

ROYAUME DU MAROC



Ministère du Transport et de la Logistique
Agence Nationale de la Sécurité Routière

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU MAROC LES PROGRÈS ET LES DÉFIS

SOMMAIRE

- 1. LE MANAGEMENT DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU MAROC**
- 2. BILAN DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU MAROC**
- 3. PROJETS STRATEGIQUES DE SECURITE ROUTIERE**

1



LE MANAGEMENT DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU MAROC

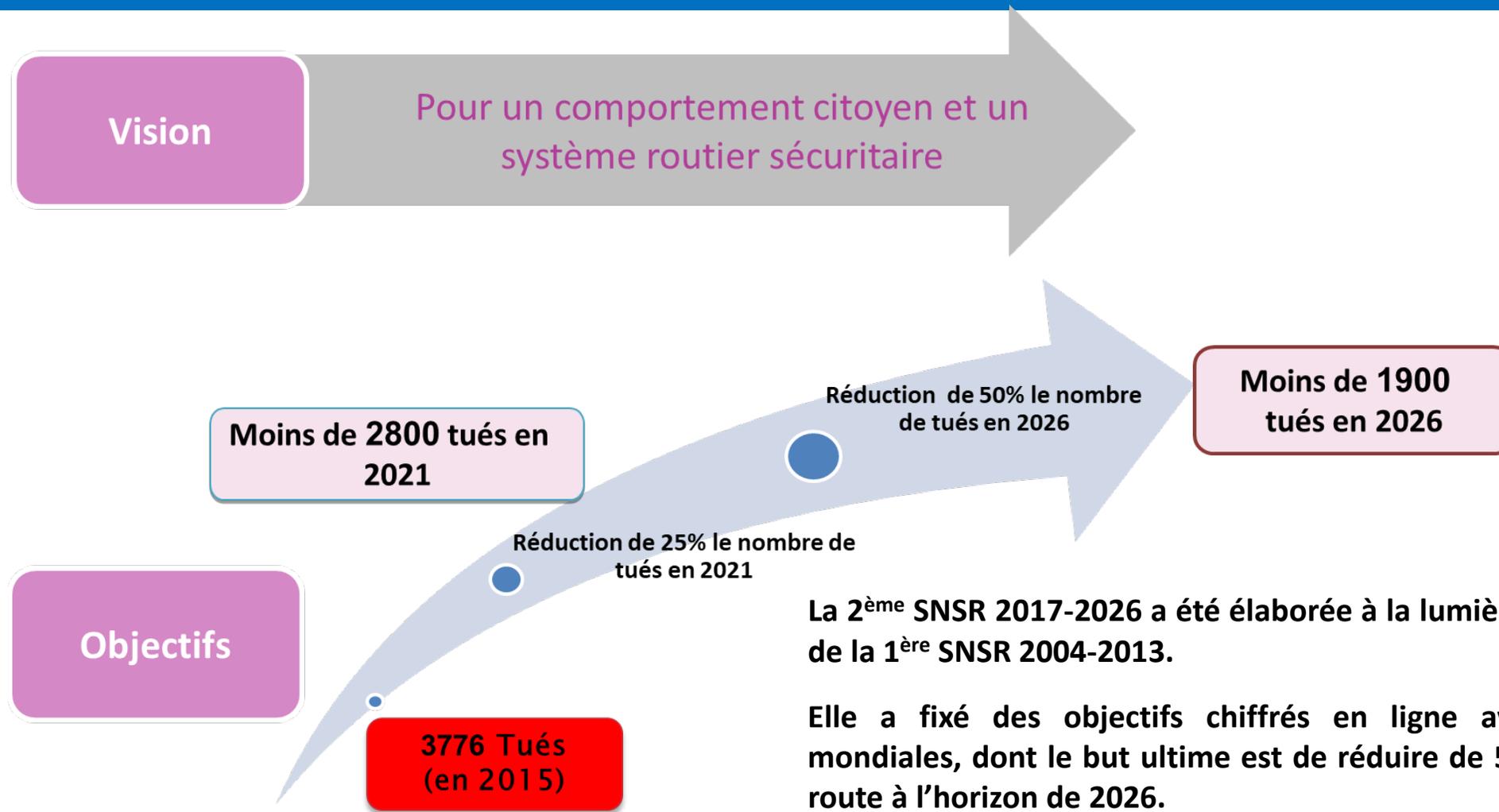
STRATÉGIE NATIONALE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



