

Stratégie nationale de sécurité routière 2016-2025

Introduction

La stratégie nationale marocaine en matière de sécurité routière 2016-2025 est élaborée pour répondre à des problématiques de sécurité routière en s'inspirant des différentes expériences internationales, en adoption à la résolution 64/255 de l'Assemblée Générale des Nations Unies qui a proclamé une Décennie d'Action pour la Sécurité Routière 2011–2020 dont l'objectif est de stabiliser puis de réduire le nombre de victimes sur les routes dans le monde entier en renforçant les activités conduites aux niveaux national, régional et mondial.

Cette stratégie prend en compte également les objectifs de développement durable (ODD) adoptés par les Nations Unies en septembre 2015 visant à diviser par deux au niveau mondial, le nombre de victimes et de blessés dans les accidents de la route d'ici 2020 par rapport aux chiffres de 2010.

Réduction des accidents de la route

Réduction du taux de mortalité routière

Réduction des routes à haut risque

Objectifs de la stratégie marocaine :

Cette stratégie définit une vision plus exigeante et concentrée sur le long terme pour développer «des comportements responsables et des routes plus sûrs au Maroc» et fixe un objectif ambitieux et chiffrable qui se traduit par la réduction, à l'horizon de 2025, de la mortalité routière de moitié par rapport à son niveau actuel (moins de 1900 tués sur les routes en 2025), avec un objectif intermédiaire de ne pas dépasser 2800 tués en 2021.

Objectif de réduction de 50% à l'horizon 2025 à partir des chiffres de 2016.



Gestion de la sécurité routière

Cette nouvelle stratégie nationale a été élaborée en consultation avec les institutions gouvernementales, les ONG, et les autorités régionales qui joueront un rôle clé dans sa mise en œuvre.

Pour cette stratégie, le Maroc a décidé de retenir une vision plus exigeante et concentrée sur le long terme avec des objectifs de réduction de pertes assortis d'échéances qui soient à la fois exigeants et réalistes, tout en étant cohérents avec les objectifs de la Décennie d'Action pour la Sécurité Routière des Nations Unies et d'autres objectifs internationaux en matière de sécurité routière.

Enjeux stratégiques de la stratégie nationale de sécurité routière 2016-2025

Au Maroc comme dans tous les pays du Monde, les accidents de la route ont essentiellement comme origine des comportements inadaptés de tous les usagers. Améliorer la sécurité routière exige donc de faire évoluer favorablement les comportements de tous dans l'usage des espaces publics que sont les routes et les rues.

Ces changements indispensables de comportement passent par des démarches portant à la fois sur :

- La prévention des risques par l'éducation, la formation, la communication pédagogique ;
- Le respect la réglementation qui passe par un système efficace du contrôle et les sanctions dissuasives.
- La conception et l'aménagement des infrastructures incitant aux respects des règles de circulation et de sécurité notamment pour les plus vulnérables et inciter au respect des règles de circulation.

Les enjeux stratégiques fixés par la stratégie nationale de la sécurité routière 2016-2025 résultent de la détermination des priorisation des problèmes de sécurité routière pour lesquels le potentiel de réduction du nombre de victime ou de la gravité des accidents de la circulation est le plus important. Ci-après les cinq enjeux stratégiques retenus :

Piétons

En 2015, plus d'une personne sur quatre décédées dans un accident de la route est

un piéton. L'analyse des bilans des cinq dernières années montre qu'il s'agit d'une tendance structurelle. Cette catégorie d'usagers vulnérables est la plus touchée par la mortalité routière. A cet égard, les aménagements des infrastructures sont à prendre en considération.

Deux et trois roues motorisés

Sur les 5 dernières années, parmi les personnes décédées dans des accidents de la route, environ un sur quatre est un usager des 2 roues motorisées avec une tendance à la hausse au cours des dernières années. En 2015, cette proportion a atteint environ trois sur dix.

