

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

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

**issu de**

**la Stratégie Nationale de Sécurité Routière**

**Décembre 2003**

## **SOMMAIRE**

### **I- CONTEXTE**

### **II- INDICATEURS DE L'INSECURITE ROUTIERE AU MAROC**

- 1- Evolution des accidents de la circulation au Maroc
- 2- Catégorie d'usagers la plus exposée au risque : usagers vulnérables
- 3- Véhicules impliqués
- 4- Fautes propres aux conducteurs
- 5- Port de moyens de sécurité
- 6- Variation géographique des accidents de la circulation
- 7- Variation selon les mois des accidents de la circulation

### **III- STRATEGIE NATIONALE DE SECURITE ROUTIERE AU MAROC**

- 1- Principes de base
- 2- Objectifs nationaux
- 3- Priorités

### **IV- PLAN STRATEGIQUE INTEGRE D'URGENCE DE LA SECURITE ROUTIERE**

- Axe 1 : Coordination et gestion de la sécurité routière à haut niveau
- Axe 2 : Législation
- Axe 3 : Contrôle et sanctions
- Axe 4 : Formation des conducteurs et réforme du système des examens du permis de conduire
- Axe 5 : Infrastructures routières et voiries urbaines
- Axe 6 : Secours dispensés aux victimes des accidents de la circulation
- Axe 7 : Communication et éducation
- Mesures d'accompagnement

### **V- PLAN D'ACTIONS**

## I- CONTEXTE

Le transport routier est un vecteur important dans le développement du Maroc. Les moyens de transport connaissent une augmentation annuelle de 3 à 5%, en corollaire de la croissance économique du pays.

Si cette croissance a un impact positif sur le développement, l'insécurité routière demeure un grand problème auquel le Maroc est confronté.

En plus de la douleur et de la souffrance, les accidents de la route causent au Maroc des pertes économiques énormes. Selon une étude de la BIRD, l'estimation du coût des accidents de la circulation au Maroc représente 2,5 % du PIB, soit 8 milliards de dirhams par an (estimation de l'année 2000).

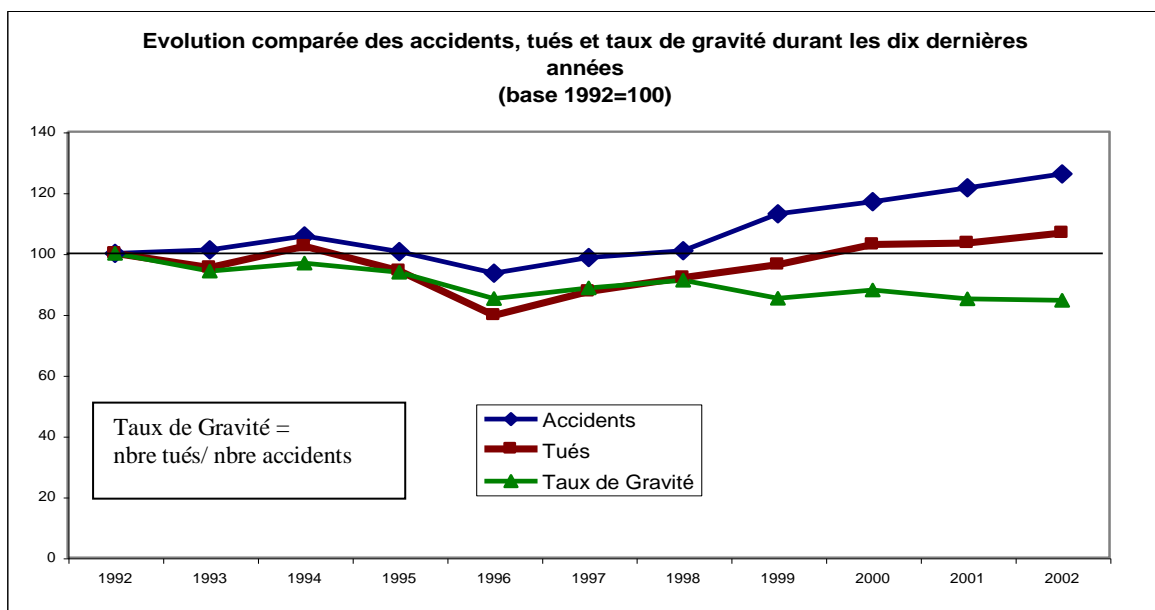
Si la tendance actuelle est maintenue, ce montant atteindrait 10,5 milliards de dirhams en 2012. Le nombre de tués augmenterait pour sa part de 32% (pour atteindre environ 4.964 morts en 2012)