STRATÉGIE NATIONALE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

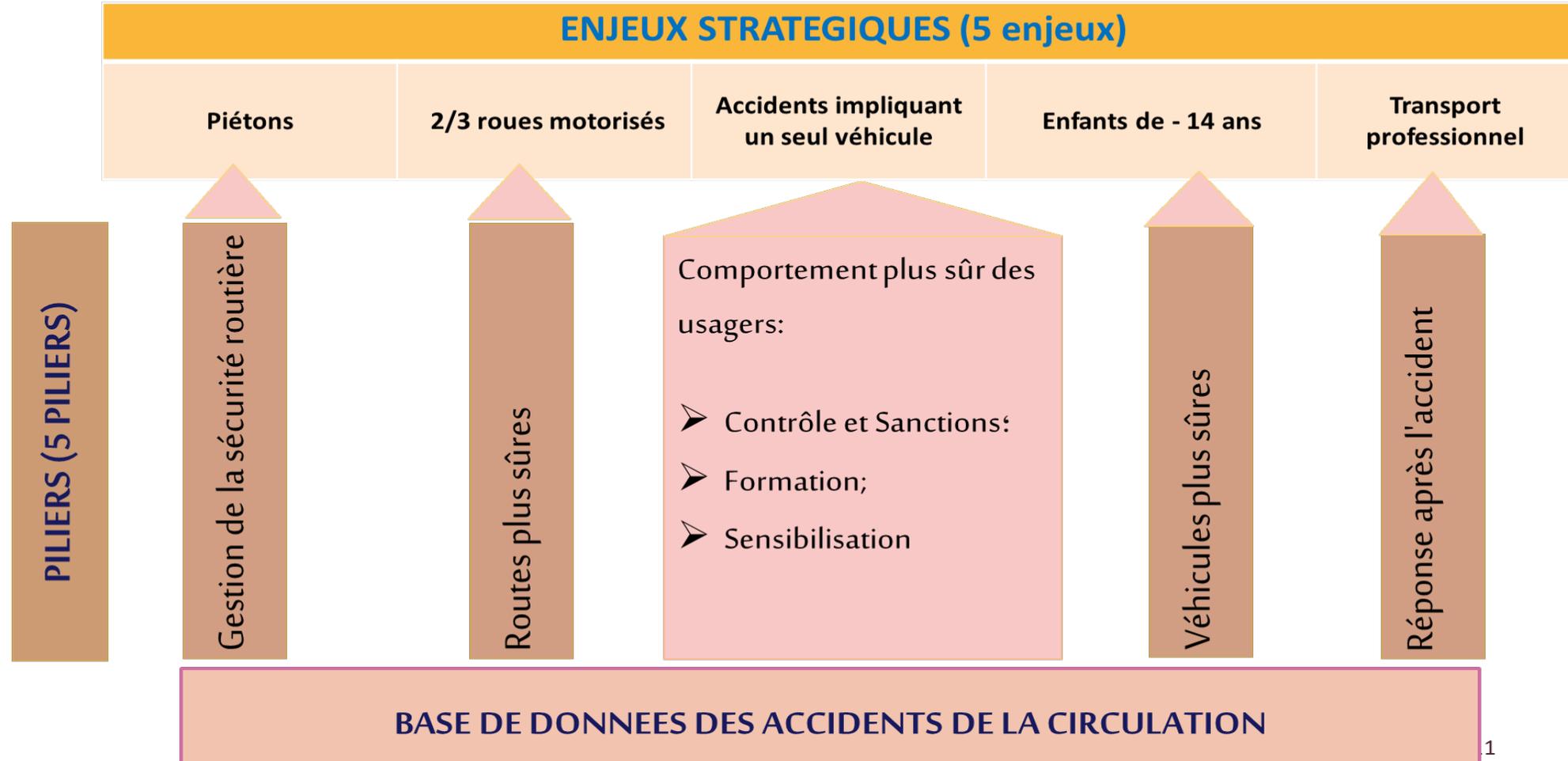


2ème STRATÉGIE NATIONALE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2017-2026



2ème STRATÉGIE NATIONALE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2017-2026

Outils de mise en œuvre :



2

NARSA
الوكالة الوطنية للسلامة المرورية
NATIONAL ROAD SAFETY AGENCY



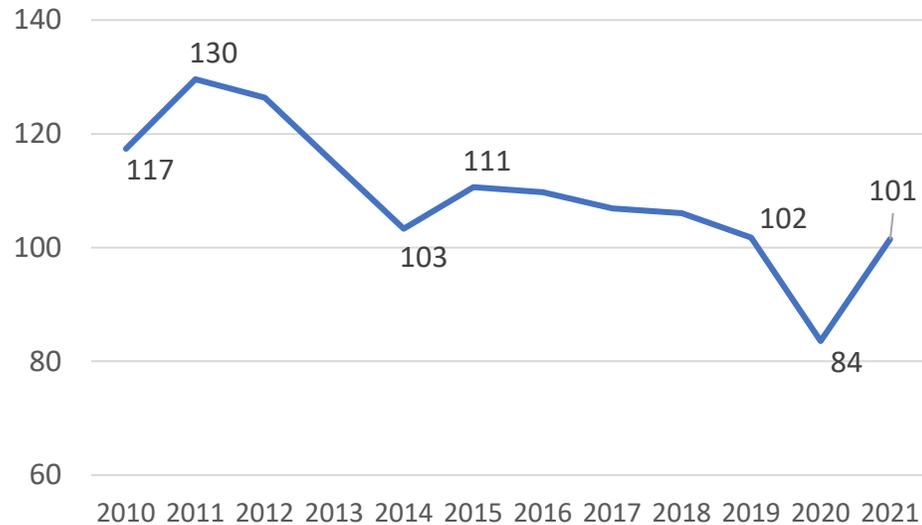
BILAN DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU MAROC

