	<p>Partenariat (MET, Ministère de l'Intérieur), coût à estimer ultérieurement.</p>		<p>2008</p> <p>2008</p> <p>2009 - 2010</p>

Voies urbaines	Intégration des aménagements de sécurité routière dans les programmes de mise à niveau des villes (plans de circulation et PDU)	Ministère de l'Intérieur			2008-2010
	Elaborer et publier les arrêtés des nouveaux signaux routiers	MET (DRCR) en concertation avec le Ministère de l'Intérieur		Arrêtés signés conjointement par MET et MI . Publication en cours au SGG	2008-2009
	Elaborer et diffuser un guide sur la signalisation routière en milieu urbain.	MET (DRCR)	100.000 DH	Guide en cours de finalisation	2008-2009
	Elaborer et diffuser un guide méthodologique pour la prise en compte de la composante « sécurité routière » dans l'élaboration des plans de circulation en milieu urbain.	MET (DRCR)	100.000 DH	Guide élaboré et présenté lors du séminaire sur la sécurité routière 16 et 17 janvier 2008.	2008-2009
	Elaborer un guide concernant l'adéquation de la signalisation verticale relative à la vitesse par rapport à l'environnement routier en milieu urbain.	CNPAC	1.500.000 DH	Etude en cours de réalisation sur 3 villes pilotes à savoir Rabat, Salé et TEMARA.	2008-2009
	Mettre en œuvre le guide de la signalisation urbain	Collectivité locales / Ministère de l'Intérieur			2008-2010

## Axe 6 : Secours dispensés aux victimes des accidents de la circulation

Intitulé de l'action	Consistance de l'action	entités responsables	Ressources nécessaires	Situation actuelle	Echéancier de réalisation
Amélioration de la coordination	Extension de la formation des professionnels impliqué dans les secours en cas d'accident de circulation aux régions les plus accidentogènes. Cela aura pour effet d'améliorer les compétences et de créer des relations directes entre les différents intervenants locaux.	Ministère de la Santé en collaboration avec la Protection Civile, le Croissant Rouge Marocain, la DGSN et la GR.	230.000 DH par an sur le budget du Ministère de la Santé (5 sessions, 3 régions par session)	Les différentes actions de formation multisectorielle et l'élaboration consensuelle de la stratégie nationale de gestion des urgences médicales ont permis l'instauration d'une dynamique de partenariat	2008-2010
Instauration de la régulation médicale : coordination des moyens pour l'intervention	Extension de la régulation médicale aux autres sites non encore touchés (Régions DOUKALA-ABDA et LAAYOUNE) Cette action vise à prendre en charge et à transporter les victimes des accidents de la circulation routière dans des délais et des conditions les plus adéquates.	Ministère de la santé en collaboration avec la Protection Civile, les services de santé militaire, la DGSN et la GR.	4.000.000 DH Sur le budget du Ministère de la Santé	La mise en place des équipements nécessaires à la régulation médicale pour les 11 SAMU a touché 9 SAMU dont 2 sont opérationnels (Rabat et Casablanca). L'équipement des 2 autres SAMU est prévu en 2008.	2008-2010

Amélioration de la communication sectorielle	Création d'un réseau de télécommunication pour les SAMU avec possibilité d'interconnexion entre les principaux acteurs actifs, à savoir : Ministère de l'Intérieur (Protection Civile, DGSN), Administration Chargée de la Défense Nationale (Service de la Santé Militaire, GR)	Ministère de la Santé	3.000.000 DH Budget du Ministère de la Santé	3 régions sont actuellement dotées en moyen de radiocommunication (SAMU, service des urgences et ambulances)	2008-2010
Amélioration du partenariat	Elaboration de circulaires conjointes entre les principaux acteurs actifs impliqués dans l'urgence  Elaboration de procédures pour les interventions entre les principaux acteurs	Ministère de la Santé Ministère de l'Intérieur (Protection Civile, DGSN), Administration Chargée de la Défense Nationale (Service de la Santé Militaire, GR)	Ministère de la Santé	Le processus et procédures de diffusion de l'alerte entre les principaux intervenants ne sont pas systématisés	2008-2010
Renforcement de compétences des responsables régionaux	Extension aux 12 régions restantes du Cours national de gestion multisectorielle des risques sanitaires y compris la gestion des « urgences collectives »	Ministère de la Santé en collaboration avec la Protection Civile, le Croissant Rouge Marocain et le service de la santé militaire	Budget OMS	4 sessions de ce Cours national ont été organisées au profit de 4 régions	2007-2009