## II- INDICATEURS DE L'INSECURITE ROUTIERE AU MAROC

### 1- Evolution des accidents de la circulation au Maroc

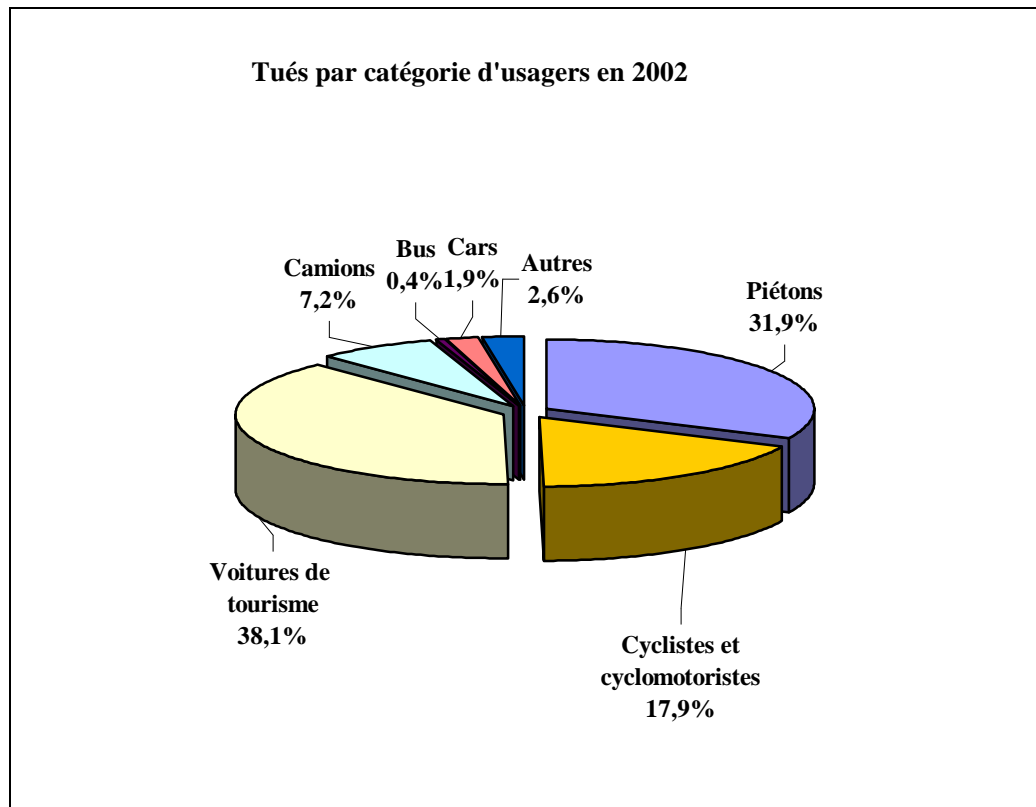
En 2002, les accidents de la circulation ont enregistré :

- 3.761 tués (*chiffre record*) ;
- 14.922 blessés graves ;
- 66.443 blessés légers.



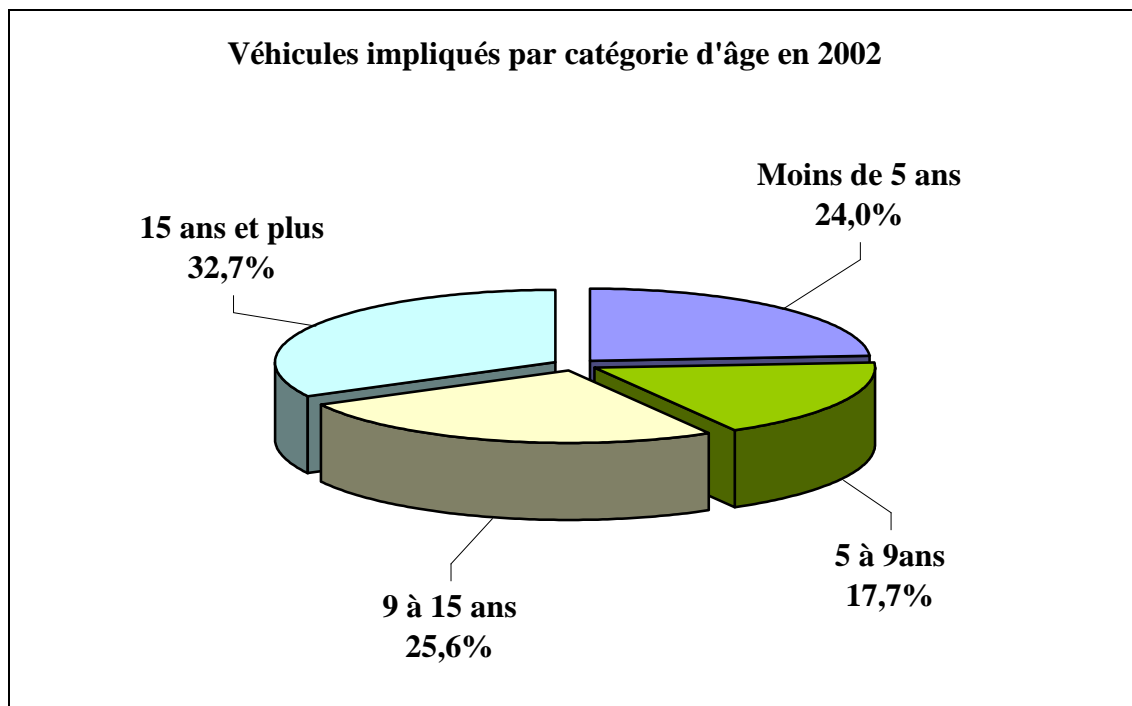
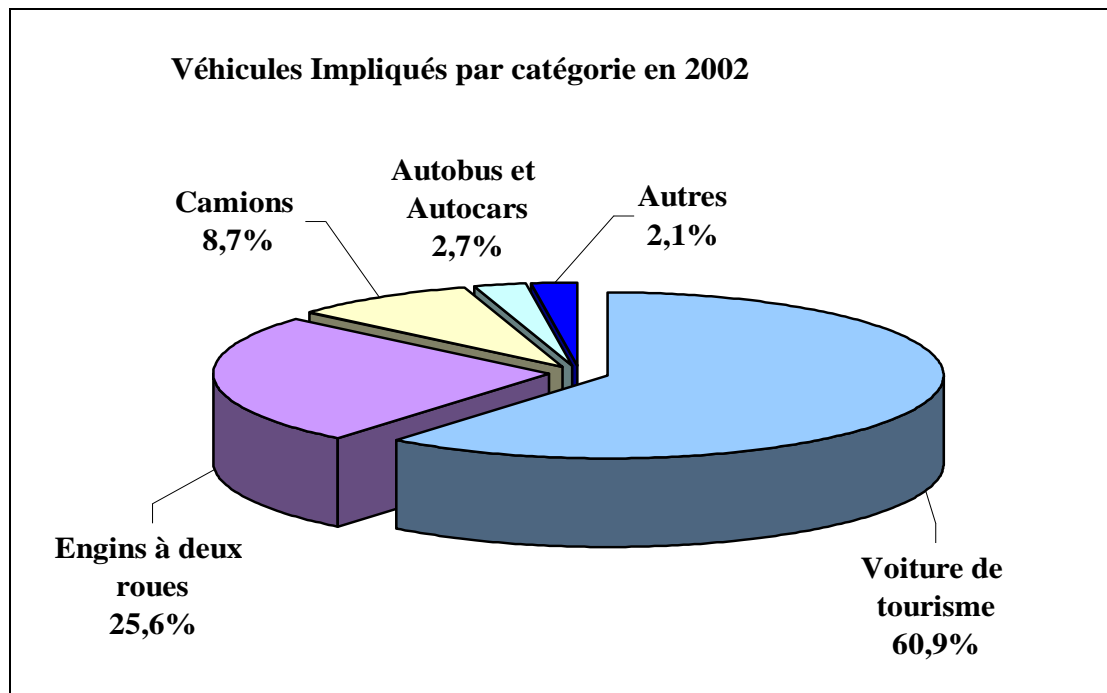
*L'année 1996 a enregistré des taux de tués et blessés notablement plus inférieurs que les autres années de la dernière décennie. Cette année a connu un effort important en matière de contrôle avec forte mobilisation des différents services concernés.*

