

# **PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE ROUTIERE**

**M'HIDIA Mohamed  
CHEF DE LA D.E.E.S.R  
( D.R.C.R)**

Sur le réseau routier marocain, il a été enregistré, au cours de la seule année 1992, plus de 41.000 accidents de circulation ayant entraîné plus de 3.500 tués et 61.000 blessés.

Durant les cinq dernières années, les accidents de la circulation ont progressé au Maroc selon un rythme annuel supérieur à 10 %.

En plus, la comparaison des taux de tués pour 100 millions de véhicules kilomètres montre que le Maroc est placé parmi les pays pour lesquels la route est très mortelle:

- \* USA : 1,3
- \* Japon : 1,8
- \* Yemen : 13,3
- \* Zambie : 3
- \* Maroc : 21
- \* Algérie : 45

Outre les drames sociaux qui sont les conséquences directes des accidents de circulation, les pertes économiques sont considérables (d'après des études antérieures, le coût moyen d'un accident de circulation est estimé à 125.000 DH (prix 1988).

Pour lutter contre ce fléau et ses effets néfastes, des efforts importants sont entrepris dans le cadre du CNPAC et des départements concernés pour mettre au point des programmes d'intervention coordonnés qui visent à réduire le nombre d'accidents sur le réseau routier et donc à préserver des vies humaines et éviter des pertes matérielles considérables.

L'analyse des causes de l'insécurité routière montre que celle-ci dépend de plusieurs paramètres, les uns liés à l'infrastructure routière et son environnement, les autres liés aux usagers de la route et aux véhicules.

L'infrastructure intervient dans les causes d'accidents en terme de tracé de route (caractéristiques géométriques réduites), d'absence de signalisation, d'inadaptation aux volumes de trafic, etc...

La gravité de ce problème incite à mener des actions importantes sur l'infrastructure dans le but de l'adapter à l'évolution du trafic, au développement de la circulation routière et d'assurer le confort et surtout la sécurité à l'usager, et ceci à travers un programme multidisciplinaire portant sur la maintenance, la réfection, l'élargissement des chaussées, l'amélioration de la signalisation routière et l'identification et le traitement des points noirs.

Par ailleurs, la DRCR a développé une coopération internationale visant l'échange des expériences, notamment avec l'Espagne et la France, qui peut aider à la mise au point d'une solide stratégie de lutte contre la dégradation de la sécurité routière au niveau national.

C'est dans ce cadre qu'un programme d'audit en matière de sécurité a été réalisé.

Cet audit a couvert l'ensemble des régions du pays et a concerné pour chaque région les axes les plus importants et les plus accidentogènes ou à forte concentration d'accidents, et qui nécessitent de ce fait un intérêt particulier en matière de sécurité routière.

Pour chaque axe ou région, la méthode de diagnostic repose sur une démarche pluridisciplinaire et comporte deux étapes successives:

**. 1ère étape:** Elle consiste en une analyse de chaque itinéraire par les agents des Travaux Publics, de la Gendarmerie Royale et l'assistance d'un consultant national. Une analyse qui se fait sur les lieux, a pour but de localiser l'ensemble des zones ou points de concentration d'accidents, et de relever les caractéristiques principales (conception du tracé, profil en long, profil en travers, environnement) qui peuvent en être à l'origine.

**. 2ème étape:** Elle consiste au traitement des informations collectées et des statistiques disponibles sur les accidents de circulation et aboutit au diagnostic de la situation actuelle au droit des points identifiés, à la description d'esquisses de solutions pour résoudre les problèmes actuels et à l'établissement d'un plan d'actions chiffré selon les priorités des différentes opérations.

Le plan d'actions proposé par axe étudié ou par région comprend trois types de mesures:

- \* réalisation en urgence d'aménagements légers par les moyens propres de l'Administration (renforcement de la signalisation, arasement de talus, élagage d'arbres...);

- \* lancement d'études de détail pour les sections nécessitant une analyse approfondie;

- \* réalisation des travaux d'aménagement de certaines sections (aménagement de carrefours et de traversées d'agglomérations, rectification de tracés et de profils en long pour améliorer notamment la visibilité, élargissement d'ouvrages,...).

Concernant le volume global des axes routiers principaux audités et des points noirs identifiés et analysés, le tableau suivant en fournit un aperçu.