Amélioration des procédures de la visite médicale pour l'obtention du permis de conduire	<p>Organisation d'ateliers dédiés à améliorer la gestion de ces centres de visite.</p> <p>L'amélioration visée touche les divers aspects organisationnels tels que le système d'information, l'organisation du travail, le matériel d'examen...</p>	Ministère de la Santé en collaboration avec le CNPAC, le Ministère de la Justice et la Protection Civile	60.000 DH Budget du Ministère de la Santé	Depuis l'organisation du séminaire en 2005, les visites se sont améliorées en terme d'organisation du personnel impliqué dans le processus.	2008-2010
Renforcement des compétences des professionnels de santé dans le domaine de l'urgence médicale	Développement des compétences dans le domaine de la régulation médicale et d'intervention médicale pré hospitalière (médicale ou infirmière)	Ministère de la Santé en collaboration avec le Ministère de l'Intérieur (Protection Civile, DGSN), l'Administration Chargée de la Défense Nationale (Service de Santé Militaire, GR)	Budget du Ministère de la Santé	<p>La formation en urgentologie se fait actuellement au niveau de Casablanca et de Rabat au profit des médecins urgentistes</p> <p>Depuis 2005, l'Institut Nationale de Techniciens Ambulanciers a formé 3 groupes de 75 personnes recrutées au niveau des SAMUS. 1 groupe est en cours de formation.</p>	2008-2010
Mise à niveau du parc ambulancier	Renforcement du parc ambulancier en ambulances équipées (équipement d'urgence et de réanimation) selon les normes arrêtées dans la stratégie nationale de gestion des urgences médicales	Ministère de la Santé  Protection Civile, Croissant Rouge Marocain	7 millions de DH Budget Ministère de la Santé  A estimer ultérieurement	L'acquisition chaque année d'ambulances médicalisées équipées au profit des SAMU et des Hôpitaux selon les nouvelles normes a permis la rénovation du parc ambulancier du Ministère de la Santé.	2008-2010

Réglementer le transport sanitaire	Elaboration d'un projet de texte de loi réglementant le transport sanitaire	Ministère de la Santé Ministère de l'Équipement et du Transport Ministère de l'Intérieur (Protection Civile)		Il n'existe aucune réglementation des transports sanitaires au Maroc	2008-2010
Couverture des axes routiers en centre de secours	-Construction des centres de secours routiers modulaires sur les principaux axes routiers en vue de rapprocher les secours des points noirs  - acquisition de 150 ambulances	Ministère de l'Équipement en coordination avec le Ministère de l'Intérieur et les collectivités locales	1 ambulance 1 véhicule de secours routier 1 centre de secours modulaire pouvant être déplacé	les distances à parcourir par les ambulances pour arriver sur les lieux des accidents sont parfois anormalement importantes	2008-2010
Couverture des axes <b>autoroutiers</b> en centres de secours	Instauration d'un partenariat entre la Direction de la Protection Civile et l'ADM pour la construction et l'équipement des centres de secours autoroutiers	L'ADM en partenariat avec la Direction de la Protection Civile	- x centres de secours modulaires équipés à définir en fonction des besoins	A l'heure actuelle, le seul axe couvert est l'axe Rabat-Casablanca (niveau Bouznika)	2008-2010
Renforcement de la couverture <b>urbaine</b> par des centres de secours	<b>42</b> centres de secours urbains seront édifiés au cours des trois prochaines années dans le but de rapprocher davantage les secours des populations urbaines et les zones environnantes	Le ministère de l'Intérieur	Programme en cours de réalisation	La couverture des centres urbains par des unités de secours se fait actuellement par 130 centres d'interventions seulement	2008-2010