Statistiques définitives des accidents de l'année 2021

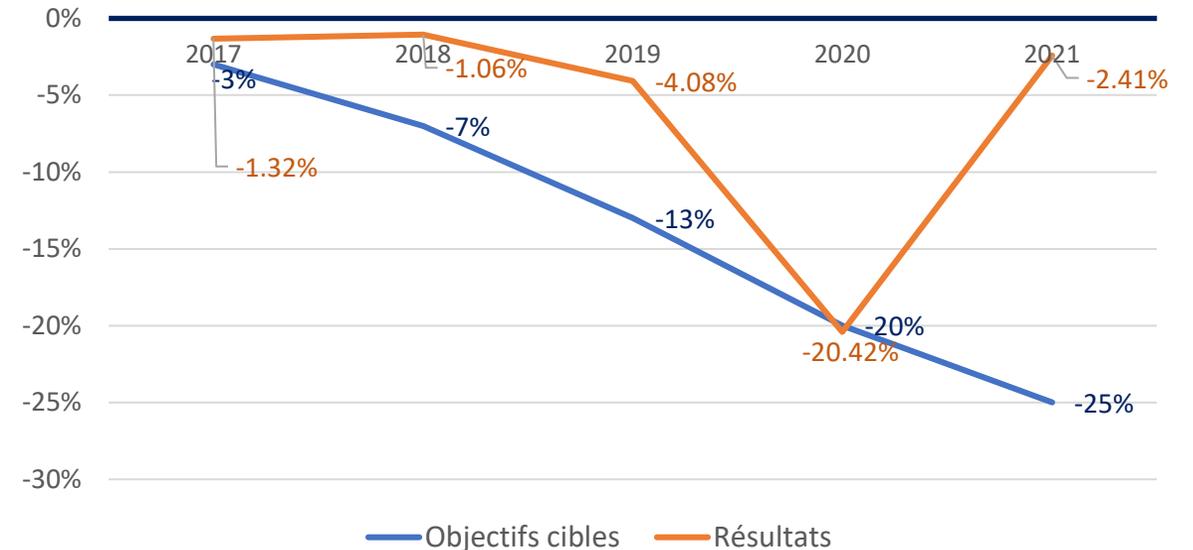
Bilan de l'accidentalité de l'année 2021

	Accidents	Accidents Mortels	Tués	Blessés Graves	Blessés Légers
Année 2021	114626	3318	3685	10743	154411
Année 2020	84.585	2.728	3.005	8.221	112.122
Evolution 2021/ 2020	35,52%	21,63%	22,63%	30,68%	37,72%
Evolution 2021/ 2019	12,77%	2,19%	1,74%	7,40%	10,82%
Evolution 2021/ 2015	46,95%	-1,40%	-2,41%	0,90%	47,91%