## **2- Catégorie d'usagers la plus exposée au risque : usagers vulnérables**



*Les piétons et les conducteurs de deux roues représentent la moitié des tués suite aux accidents de la circulation. En 2001, plus de 500 enfants âgés de moins de 15 ans ont été tués suite aux accidents de la circulation.*

### 3- Véhicules impliqués



*Environ 31 % de l'ensemble des accidents enregistrés entre 1997 et 2001 impliquent au moins un véhicule qui présente des défauts mécaniques, entraînant environ la moitié de l'ensemble des morts ( 49,3%)*

#### **4- Fautes propres aux conducteurs**

*La circulation sans précaution est une caractéristique d'une grande partie des conducteurs impliqués dans des accidents de la circulation et ce, avec une moyenne de 37,1% durant les cinq dernières années.*

*En deuxième position, on trouve l'excès de vitesse et la vitesse excessive avec une moyenne de 9,7% suivis du non respect de priorité avec 7,4%.*

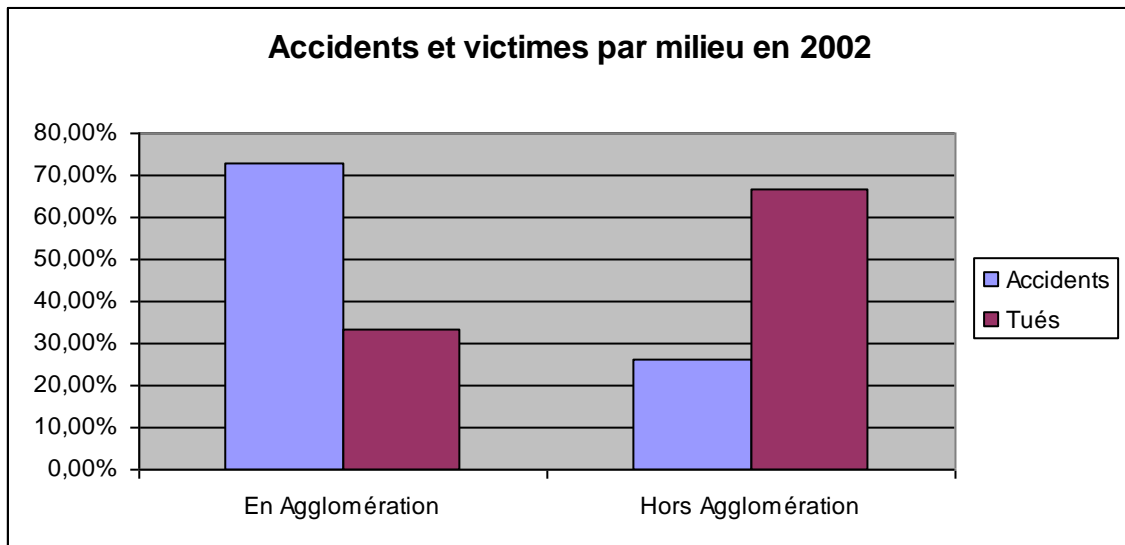
*Il est reconnu de par le monde, et à travers des études internationales dans le domaine, qu'une réduction de 10 km/h de la vitesse peut entraîner une baisse de 30% à 40% du nombre d'accidents et victimes.*