**Axe 7 : Communication et éducation**

Intitulé de l'action	Consistance de l'action	entités responsables	Ressources nécessaires	Situation actuelle	Echéancier de réalisation
<p><b>Vulgarisation des Lois et règlements :</b></p> <p>Plan de communication relatif au nouveau Code de la Route</p>	<p>Accompagnement du processus d'adoption du nouveau projet de code de la route et sa mise en application par un plan de communication selon les grandes étapes suivantes :</p> <p>Étape 1 : Phase d'approbation du projet de Code de la Route par le Parlement : Mettre en avant les nouveautés du projet de Code de la Route</p> <p>Etape 2 : Phase d'entrée en vigueur du nouveau Code de la Route : Vulgarisation auprès de l'opinion publique</p>	CNPAC	Coût annuel moyen de 45 millions de DH	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Organisation d'une journée portes ouvertes au Parlement</li> <li>- Conception et production de 3 spots TV et 4 spots Radio</li> <li>- Conception d'un Dépliant</li> <li>- Conception d'annonces presse</li> <li>- Conception d'Affiches Grand Format</li> </ul>	<p>2008</p> <p>2008 - 2010</p> <p>2008 - 2010</p>
<p>Vulgarisation des textes réglementaires relatifs à la sécurité routière</p>	<p>Organisation d'actions de communication média et hors média pour informer les usagers de la route sur les nouvelles dispositions des textes réglementaires relatifs à la sécurité routière.</p>			<p>Plusieurs actions similaires ont été organisées durant la période PSIU I 2004-2006</p>	<p>2008-2010</p>

Guide unifié de la signalisation verticale et horizontale en milieu urbain	Organisation d'actions de vulgarisation et d'information autour du guide unifié de la signalisation verticale et horizontale en milieu urbain, réalisé dans le cadre de la collaboration entre le Ministère de l'Équipement et du Transport et le Ministère de l'Intérieur.				2008-2010
Les nouveaux panneaux de signalisation.	Organisation d'actions de communication et d'information suite à l'entrée en vigueur de l'arrêté relatif aux nouveaux panneaux de signalisation.				2008-2010
La nouvelle organisation de la circulation dans les sens giratoires	Actions d'information autour de la nouvelle réglementation relative à l'utilisation des sens giratoire en faveur des citoyens et des autorités locales.				2008-2010
La Nouvelle réforme des CVT	Organisation d'actions d'information et de communication sur le nouveau système de contrôle technique suite à l'introduction de deux opérateurs mondiaux dans ce domaine au Maroc				2008-2010

<p>Actions de communication pour agir sur les comportements à risque</p>	<p>Organiser des actions de sensibilisation pour informer les usagers de la route sur les comportements à risque par le biais des actions média et Hors média en se basant sur les résultats de l'étude comportementale menée par le CNPAC et qui a permis de repérer des dysfonctionnements au niveau des représentations, des attitudes et des comportements des usagers de la route.</p> <p>Les thèmes qui seront abordés toucheront essentiellement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le téléphone au volant ;</li> <li>- L'interdiction d'installer des enfants de moins de 10ans sur les sièges avant de la voiture ;</li> <li>- L'utilisation de la ceinture de sécurité notamment pour les places arrières de la voiture.</li> </ul>			<p>Un patrimoine important de supports audio-visuels a été réalisé durant la période PSIU I (spot TV&amp;Radio et documents imprimés)</p>	<p>2008-2010</p>
<p>Renforcement du positionnement du CNPAC en matière de communication du savoir scientifique et de l'expertise dans le domaine de la sécurité routière.</p>	<p><b>1-</b>Mettre en profit les résultats des deux études relatives à l'identification des zones d'accumulation des accidents de la circulation dans les villes de Casablanca et Fès, réalisées par la CNPAC, pour sensibiliser les autorités locales sur l'importance de l'infrastructure et la signalisation horizontale et verticale dans la lutte contre l'insécurité routière, et encourager et accompagner les usagers de la <b>route à adopter des</b> comportements conforme à la norme de la sécurité routière.</p>				<p>2008-2010</p>

<p>Réalisation d'études opérationnelles et scientifiques</p>	<p>La généralisation de ces deux études à d'autres villes dans le cadre d'éventuelles conventions de partenariat avec les autorités locales permettra l'amélioration de la gestion de la sécurité routière au niveau régional.</p> <p>2008- communiquer les résultats de l'étude qui a porté sur l'adéquation de la signalisation verticale relative à la vitesse par rapport à l'environnement routier en milieu urbain : cas des villes de Rabat-Salé-Témara en faveur des autorités locales pour leur signifier les dysfonctionnements majeurs dans le réseau structurant des trois villes objet d'étude en matière de signalisation verticale relative à la vitesse.</p> <p>Une nouvelle signalisation sera proposée sur la base des indicateurs relatifs à la densité du trafic, les caractéristiques géométriques de la voirie, la fonctionnalité des voies, la signalisation dépendante.</p> <p>Etendre ces études, dans le cadre d'un partenariat, aux autres grandes villes du Royaume</p> <p>Réalisation d'études à caractère opérationnelles et scientifiques liées à la problématique de l'insécurité routière et les facteurs accidentogènes des accidents de la circulation</p>				<p>2008-2010</p> <p>2008-2010</p>
--	---	--	--	--	-----------------------------------