Évolution du nombre annuel de personnes tuées par un million d'habitants

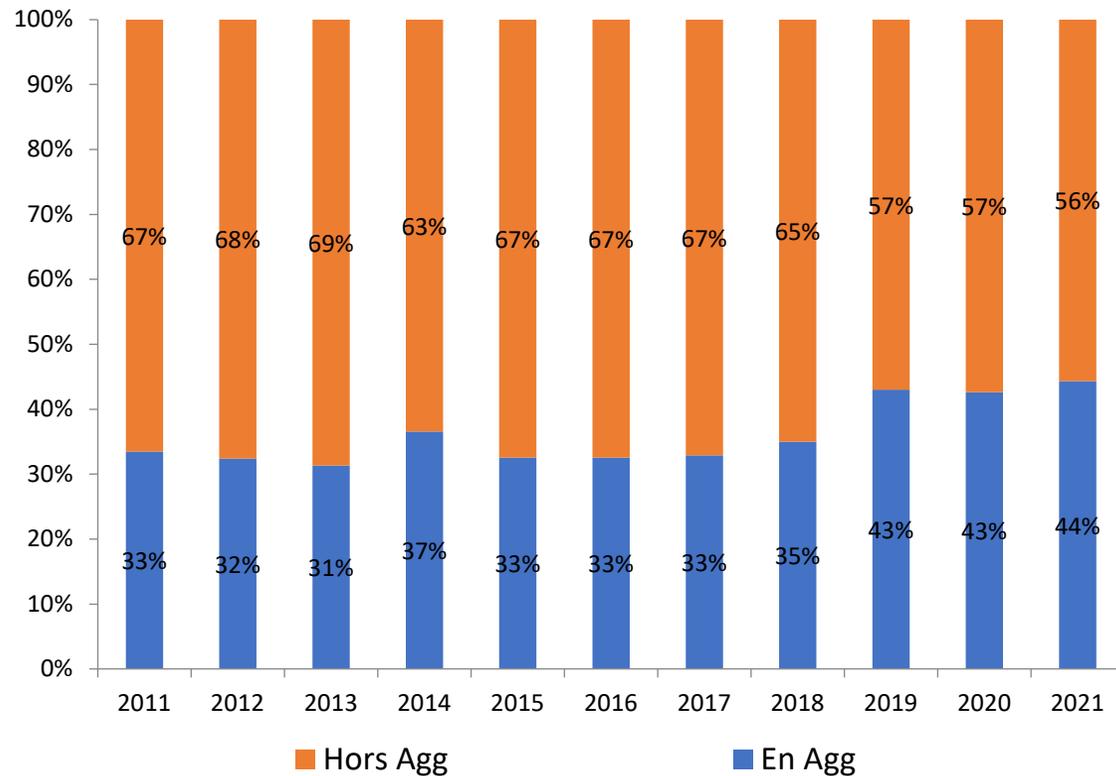


Tendance des résultats obtenus par rapport aux objectifs cibles de la stratégie

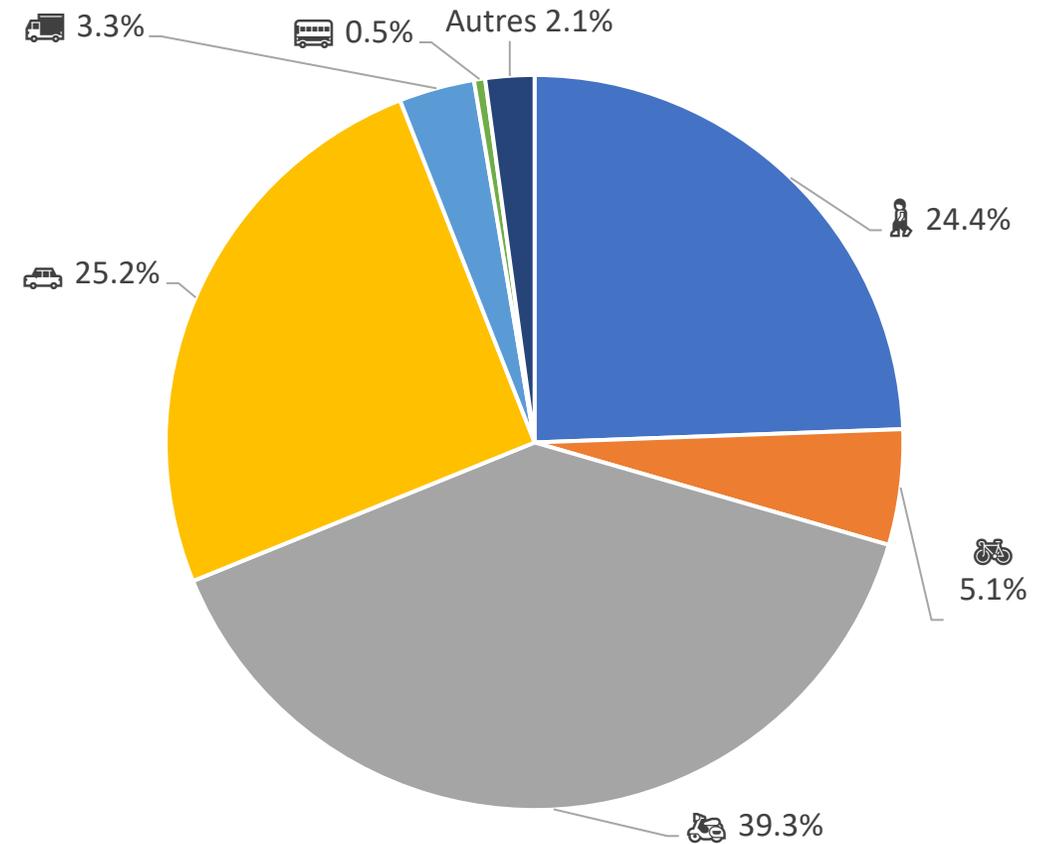


Statistiques définitives des accidents de l'année 2021

Répartition des victimes de la circulation selon le milieu

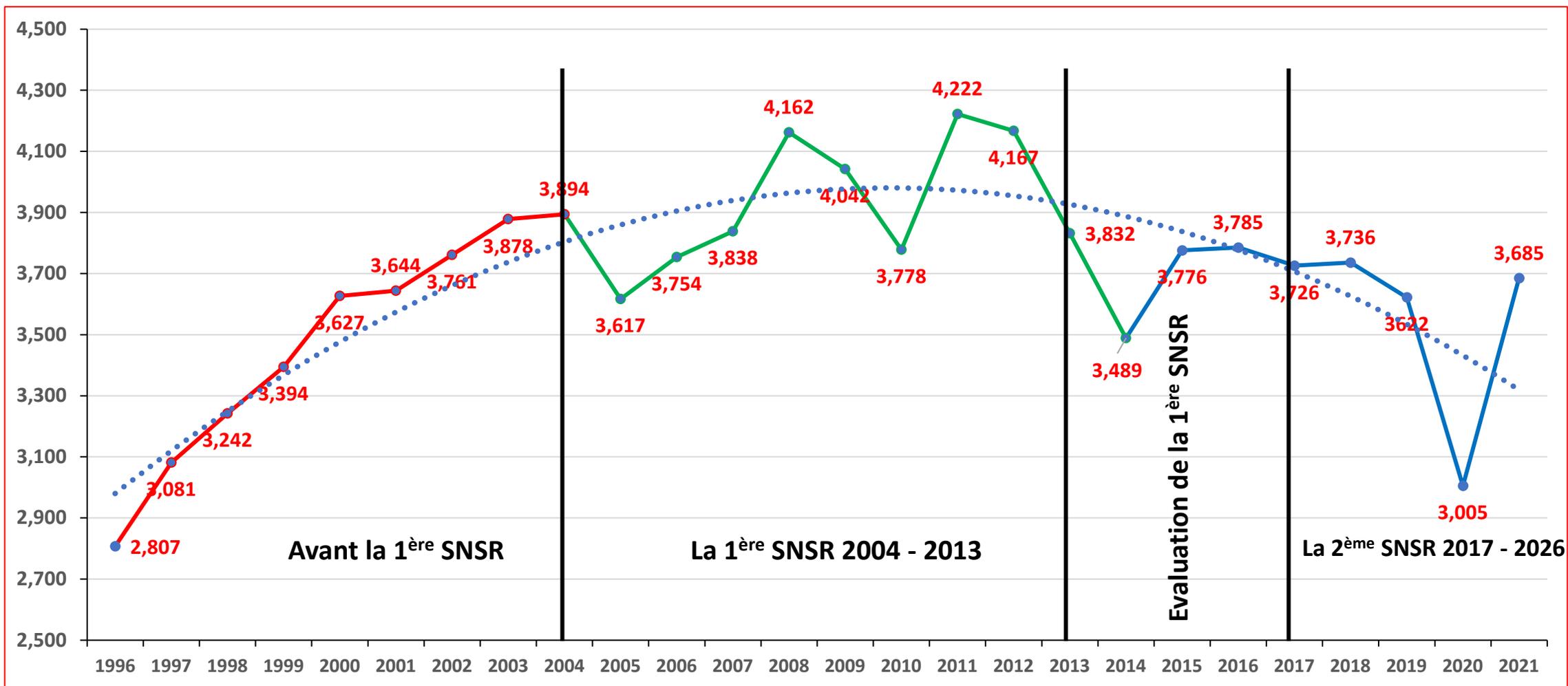


Répartition des tués par catégorie d'usagers en 2021



**Usagers Vulnérables
présentent 68,8%
des tués**

Evolution des statistiques des accidents : Evolution des tués 1996 - 2021



Evaluation du premier plan quinquennal de mise en œuvre de la SNSR 2017 - 2026

Les progrès réalisés

- La Stratégie Nationale de Sécurité Routière 2017 – 2026 prévoit une évaluation à mi-parcours de son 1^{er} plan d'action quinquennal 2017 – 2021 ;
- Les résultats obtenus en 2021 (Baisse du nombre de tués comparé à l'année de référence 2015 réalisée est de -2,41% contre -25% fixée comme objectif à atteindre par la stratégie) ;
- La SNSR 2017 – 2026 ne cadre pas avec le nouveau plan mondial de sécurité routière 2021 – 2030 en termes d'approche et d'objectifs ;

Objectifs

- Apprécier la pertinence et le coût bénéfice des actions et des résultats réalisés dans le cadre du premier plan d'actions de la sécurité routière 2017-2021 ;
- Elaborer un plan d'action stratégique de sécurité routière prenant en considération:
 - Les points forts et faibles du 1^{er} plan quinquennal ;
 - Les orientations du nouveau plan mondial de sécurité routière 2021 – 2030 ;
- Mettre en place un système de suivi et de monitoring du nouveau plan d'action.