#### **5- Port de moyens de sécurité**

*Durant les cinq dernières années :*

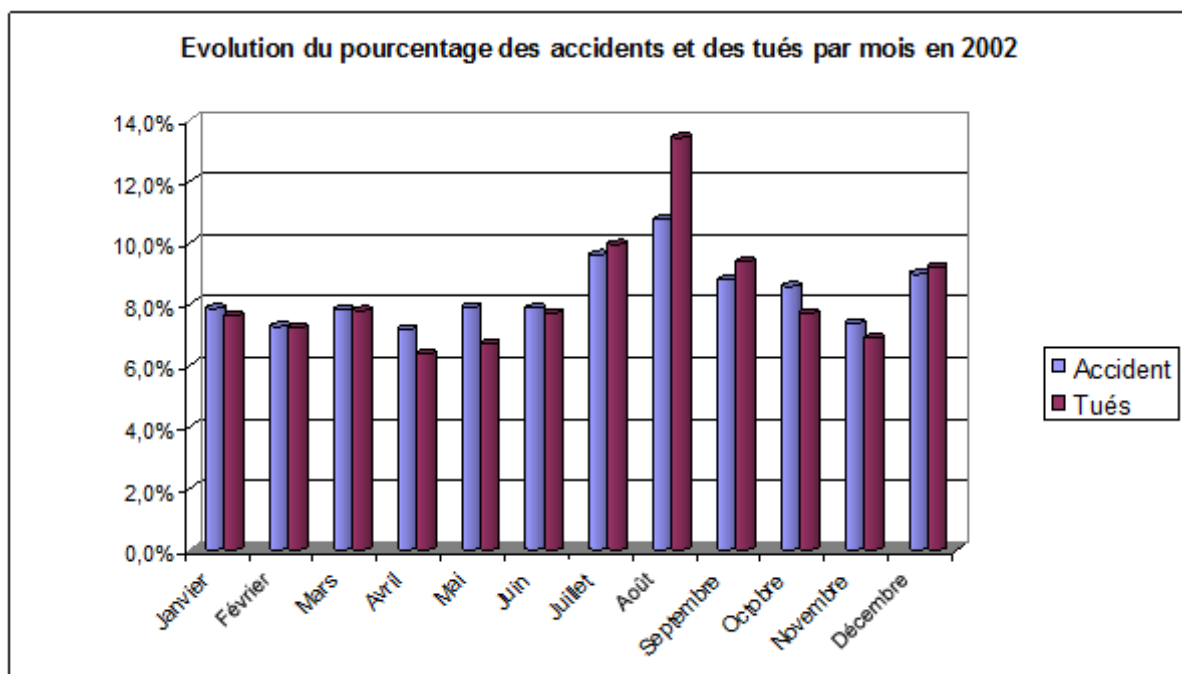
- *80,7% des conducteurs des cycles avec moteur tués ne portaient pas de casque en agglomération. Hors agglomération, cette proportion se situe à 75,9%.*
- *56,3% des conducteurs automobiles tués hors agglomération ne portaient pas de ceinture de sécurité . En agglomération, le port de la ceinture de sécurité qui du reste n'est pas obligatoire, est quasi-absent, puisque 87,7% des conducteurs automobiles tués en agglomération ne portaient pas la ceinture de sécurité.*

## 6- Variation géographique des accidents de la circulation



*93% des accidents enregistrés, entre 1998 et 2002, au niveau des intersections en agglomération surviennent dans des carrefours simples. Les accidents qui se produisent dans des carrefours sans feux ou sans stop représentent 62% du total des accidents, en intersection, en agglomération.*

## 7- Variation selon les mois des accidents de la circulation



*Les deux mois de juillet et août sont les plus accidentogènes.*

### En guise de conclusion

- ⇒ Une croissance continue aussi bien des accidents que des victimes.
- ⇒ les piétons ( 31,9% de l'ensemble des tués) et usagers des deux roues (17,9% de l'ensemble des tués) sont fortement exposés au risque d'accidents et totalisent près de la moitié des tués. Les enfants sont également des usagers vulnérables : plus de 500 enfants âgés de moins de 15 ans ont été tués en 2001 suite aux accidents.
- ⇒ Le comportement des conducteurs est un facteur majeur dans les accidents de la circulation (circulation sans précaution des conducteurs impliqués dans les accidents avec une moyenne de 37,1% ; L'excès de vitesse et la vitesse excessive en deuxième position avec 9,7% suivi du non respect de la priorité avec 7,4%) . D'où la nécessité d'agir en priorité sur les comportements des conducteurs par le biais de la législation, le contrôle, la sanction, l'éducation et l'information.
- ⇒ Le pourcentage des conducteurs tués ne portant pas des moyens de sécurité, notamment la ceinture de sécurité et le casque est très élevé :
  - 80,7% des conducteurs des cycles avec moteur en agglomération. 75,9% des conducteurs des cycles avec moteur hors agglomération ;
  - 56,3% des conducteurs automobiles hors agglomération. 87,7% des conducteurs automobiles en agglomération
- ⇒ Le pourcentage de morts suite aux accidents et qui impliquent au moins un véhicule avec défectuosité est très élevé ( 49,3 % de l'ensemble des morts). D'où l'importance du contrôle technique des véhicules.
- ⇒ Le déficit d'équipements et de signalisation adéquats en milieu urbain est un facteur majeur d'accident : Les accidents qui se produisent dans des carrefours sans feux ou sans stop représentent 62% du total des accidents en agglomération.
- ⇒ la période des vacances estivales, notamment les mois de juillet, août et septembre connaît une flambée des accidents et victimes comparativement aux autres mois.
- ⇒ La baisse notable des tués et blessés des accidents relevée en 1996, montre l'importance de la mobilisation des différents Départements concernés et des Autorités Locales. Ceci met également en évidence l'utilité d'actions pérennes et coordonnées et du travail d'équipe.

Ces constats ont d'ailleurs été identifiés et exploités dans le cadre de l'étude relative à la stratégie nationale de sécurité routière sur lesquels doivent être focalisés les efforts de l'ensemble des acteurs concernés pour escompter un gain rapide en terme de réduction des accidents corporels et des victimes.



### **III - STRATEGIE NATIONALE DE SECURITE ROUTIERE AU MAROC**

Le Ministère de l'Équipement et du Transport, en étroite collaboration avec l'ensemble des autres intervenants et avec l'appui de l'Agence Suédoise de développement international, a élaboré une stratégie nationale intégrée de sécurité routière qui vise à long terme une réduction durable et substantielle des nombres de tués et blessés graves dans les accidents de la circulation routière.