<p>Implantation des panneaux de sensibilisation sur les secteurs routiers les plus accidentogènes.</p>	<p>conception de panneaux de prudence et de sensibilisation à implanter dans les tronçons routiers les plus touchés par les accidents de la circulation.</p> <p>Les points d'implantation par type de réseau routier et les caractéristiques techniques des panneaux feront l'objet d'une étude spécifique qui sera réalisée par le CNPAC.</p>				
<p>Célébration de la Journée Nationale de Sécurité Routière, le 18 février de chaque année</p>	<p>Organiser des manifestations liées à la promotion de la sécurité routière aux niveaux local et régional.</p>			<p>Publication de la circulaire n°13/2005 de Monsieur le Premier Ministre instituant la journée du 18 Février de chaque année, « journée nationale de la Sécurité Routière.</p>	<p>2008 - 2010</p>
<p>Actions de communication spécifiques et ciblées</p>	<p>Actions en faveur des conducteurs et usagers des deux roues : augmenter le taux du port du casque et améliorer les conditions de sécurité.</p> <p>Actions en faveur des usagers vulnérables pour les tenir informés des risques des accidents et des impératifs de sécurité.</p> <p>Actions « charrettes » dans les régions à vocation agricole et à forte concentration de véhicules hippomobiles.</p>			<p>Lancement en 2007 de l'opération 100.000 casques</p> <p>Plusieurs spots TV &amp; Radio ont été produits durant la période 2004 - 2006 au profit de cette catégorie</p>	

	<p>Equipement des véhicules par les plaques rétro réfléchissantes et catadioptrés</p> <p>Sensibilisation contre la conduite de nuit</p>			Près de 60.000 unités déjà distribuées durant la période 2004-2006	
Education Routière dans le milieu scolaire	<p>Actions d'éducation routière scolaires (poursuite d'intégration des concepts d'éducation routière dans les programmes scolaires)</p>			200.000 enfants ont été touchés en 2006	2008-2010
Actions d'éducation routière dans les milieux de l'enfance et de la Jeunesse	<p>Actions parascolaires d'éducation routière à caractère ludique qui facilitent l'apprentissage des enfants d'une manière attractive. Le CNPAC envisage de cibler 350.000 enfants en 2010, soit une augmentation de 75% par rapport à 2006.</p> <p>Coordination avec les Académies Régionales de l'Education et de la Formation : Signature de nouvelles conventions en vue d'organiser des actions communes parascolaires et des sessions de formation au profit des cadres pédagogiques, les enseignants et les élèves</p> <p>Création et animation d'espaces d'éducation routière :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Encouragements des collectivités locales pour la création de nouveaux espaces ;</li> <li>- Animation des espaces existants.</li> </ul>			Trois conventions ont été signées jusqu'à aujourd'hui avec les Académies Rabat - Salé - Zemmour - Zaeïr, Grand Casablanca et Meknès Tafilalet	2008-2010



	Appui technique et pédagogique aux associations et aux colonies de vacances, notamment par l'encadrement et la formation des animateurs (cibler 125.000 enfants bénéficiaires dans les colonies de vacances en 2010)			50 000 enfants bénéficiaires en 2006	2008-2010
Evaluation des Actions de communication et d'éducation routière	Assurer une évaluation systématique des actions de communication et d'éducation routière organisée par le CNPAC	CNPAC		Six évaluations ont été effectuées en 2006 et début 2007	2008 - 2010
Assurer une veille technique et documentaire	Identifier les nouvelles technologies dans le domaine de la sécurité routière à proposer aux autorités administratives concernées  <b>Continuer le renforcement du centre de documentation spécialisé du CNPAC.</b>	Ensemble		120 ouvrages spécialisés dans le domaine de la prévention et la sécurité routière acquis en 2006	2008-2010
Mesurage des indicateurs de sécurité routière	Dans le cadre de la mise en place de l'Observatoire de sécurité routière, le CNPAC procèdera au mesurage semestriel des indicateurs de sécurité routière tels que la vitesse moyenne, le port du casque, le port de la ceinture de sécurité, le respect des panneaux Stop...	CNPAC			2008-2010