Les défis

- **L'évaluation du premier plan quinquennal de mise en œuvre de la Stratégie Nationale de Sécurité Routière 2017 – 2026.**

3



PROJETS STRATEGIQUES DE SECURITE ROUTIERE

AXE 1

CONTRIBUER À L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Mise en œuvre du plan national du contrôle routier 2022 - 2024

Les progrès réalisés

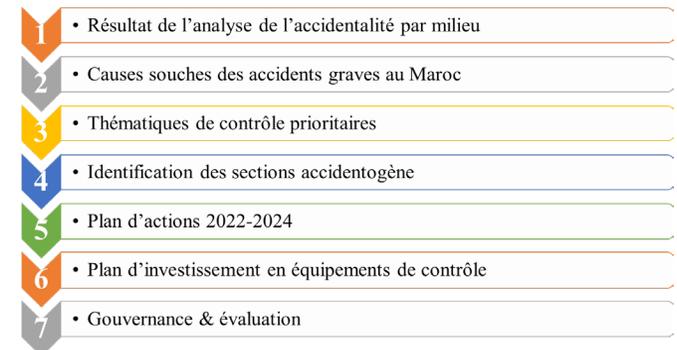
- Elaboration et lancement du plan national de contrôle routier pour la période 2022-2024 en 17 janvier 2022 ;
- Thématiques prioritaires pour le contrôle identifiées ;
- Cartographie du risque routier en rase campagne élaborée ;
- Création et activation des comités régionaux de coordination et de suivi des actions de contrôle routier au niveau de chaque région ;
- Acquisition du 1^{er} lot d'équipements de contrôle et de sécurité routière au profit des corps de contrôle (DGSN et GR) : **120 radars mobiles + 64 VU + 130 Motos.**

Objectifs

- Améliorer les indicateurs comportementaux des usagers de la route : la vitesse moyenne pratiquée, taux du port de la ceinture de sécurité et le taux du port du casque.

Les défis

- **Poursuivre la mise en œuvre du PNC, notamment le respect des thématiques de contrôle prioritaires (le port de la ceinture de sécurité, le port du casque , la vitesse, l'usage du téléphone au volant et la conduite sous influence) ;**
- **Orienter les actions de contrôle en respectant la cartographie du risque routier en rase campagne.**



Mesures d'accompagnement de mise en œuvre du plan national de contrôle

Les progrès réalisés

- Une convention de partenariat entre la NARSA et la DGSN a été signée pour la mise en œuvre des brigades mobiles de contrôle des infractions routières au niveau des villes suivantes : Casablanca, Rabat, Salé, Kenitra, Fès, Tanger, Marrakech et Agadir ;
- Une convention de partenariat entre la NARSA et la GR a été signée pour l'acquisition de 36 VU pour la mise en exploitation de 36 radars patrouilles ;
- La NARSA a acquis 15 VU pour entamer le contrôle sur route par radars patrouilles ;
- Actuellement, 150 nouveaux radars fixes nouvelle génération sont déjà opérationnels, 169 unités installées en cours d'électrification, travaux GC réalisés pour 47 unités. Mais le taux recouvrement des amendes reste toujours faible, ce qui réduit leur effet dissuasif.

Objectifs

- Améliorer les indicateurs comportementaux des usagers de la route: la vitesse moyenne pratiquée, taux du port de la ceinture de sécurité et le taux du port du casque.

Les défis

- **Opérationnaliser les brigades mobiles de contrôle des infractions routières ;**
- **Opérationnaliser les 36 radars patrouilles de la GR ;**
- **Obtenir l'accréditation de la NARSA pour faire le contrôle de la vitesse par des radars patrouilles et acquisition des 15 premiers radars patrouilles.**



Mise en œuvre des vitesses réglementaires plus sûres

Les progrès réalisés	Les défis
<ul style="list-style-type: none">• La part des tués des accidents en milieu urbain a augmenté de 10 points durant les dix dernières années passant de 33% à 43% ;• Les limitations de vitesse actuellement en milieu urbain selon la réglementation en vigueur sont de 30km/h en zones résidentielles, 40km/h et 60km/h voire 80km/h sur des voies faisant partie d'un grand itinéraire routier (<i>décret relatif aux règles de circulation et l'arrêté conjoint du Ministre de l'Équipement et du Ministre de l'Intérieur de 2019</i>).• Les limitations de vitesse en vigueur dans les villes notamment en zones résidentielles dépassent largement les limitations de vitesse réglementaires.	<ul style="list-style-type: none">• Imposer le respect de la limitation de vitesse à 30km/h dans toutes les zones résidentielles en villes et à bord des écoles ;• Renforcer le contrôle du respect de la limite de la vitesse 30 km/h.
Objectifs	
<ul style="list-style-type: none">• Réduction de la gravité des accidents.	

Sécurisation des infrastructures routières

Les progrès réalisés

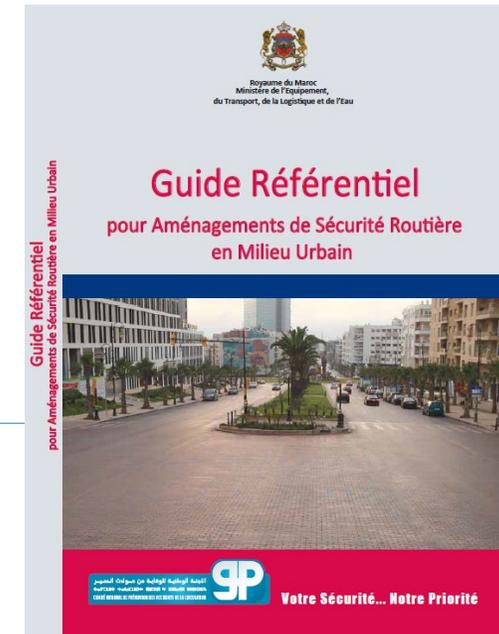
- Un guide référentiel pour aménagements de sécurité routière en milieu urbain a été élaboré conjointement par la NARSA, le Département de l'Équipement, le Département de l'Habitat et de l'Urbanisme et le Ministère de l'Intérieur. Des formations sur ce guide sont en cours dans les différentes régions du Royaume.