La Stratégie Nationale de Sécurité Routière et le plan d'action ont été élaborés en quatre étapes :

- a. Analyse de la situation ;
- b. Formalisation de la vision pour la sécurité routière et des objectifs à atteindre;
- c. Développement de la stratégie pour atteindre les objectifs fixés ;
- d. Elaboration du plan d'action de la sécurité routière.

#### **1- Principes de base :**

- a. Les actions adoptées doivent être pérennes ;
- b. L'Homme doit être au centre de tout effort d'amélioration ;
- c. Le travail d'équipe de l'ensemble des intervenants et leur adhésion seront développés (administration, secteur privé, professionnels, société civile) ;
- d. La sécurité routière constitue une priorité pour l'ensemble des intervenants ;
- e. Les piétons sont considérés comme partie intégrante du système de transport routier.

#### **2- Objectifs nationaux :**

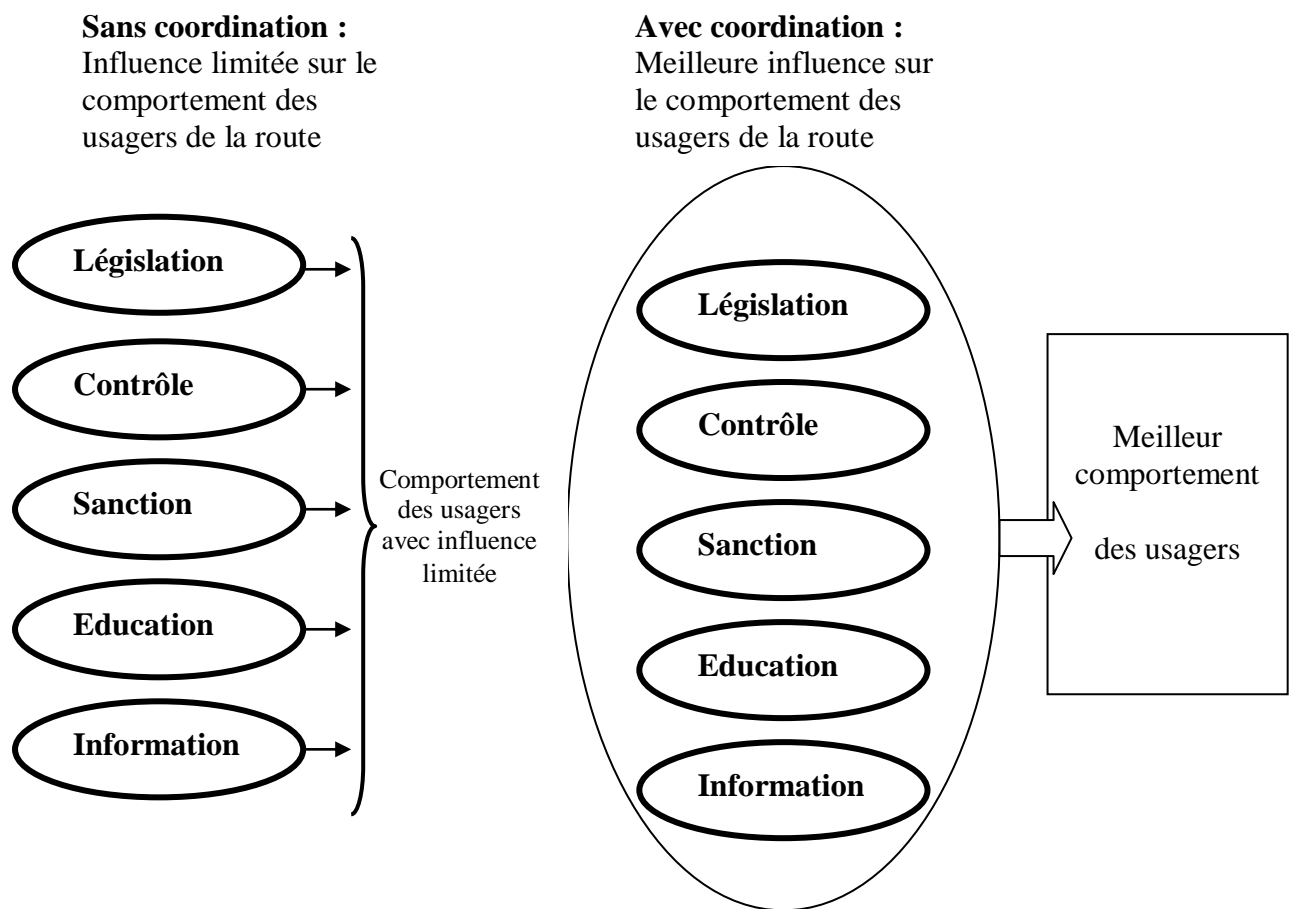
**1<sup>er</sup> Objectif** : Renverser la tendance actuellement à la hausse dans moins de trois ans ;

**2<sup>ème</sup> Objectif** : Après renversement de la tendance, réduction significative des nombres de tués et de blessés graves.

#### **3- Priorités :**

- a. Concentrer le travail de la sécurité routière sur les problèmes majeurs de la sécurité routière ;
- b. Privilégier les actions à résultat rapide avec effet durable ;
- c. Accorder un intérêt particulier aux usagers vulnérables en particulier les enfants.