| Région          | Route     | Axes audités              | Longueur<br>enquêtée<br>(Km) | Nombre de<br>points noirs<br>traités |
|-----------------|-----------|---------------------------|------------------------------|--------------------------------------|
| Nord Ouest      | Autoroute | Rabat-Casablanca          | 30                           | 13                                   |
|                 | RP1       | Rabat-Khémisset           | 97                           | 22                                   |
|                 | RP2       | Rabat-Tanger              | 260                          | 51                                   |
|                 | RP3       | Kénitra-Sidi Kacem        | 61                           | 8                                    |
|                 | RP6       | S. El Arba-Sidi Kacem     | 94                           | 5                                    |
|                 | RP28      | Sebat-Sidi Kacem          | 191                          | 32                                   |
|                 | RP38      | Tanger-Tétouan            | 54                           | 10                                   |
|                 | RP39      | Chaouène-Al Hoccima       | 100                          | 25                                   |
| Sous Total..... |           |                           | 887                          | 166                                  |
| Centre          | Autoroute | Casablanca-Rabat          | 38                           | 13                                   |
|                 | RP8       | Casablanca-El Jadida      | 79                           | 43                                   |
|                 | RS121     | El Jadida-Jorf Lasfar     | 16                           | 6                                    |
|                 | RS133     | Khouribga-Fkih Ben Salah  | 30                           | 3                                    |
|                 | RP13      | Khouribga-Boujad          | 55                           | 9                                    |
|                 | RP22      | Oued Zem-Rommani          | 10                           | 1                                    |
|                 | RP7       | Berrechid-Mechra B. Abbou | 79                           | 16                                   |
|                 | RP13      | Berrechid-Khouribga       | 70                           | 9                                    |
| Sous Total..... |           |                           | 377                          | 100                                  |
| Centre Nord     | RP1       | Fès-Guercif               | 193                          | 40                                   |
|                 | RP39      | Al Hoccima-Chaouène       | 156                          | 26                                   |
| Sous Total..... |           |                           | 349                          | 66                                   |
| Centre Sud      | RP1       | Khémisset-Fès             | 58                           | 18                                   |
|                 | RP6       | Meknès-Sidi Kacem         | 33                           | 7                                    |
|                 | RP34      | Contournement de Meknès   | 25                           | 3                                    |
| Sous Total..... |           |                           | 116                          | 28                                   |
| Tensift         | RP7       | Marrakech-Mechra B. Abbou | 84                           | 16                                   |
|                 | RP8       | Safi-Agadir               | 234                          | 21                                   |
|                 | RP9       | Marrakech-Yousseoufia     | 50                           | 3                                    |
|                 | RP10      | Marrakech-Essaouira       | 174                          | 12                                   |
|                 | RP24      | Marrakech-EL Kalaa        | 122                          | 16                                   |
|                 | RP40      | Chichaoua-Agadir          | 100                          | 26                                   |
| Sous Total..... |           |                           | 764                          | 94                                   |

| Région          | Route   | Axes audités     | Longueur<br>enquêtée<br>(Km) | Nombre de<br>points noirs<br>traités |
|-----------------|---------|------------------|------------------------------|--------------------------------------|
| Oriental        | RP1     | Oujda-Guercif    | 125                          | 9                                    |
|                 | RP27    | Oujda-Zaio       | 90                           | 18                                   |
| Sous Total..... |         |                  | 215                          | 27                                   |
| SUD             | RP8     | Agadir-Essaouira | 10                           | 5                                    |
|                 | RP40    | Agadir-Chichaoua | 45                           | 4                                    |
|                 | RP32    | Agadir-Taroudant | -                            | 1                                    |
|                 | CT17025 | Taroudant-Ighrem | -                            | 1                                    |
| Sous Total..... |         |                  | 55                           | 11                                   |
| T O T A L.....  |         |                  | 2.763                        | 492                                  |

En conclusion, l'opération d'audit de sécurité a permis d'identifier environ 500 points noirs à travers la reconnaissance d'environ 2.800 Km de routes. Le coût global du traitement des points identifiés est estimé à 280 MDhs. ( Ces points sont à l'origine de 2047 accidents, 508 tués, 4492 blessés par an).

Les facteurs d'insécurité relevés liés à l'infrastructure sont de deux types:

- défauts de conception technique des routes
- défauts concernant l'adéquation de l'infrastructure à l'environnement, induisant à des erreurs d'interprétation de la part du conducteur.

La DRCR a accordé la priorité à l'axe RP 8 entre casablanca et El jadida, comme opération pilote qui pourra servir à l'évaluation de l'impact de cette action sur la sécurité routière.

Ainsi, il a été réservé au titre des années 1994-1995, un montant de 18,5 MDhs pour le traitement de cet axe.

De même, il a été décidé de lancer dès à présent tous les aménagements à faible coût sur l'ensemble des itinéraires audités. Les aménagements lourds seraient quand à eux lancés dès que l'opération pilote de la RP8 aurait été réalisée et évaluée.

Le tableau ci-après présente schématiquement le type de facteurs prédominants :

| Types de voirie      |                                      | Facteurs d'insécurité                                                                                                                                 |
|----------------------|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Autoroute</b>     |                                      | Les facteurs liés à l'infrastructure ne sont pas des facteurs d'insécurité prépondérants. Les causes d'accidents sont surtout liées à l'environnement |
| <b>Rase campagne</b> | - Section courante                   | . Caractéristiques routières<br>. Lisibilité de la route                                                                                              |
|                      | - Intersection, virage               |                                                                                                                                                       |
| <b>Milieu urbain</b> | - Traversée de petites agglomération | . Aménagement<br>. Lisibilité                                                                                                                         |

Ces types de facteurs accidentogène relevés liés à l'infrastructure se présentent comme suit :

### **- Virage :**

éléments principaux caractérisent le virage accidentogène:

- un rayon de courbure faible
- des variations trop brusque dans le rayon de courbure