Objectifs

- Assurer le respect des normes de sécurité routière dans les projets d'aménagement en milieu urbain.
- Homogénéiser les aménagements de sécurité routière en villes.

Les défis

- **Elaboration d'un projet de texte réglementaire pour rendre opposable le guide référentiel pour aménagements de sécurité routière en milieu urbain à toutes les collectivités territoriales ;**
- **Mettre en place d'un système national d'audit de sécurité routière des infrastructures routière.**



Amélioration de la durée d'intervention de secours post-accident

Les progrès réalisés

- Entre 29% et 31% des décès AVP sont tués au moment d'évacuation ou dans les hôpitaux ;
- La NARSA et la Direction Générale de la Protection Civile (DGPC) se sont mis d'accord sur un projet de partenariat pour la création de nouveaux postes de secours dans les zones à haut risque routier (les sections routières accidentogènes) ;
- Le partenariat porte également sur le renforcement du parc des ambulances et la réalisation des formations dans les soins de premiers secours ;
- Au titre de l'année 2022, la NARSA a alloué un montant de 12 MMAD pour la création et l'équipement d'un poste pilote de secours ;
- Insuffisance de coordination entre la DGPC et le Ministère de la Santé dans les interventions post-accident.

Objectifs

- Réduire le temps moyen d'intervention des secours sur le lieu d'accident (Golden Hour) ;

Les défis

- **Mise en œuvre de la convention de partenariat entre la NARSA et la DGPC ;**
- **Mettre en place un mécanisme de coordination entre la DGPC et le Ministère de la Santé, pour la régulation des appels et la prise en charge des victimes des accidents de la circulation (numéro d'urgence unique, coordination de l'intervention).**

Renforcement des données des accidents de la circulation

Les progrès réalisés

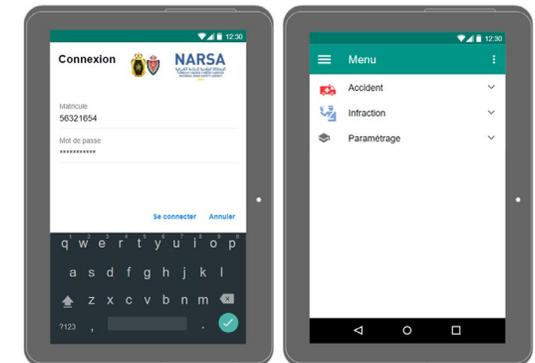
- Le système actuel de collecte des données des accidents ne permet pas d'avoir des données de sécurité routière avec la fiabilité exigée ;
- La DGSN ont généralisé au niveau national une solution de digitalisation des PV des accidents.
- Un nouveau système d'information géographique intégré pour la collecte et le traitement des données des accidents de la circulation est en cours de préparation ;
- Un grand écart entre le nombre de décès dus aux accidents de la circulation estimé par l'OMS et le nombre officiel déclaré par le Maroc (*écart de 83% pour les données de 2018*).

Objectifs

- Améliorer la qualité des données collectées (en termes d'exhaustivité, de complétude, de validité,...) en introduisant l'utilisation des nouvelles technologies pour la géolocalisation des accidents.
- Améliorer et automatiser le processus d'analyse et de production statistique des données.

Les défis

- **Développer un nouveau système de collecte et de gestion des données des accidents de la circulation qui inclut tous les partenaires concernés par les données des accidents de la circulation et intègrent toutes les informations nécessaires et pertinentes sur les accidents ;**
- **Lancer une étude de rapprochement des sources des données (santé, DGSN, GR, Etat civile,...) avec l'assistance de l'OMS à l'échelle d'une région.**



La sécurité des véhicules

Les progrès réalisés

- Mise en œuvre du Programme de renouvellement du parc de transport Routier.