**Le schéma ci-après met en évidence un exemple de l'importance et l'urgence de la coordination en matière de sécurité routière**



Afin d'aboutir rapidement à des résultats tangibles de réduction du nombre de tués et blessés graves, il a été recommandé de centrer les efforts sur les types d'améliorations prioritaires arrêtées par la stratégie tout en privilégiant les axes suivants :

- Sécurité des usagers vulnérables ( piétons, conducteurs de deux roues et enfants) ;
- Adoption de vitesses réglementaires et adaptées aux circonstances, tout en veillant à leur respect ;
- Augmentation de l'usage de la ceinture de sécurité et du casque.

#### **IV- PLAN STRATEGIQUE INTEGRE D'URGENCE DE LA SECURITE ROUTIERE**

Vu les délais et moyens nécessaires pour la réduction des accidents et du nombre de tués et compte tenu de la gravité de la situation, il s'est avéré nécessaire d'engager des actions urgentes pour renverser rapidement la tendance actuellement à la hausse du nombre de morts et blessés graves. Le Programme Stratégique Intégré d'Urgence de sécurité routière a été ainsi bâti. Il constitue le plan d'actions pour les années 2003, 2004 et 2005 et prend en compte les mesures urgentes et efficaces recommandées par la Stratégie Nationale.

L'approche adoptée a permis donc d'articuler le PSIU autour de 7 axes et des mesures d'accompagnement. Il s'agit des axes suivants :

- ⇒ Coordination et gestion de la sécurité routière à haut niveau ;
- ⇒ Législation ;
- ⇒ Contrôle et sanctions ;
- ⇒ Formation des conducteurs et réforme du système des examens du permis de conduire ;
- ⇒ Infrastructures routières et voiries urbaines ;
- ⇒ Secours dispensés aux victimes des accidents de la circulation ;
- ⇒ Communication et éducation ;

Ces axes ont été déclinés en actions concrètes avec estimation des coûts et des délais prévisionnels de réalisation.

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

La coordination en matière de sécurité routière à haut niveau est confiée au Comité Interministériel de la Sécurité Routière présidé par le Premier Ministre (CISR).

Des Comités Provinciaux de Sécurité Routière (CPSR) ont été également créés par la circulaire du Premier Ministre n°7/2001 du 12 juin 2001.

Le PSIU prévoit :

- L'institutionnalisation du CISR et la création des Comités Régionaux de la Sécurité Routière (CRSR) et leur institutionnalisation, par un décret prévoyant également la création d'un comité de suivi présidé par le Ministère de l'Équipement et du Transport pour coordonner, animer et suivre la mise en œuvre et l'évaluation de la stratégie nationale de sécurité routière ;
- les travaux du CISR, des CRSR et CPSR dans le cadre de réunions périodiques pour suivre l'état d'avancement de l'exécution de ladite stratégie.

## **Axe 2 : Législation**

Un bon comportement des usagers de la route est tributaire d'un système cohérent constitué par les composantes suivantes et accompagné d'une évaluation adéquate:

- Législation
- Contrôle
- Sanctions
- Formation des conducteurs
- Communication et éducation

Aussi, afin d'améliorer les règles de la circulation et de la sécurité routière, le Ministère de l'Équipement et du Transport a procédé à la réforme du code de la route en veillant à sa modernisation.

L'efficacité du contrôle est subordonnée à l'aboutissement du nouveau projet de code de la route qui renforce aussi bien les actions de prévention que celles de la répression, dont les principales sont :

## a) Prévention

- Réactualisation des définitions des termes contenus dans le projet de loi en fonction des mises à jour de la convention internationale sur la circulation routière ;
- Insertion des règles de circulation autoroutière dans la loi ;
- Insertion du principe de l'élaboration du cadre réglementaire du transport des matières dangereuses ;
- Habilitation du pouvoir réglementaire à obliger certains propriétaires de véhicules à utiliser les équipements et accessoires susceptibles d'accroître leur niveau de sécurité ;
- Insertion des concepts de professionnalisme quant à l'enseignement de la conduite des véhicules à moteur et à la visite technique ;
- Harmonisation juridique des dispositions du projet en fonction des conventions internationales ;
- Instauration du système de permis à points à titre de sanction et de prévention ;
- Hiérarchisation du droit d'obtention des différentes catégories du permis de conduire ;
- Exigence d'un permis de conduire catégorie (C, B ou D) pour la conduite des engins agricoles, forestiers et de travaux publics utilisant la voie publique ;
- Instauration de la base juridique de la durée de vie du document permis de conduire ;
- Interdiction de conduire un véhicule pour toute personne ayant consommé de l'alcool.

## b) Répression :

- Instauration de la base juridique du traitement automatisé des enregistrements et données concernant le conducteur en prélude à la gestion des données du permis de conduire à points ;
- Instauration de la base juridique d'utilisation d'outils de mesure et de contrôle par les agents verbalisateurs ;
- Augmentation du taux du nombre de classes des amendes transactionnelles et forfaitaires relatives aux infractions au code de la route ;
- Institution des commissions régionales de suspension et de retrait du permis de conduire ;
- Institution d'une amende de 50 dirhams pour les piétons ;
- Elargissement des cas de suspension du permis de conduire par les agents verbalisateurs ;
- Création d'une commission d'enquête en cas d'accident grave.

Pour accélérer l'aboutissement et la mise en application de ce nouveau texte, des réunions fréquentes sont à tenir avec les services du Secrétariat Général du Gouvernement en associant les services compétents du Ministère de la Justice, de la Gendarmerie Royale et de la Sûreté Nationale, chargés de veiller à l'application des dispositions du code de la route.

### **Axe 3 : Contrôle et sanctions**

Sans le soutien d'un contrôle rigoureux, la stratégie mise en place pour lutter contre le fléau de l'insécurité routière ne produira pas l'effet escompté. Il est donc nécessaire de réactiver, dynamiser et moderniser ce contrôle routier en adoptant un certain nombre de mesures pratiques et concrètes.