Cette situation peut trouver ses origines dans les comportements propres des usagers comme le non port du casque, les vitesses excessives mais aussi par un manque d'attention des autres usagers.

Accidents avec un seul véhicule

Constituant la catégorie la plus importante des usagers motorisés de la route, les occupants de véhicules légers sont également ceux qui sont les plus souvent mortellement touchés dans des accidents de la route. Parmi ces victimes, près de la moitié sont décédées dans des accidents n'impliquant qu'un seul véhicule.

Cela pose la question de la bonne maîtrise des véhicules (vitesses excessive), de l'état du véhicule (contrôle technique), des caractéristiques des routes (état des accotements) et de la protection des passagers (port de la ceinture et des dispositifs spéciaux pour enfants) notamment en dehors des agglomérations.

Enfants moins de 14 ans

Les enfants de moins de 14 ans sont particulièrement vulnérables en tant que piétons. Ainsi, en 2015, environ 65% des victimes (tués et blessés graves) d'accidents de la circulation de cette classe d'âge étaient des piétons. La proportion des enfants de 5 à 9 ans atteignant les 68%. Cette situation appelle à une attention particulière sur les circonstances de ces accidents et les dispositions à prendre pour y remédier notamment aux abords des établissements scolaires et dans les zones résidentielles.

Transports professionnels

La survenance des accidents impliquant le transport professionnel est le souvent accompagnée d'une gravité plus élevée. En effet, leur bilan en terme de victimes est potentiellement plus élevé comme c'est le cas des accidents de véhicules de

transport de voyageurs (taxi, autocar, etc.). L'état des véhicules concernés est souvent mis en cause ainsi que le respect des règles du transport (temps de conduite, surcharge, taux d'occupation...).

Ces enjeux stratégiques résultent de la priorisation des problèmes de sécurité routière pour lesquels le potentiel de réduction du nombre des victimes est plus important.

Enjeux stratégiques	Décès en 2014	%	Particularités	Orientations pour les actions
Les piétons	992	28 %	Vulnérabilité des jeunes et des seniors	<ul style="list-style-type: none"> • Adaptation des infrastructures en milieu urbain ; • Incitation à leur prise en compte par les autres usagers ; • Protection des cheminements piétonniers.
Les « 2 et 3 roues motorisées »	852	24 %	Nombre croissant de victimes	<ul style="list-style-type: none"> • Port du casque ; • Contrôle des vitesses ; • Attention de la part des autres véhicules ; • Problématique des homologations ;
Les accidents avec un seul véhicule	545	16 %	70% concernent des voitures de tourisme	<ul style="list-style-type: none"> • Port de la ceinture de sécurité ; • Respect des règles de base : vitesse, priorités ; • Traitement des accotements
Enfants moins de 14 ans	356	10 %	65 % des décès chez les jeunes sont des piétons	<ul style="list-style-type: none"> • Ménagement des abords des lieux fréquentés et incitation à la réduction des vitesses en ces endroits • Sensibilisation en milieu scolaire aux risques routiers ;
Les transports professionnels	231 ^(*)	6.6%		<ul style="list-style-type: none"> • Formation des conducteurs • Contrôle technique des véhicules • Contrôle du respect des règles des transports • Respect des vitesses

* statistiques de l'année 2014

Orientations stratégiques du CNPAC 2017-2021

Objectifs stratégiques de l'action du CNPAC

Objectif général

L'objectif général consiste à accompagner la mise en œuvre de la Stratégie du Gouvernement de Sécurité Routière, en l'accompagnant par un plan d'action de communication globale lui garantissant les meilleures conditions de réussite.