### **- Visibilité :**

Ce facteur joue un rôle dans les manoeuvres de dépassement des faibles distances de visibilité sont particulièrement dangereuse dans les virages et aux approches des intersections Le problème de visibilité se pose aussi en ligne droite (perte de tracé)

### **- Ouvrage étroit**

La largeur réduit des ouvrages par rapport au profil en travaux courant de la route surprend les usagers et occasionnent des accidents

### **- Plantations d'alignement:**

La présence d'obstacle fixe le long des voies est un facteur important de la gravité des accidents. Le principale facteur accidentogène et la courte distance séparant l'alignement d'arbres

### **- Caractéristiques de surfaces:**

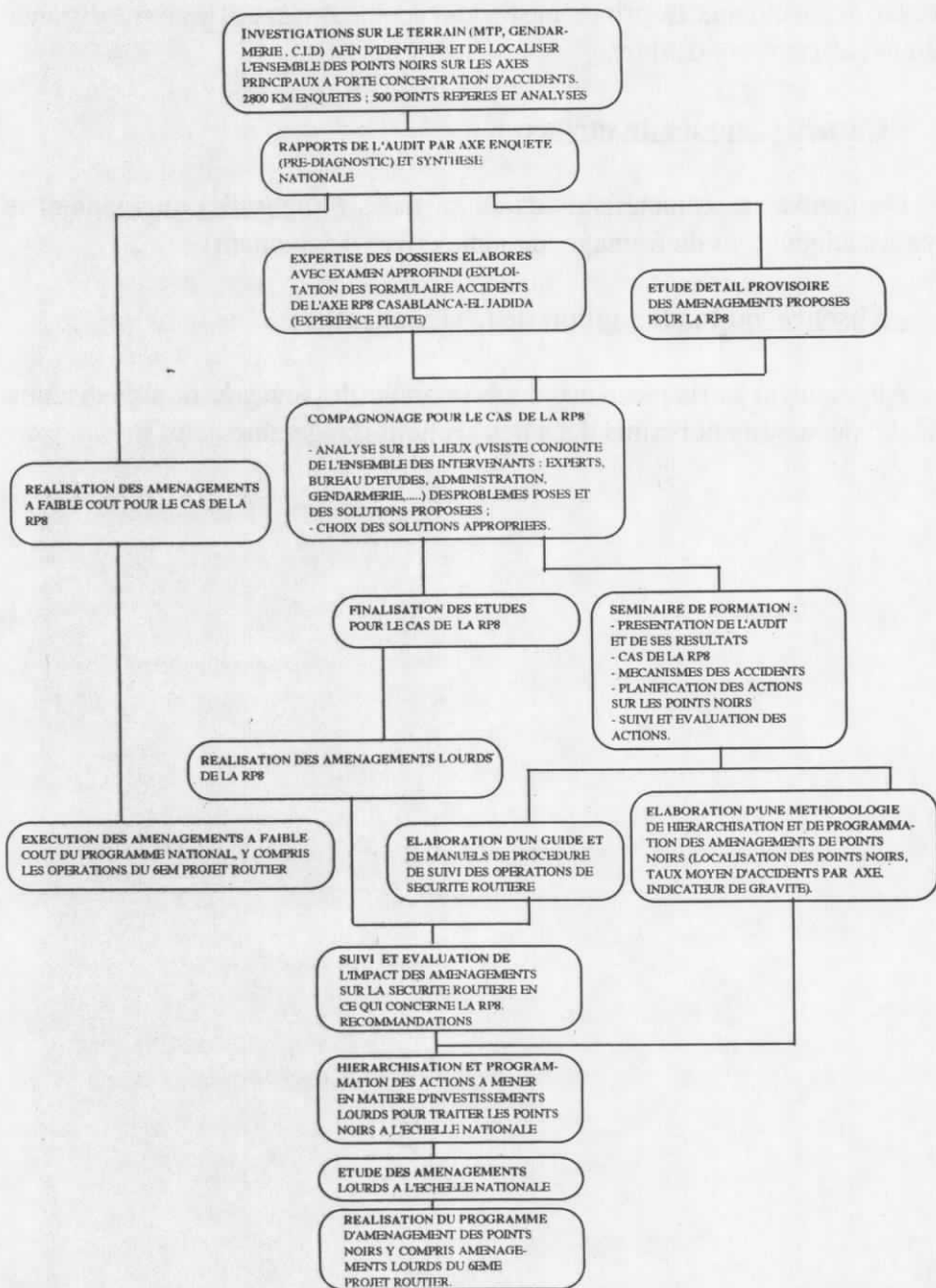
De mauvaises caractéristiques de surfaces ( rugosité ) augmentent le risque d'accident (cas de freinage, de manoeuvre d'évitement)

### **- Absence ou Inadéquation de la signalisation:**

Augmentent les risques d'accidents (manque de panneaux de signalisation verticale, dépassement permis dans des sections dangereuses etc..)

# PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE ROUTIERE

## PLAN D'ACTIONS



1994

1995

96-97

**PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE  
ROUTIERE**

## Planning

[illegible]