#### **Actions prévues en matière de contrôle routier**

- ⇒ Redéploiement des effectifs existants des Contrôleurs Routiers ;
- ⇒ Mise à niveau des agents de contrôle routier par des actions de recyclage et de formation ;
- ⇒ Equipement des effectifs redéployés en moyens matériels et logistiques de contrôle ( acquisition de bascules mobiles, matériel de signalisation et de prévention, véhicules) ;
- ⇒ Modernisation et renforcement des équipements du contrôle routier (acquisition des équipements de pesage piézoélectrique + bascules, matériel de radiocommunication, aménagement des aires de contrôle ; acquisition de radars modernes, bascules et véhicules de contrôle);
- ⇒ Coordination des activités du contrôle sur route effectué par la GR, la SN et les contrôleurs routiers, en élaborant et mettant en œuvre des programmes concertés de contrôle routier pour :
  - une gestion optimale des ressources humaines et moyens matériels de contrôle,
  - assurer la complémentarité des activités des trois corps,
  - assurer une couverture optimale du contrôle routier.

Par ailleurs, il est indispensable de renforcer le contrôle de l'état mécanique des véhicules aussi bien à travers les centres de visite technique que par les corps de contrôle routier.

#### **Actions prévues en matière de visite technique**

- ⇒ Réglementer et moderniser les Centre de Visites Technique ( CVT) par la réglementation de la profession, introduction de nouveaux équipements modernes, informatisation de la procédure de contrôle technique et instauration d'un système assurance qualité ;



⇒ Renforcement du contrôle des CVT par des missions ponctuelles et inopinées de contrôle et acquisition de véhicules équipés pour le contrôle mobile afin d'effectuer des contres visites techniques ;

### **Actions prévues en matière de sanction pour lutter contre le problème des récidives et de l'impunité**

- ◆ dynamiser le casier automobile,
- ◆ réviser le système des procédures d'instruction par les tribunaux des PV d'infractions au code de la route et à la législation des transports routiers :
  - lutter contre l'impunité par une célérité des procédures d'instruction des PV d'infractions par les tribunaux,
  - mettre en place des juges de la circulation routière et former des magistrats spécialisés dans le domaine de la sécurité routière.

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

Dans le but de garantir une bonne connaissance des règles de la circulation routière, un système adéquat de formation des conducteurs est essentiel. Aussi, les actions suivantes sont-elles proposées :

- 1- Elaboration et mise en œuvre du programme national et des supports d'accompagnement de la formation de base des candidats au Permis de Conduire (P.C)
- 2- Instauration d'une qualification professionnelle des conducteurs des poids lourds (PL) et autocars.
- 3- Réforme de l'examen du PC :

- ⇒ Automatisation et mise à niveau du système d'examen théorique du PC :
- Réforme du système d'examen théorique ;
  - Equipement des centres immatriculateurs en matériel audiovisuel d'examen théorique ;
  - Déroulement automatisé de l'examen théorique depuis l'affichage et la lecture des questions jusqu'à la correction des réponses et l'annonce des résultats.

- ⇒ Mise à niveau du système d'examen pratique au PC :
  - Introduction de mesures tendant à améliorer et crédibiliser l'examen pratique par notamment la suppression du 2<sup>ème</sup> volant, la fixation du temps de conduite, le passage de l'examen dans les conditions normales de circulation et l'exécution des manœuvres à l'intérieur et en dehors des agglomérations ;
  - Etude d'évaluation de l'impact.
- ⇒ Elaborer et mettre en œuvre un programme de formation continue des examinateurs :
  - Finaliser les modules du programme de formation ;
  - Organiser la formation par délégation au niveau des centres de formation agréés sanctionnée par la délivrance d'un certificat de participation.

### Axe 5 : Infrastructures routières et voiries urbaines

La réalisation des interventions sur les infrastructures routières et voiries urbaines est nécessaire afin d'assurer les conditions favorables en matière de routes pour une circulation routière plus sûre.

Par conséquent, il est prévu de :

- ⇒ Elaborer et réaliser des programmes d'homogénéisation d'itinéraires routiers en rase campagne ;
- ⇒ Poursuivre le traitement des Points Noirs (PN) en rase campagne ;
- ⇒ Poursuivre l'élaboration et la réalisation des programmes de construction de murets de protection en rase campagne ;
- ⇒ Elaborer et réaliser un programme d'aménagement des voies cyclables ;
- ⇒ Elaborer et réaliser un programme d'aménagement de voies latérales dans les zones agricoles.

- ⇒ En matière de voies urbaines, se focaliser sur des actions simples à faibles coûts dans les grandes agglomérations enregistrant un nombre élevé d'accidents et de victimes ( Casablanca, Rabat, Fès et Marrakech,...) :
- Diagnostic de la voirie et établissement des plans d'actions ;
  - Réalisation des plans locaux susvisés en mettant en place les moyens financiers nécessaires ;
  - Evaluer l'impact.

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

L'efficacité des secours des accidentés de la route est souvent une question de temps. Les personnes qui reçoivent un traitement rapide et adéquat ont plus de chances de survivre.