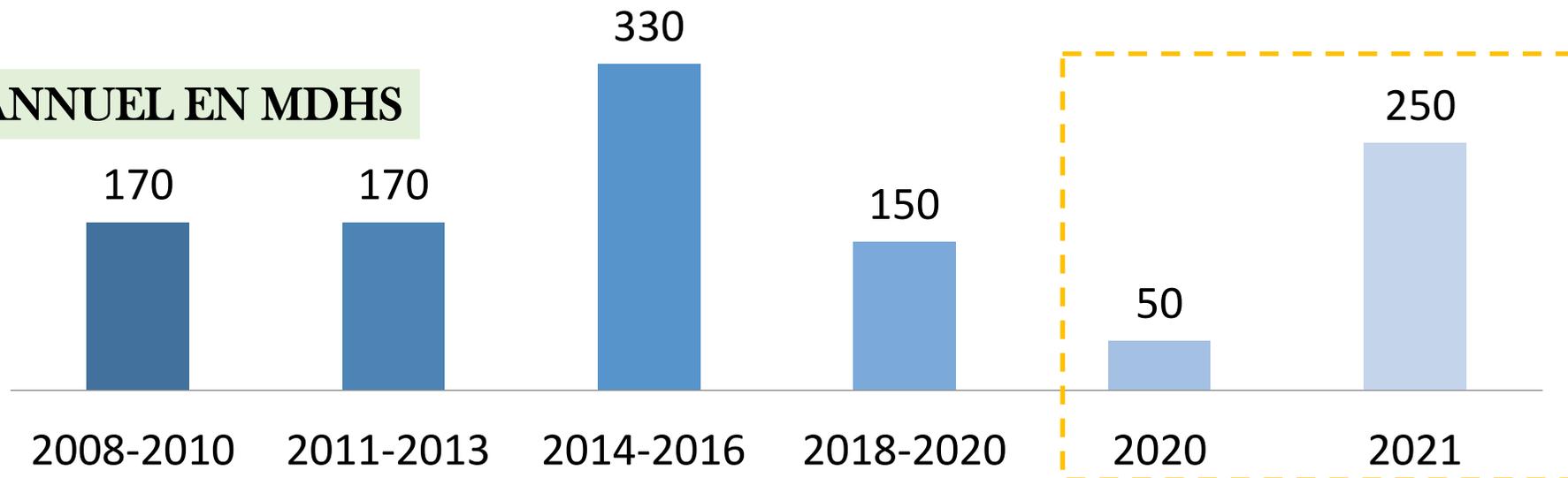
Objectifs

- Améliorer la sécurité des véhicules de transport professionnel.

Les défis

- **Améliorer les conditions de ciblage du parc à renouveler.**

PLAFOND ANNUEL EN MDHS



La sécurité des véhicules

Les progrès réalisés	Les défis
<ul style="list-style-type: none">Le Maroc dispose d'un référentiel d'homologation des véhicules comportant 102 règles techniques dont 80% sont liées à la sécurité routière, compatibles aux standards de l'union européenne et des nations unies.	<ul style="list-style-type: none">Réalisation d'une étude d'alignement avec le cadre normatif international en matière d'homologation des véhicules ;L'adhésion du Maroc à l'accord de l'ONU de 1958 relatif à l'homologation des véhicules ;Mise en place d'un cadre réglementaire portant organisation des carrossiers avec un plan d'accompagnement pour leur mise à niveau ;Mise en place d'un cadre réglementaire relatif à l'homologation des engins de déplacement personnel motorisé EDPM ;Mise en place d'un cadre réglementaire relatif à l'autorisation des organismes de formation des experts des véhicules gravement accidentés VGA ;Mise en place d'un laboratoire nationale chargé des essais sur les véhicules en vue de leur homologation.
Objectifs	
<ul style="list-style-type: none">Amélioration des référentiels de contrôle de conformités des véhicules selon les standards internationaux.Assurer la sécurité des véhicules après réparation suite à un accident graveSupervision et contrôle de l'activité du contrôle technique, afin de renforcer la sécurité des véhicules et assurer la conformité nécessaire à la pratique de la profession du contrôle technique .	

La sécurité des véhicules

Les progrès réalisés

- Le Maroc dispose d'un système de contrôle technique périodique des véhicules avec 439 centres et 4 réseaux ;
- L'échange des données entre les centres de contrôle technique et l'administration s'effectue en mode dégradé.

Objectifs

- Amélioration des référentiels de contrôle de conformité des véhicules selon les standards internationaux.
- Assurer la sécurité des véhicules après réparation suite à un accident grave
- Supervision et contrôle de l'activité du contrôle technique, afin de renforcer la sécurité des véhicules et assurer la conformité nécessaire à la pratique de la profession du contrôle technique .

Les défis

- **Mise en place d'un système d'information fiable et sécurisé permettant de gérer l'activité du contrôle technique en temps réel et d'assurer l'intégrité, la sécurité et la confidentialité des données à tous les niveaux permettant ainsi le contrôle anticipé des données recueillies pour éviter les non conformités ;**
- **Accréditation des centres de contrôle technique des véhicules (CCT) selon la norme ISO 17020 ;**
- **L'adhésion du Maroc à l'accord de l'ONU de 1997 relatif au contrôle technique périodique des véhicules ;**
- **Préparation du cahier des charges pour accréditer les organismes et distributeurs des équipements de contrôle technique des véhicules ainsi que ceux impliqués dans l'étalonnage et la réparation de ces équipements.**





MERCI DE VOTRE ATTENTION