Objectifs spécifiques

Les objectifs spécifiques du Plan de communication globale consistent à :

- Affirmer la volonté politique du Gouvernement de maintenir la lutte contre l'insécurité routière comme priorité nationale ;
- Diffuser et vulgariser la politique de lutte contre les accidents de la circulation : déclinaison des enjeux stratégiques de la nouvelle stratégie nationale de sécurité routière 2016-2025 sous forme de :
 - Actions de communication média ;
 - Actions de communication digitales ;
 - Actions événementielles et intégrés de sécurité routière ;
 - Actions menées dans le cadre de partenariat avec les professionnels et acteurs institutionnels ;
 - Actions menées dans le cadre de partenariat avec la société civile ;
 - Actions d'éducation
- Créer un courant fédérateur autour de la nouvelle stratégie nationale de sécurité routière 2016-2025 et renforcer l'adhésion des décideurs, des partenaires et de l'opinion publique aux projets de réformes structurants et de modernisation ;
- Informer et sensibiliser l'opinion publique sur les dispositions des nouveaux projets de lois et de textes réglementaires liés au secteur, pour en améliorer la perception et la compréhension ;
- Développer une expertise dans le domaine de la sécurité routière pour assister les acteurs concernés tant au niveau national qu'au niveau local à adhérer au processus de changement et de modernisation.
- Assurer la veille documentaire et média en matière de lutte contre l'insécurité

routière.

Axes stratégiques

Les objectifs précités sont déclinés en axes stratégiques suivants :

1. **Renforcer** la position du CNPAC en tant qu'institution chargée de la communication autour de la politique gouvernementale de sécurité routière ;
2. **Poursuivre** la politique de vulgarisation des nouveaux textes de loi et réglementation en lien avec la sécurité routière ;
3. **Mettre en valeur** les efforts déployés par les différents opérateurs et acteurs de la sécurité routière, publics et privés tout en incitant d'autres acteurs à s'associer à cet effort de lutte contre l'insécurité routière ;
4. **Impliquer** davantage la société civile comme acteur et relais de communication. C'est une option stratégique pour le Comité de promouvoir une culture de sécurité routière en se démultipliant auprès des différentes catégories d'utilisateurs de la route ;
5. **Sensibiliser** les usagers de la route à travers deux types d'actions :
 - **Ciblées** en insistant sur des groupes d'utilisateurs bien précis :
 - Usagers vulnérables : deux roues ;
 - Usagers vulnérables : piétons ;
 - Enfants de moins de 14 ans ;
 - Conducteurs de charrettes ;
 - Professionnels du secteur du transport public : conducteurs, managers et propriétaires.
 - **Thématiques** en ciblant les facteurs récurrents et aggravants des accidents de la circulation :
 - la vitesse ;
 - la surcharge technique et le surnombre de voyageurs ;
 - le non-respect de priorité ;
 - le dépassement défectueux ;
 - l'usage du téléphone portable tenu en main pendant la conduite ;
 - l'entretien des véhicules ;
 - le non port de la ceinture de sécurité en agglomération et hors agglomération ;

- le non port de casque ;
 - l'alcool au volant ;
 - la baisse de la vigilance due à la fatigue et à la prise de médicaments.
- 6. Eduquer** les jeunes usagers de la route, notamment les enfants dans les milieux scolaire et parascolaire.
- 7. Développer** l'expertise dans le domaine de la sécurité routière à travers des études scientifiques ciblées et le conseil technique au profit des acteurs concernés au niveau national et régional.
- 8. Accompagner** les projets de réforme et de modernisation du secteur de transport.

Approches méthodologiques :

- L'approche participative (implication des parties prenantes, y compris les bénéficiaires) doit être privilégiée autant que possible car il faut « parler avec » et non « parler aux » populations (communication transversale).
- Les approches multimédias, dont le sens mix - média, doivent être privilégiées : la communication ne se réduit pas aux médias, si puissants soient-ils ; elle utilise d'autres canaux de communication formels et informels, y compris interpersonnels.
- L'approche genre doit être intégrée à toutes les étapes pour être en phase avec la stratégie nationale dans ce domaine : prise en considération des préoccupations et participations effectives des deux sexes, respect de l'équilibre ou de l'équité entre les deux sexes.