Afin d'améliorer la qualité des secours (prise en charge sur les lieux et durant le transfert des victimes), les actions suivantes sont prévues :

- ⇒ Identifier, analyser et mettre en œuvre les fonctions nécessaires à une meilleure coordination entre les différents intervenants ;
- ⇒ Instaurer la régulation médicale visant à prendre en charge et à transporter les victimes des accidents de la circulation routière aux structures médicales les plus adaptées, abstraction faite du découpage administratif ;
- ⇒ Renforcer les compétences du personnel (médecins, infirmiers, ambulanciers et brancardiers) chargé des secours (sauvetage, secourisme et soins médicaux) sur les lieux de l'accident et lors du transfert vers les structures médicales;
- ⇒ Créer un numéro d'appel unique permettant l'interconnexion des numéros d'appel au secours (15, 19, 177) et le centre de régulation médicale ;
- ⇒ Réglementer le transport sanitaire portant sur les caractéristiques du véhicule, les équipements, la répartition territoriale des ambulances et les effectifs du personnel à bord et les qualifications professionnelles exigées;
- ⇒ Mettre à niveau le parc ambulancier actuel ;

## **Axe 7 : Communication et éducation**

Pour mieux réussir la mise en œuvre du Plan Stratégique Intégré d'Urgence de sécurité routière, en l'accompagnant d'un plan d'action de communication globale lui garantissant les meilleures conditions de réussite, le CNPAC :

- recourra à un conseil stratégique spécialisé pour définir la démarche à adopter et élaborer les plans d'action et la stratégie de mise en œuvre et de réalisation des objectifs,
- assurera le suivi de la réalisation et veillera à l'évaluation régulière et rigoureuse des actions : sondages, panels, enquêtes qualitatives, etc.
- réservera un budget moyen annuel de 45 millions de dirhams au plan d'action pour les années 2003, 2004 et 2005,

Le plan d'action, dans ce sens, s'articule autour d'une communication :

- Institutionnelle pour créer, asseoir et confirmer la notoriété de la politique gouvernementale et du Comité Interministériel de Sécurité Routière ;
- Comportementale pour agir sur les facteurs récurrents des accidents de la circulation ;
- Signalétique : charte signalétique et balisage adéquat pour les travaux d'infrastructures et voirie;
- Veille et benchmarking médiatique ;
- Didactique de vulgarisation : pour informer sur les dispositions des lois nouvelles et des réformes relatives à la circulation routière.

Il sera procédé également à l'intégration de l'éducation routière dans les programmes et disciplines scolaires, y compris dans les jardins d'enfants, les lycées et les collèges :

- Produire les outils pédagogiques qui concernent non seulement les règles de circulation mais aussi la bonne manière d'agir sur la route ;
- Cette « éducation de survie » doit s'adresser aux enfants, parents et enseignants ;

- Les méthodes et les outils pédagogiques doivent être variés et inclure toutes les activités d'information.

### **Mesures d'accompagnement**

Le PSIU prévoit des mesures d'accompagnement notamment en matière d'études et système d'information, de financement et d'évaluation :

#### **Etudes et Système d'information**

- ⇒ Constitution des bases de données et changement des supports relatifs aux permis de conduire et véhicules ;
- ⇒ Interaction entre les différentes bases de données ;
- ⇒ Réalisation d'une étude pilote relative à l'identification des zones d'accumulation des accidents de la circulation en milieu urbain ;
- ⇒ Instauration des procédures systématiques pour les audits sécurité des routes existantes et des projets neufs.

#### **Financement**

- ⇒ Allouer des fonds et des budgets suffisants pour renforcer les efforts entrepris pour l'amélioration de la sécurité routière ;
- ⇒ Rendre plus explicite le financement des actions de sécurité routière dans les budgets des différentes entités concernées par le domaine, en y inscrivant une ligne budgétaire y afférente, et si possible la traduire en programmes.

#### **Evaluation**

Un système d'évaluation de ce plan stratégique intégré doit être mis en place. Le scénario proposé consiste en ce qui suit :

- ⇒ Tenir des réunions régulières (semestrielle ou annuelle) du Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR) présidées par le Premier Ministre.

- ⇒ Tenir deux réunions par période du Secrétariat du CISR, sous la présidence du Ministre de l'Équipement et du Transport, ces réunions seront respectivement consacrées à :
  - lancer le plan d'action de la période en cours en tenant compte des réajustements suite aux orientations du CISR ;
  - évaluer les réalisations du plan d'action de la période en cours et préparer le rapport d'activités qui devra être présenté lors de la réunion du CISR .
- ⇒ Tenir des réunions mensuelles des CRSR et CPSR pour évaluer les réalisations des actions du PSIU en adressant au MET des rapports d'activités trimestriels.
- ⇒ Définir des indicateurs statistiques d'évaluation de l'impact de chaque action du point de vue sécurité routière.

## V- PLAN D' ACTIONS

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

<b>Intitulé de l'action</b>	<b>Consistance de l'action</b>	<b>Directions et/ou entités responsables</b>	<b>Ressources nécessaires</b>	<b>Situation actuelle</b>	<b>Echéancier de réalisation</b>
<b>1.1-Création du Comité Interministériel de Sécurité Routière</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>-Elaborer un texte portant création du Comité Interministériel de Sécurité Routière</li> <li>-Faire adopter ce projet de texte</li> <li>- Réunion du Comité Interministériel de Sécurité Routière</li></ul>	DSTR (de concert avec la DAA, la DTR et la DRCR)		-Projet de texte en cours d'élaboration : (DAAJ)	2 <sup>ème</sup> semestre 2003

## Axe 2 : Législation

Intitulé de l'action	Consistance de l'action	Directions et/ou entités responsables	Ressources nécessaires	Situation actuelle	Echéancier de réalisation
<b>2.1-Aboutissement du nouveau code de la route</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Actualisation et harmonisation des dispositions législatives et réglementaires avec les conventions internationales ;</li> <li>- Insertion des règles nouvelles eu égard aux contraintes de la sécurité et de la circulation routière ;</li> <li>- Renforcement des mesures préventives et répressives en matière de la sécurité et de la circulation routière.</li> </ul>	<b>DSTR</b> (de concert avec la DTR et la DRCR)		- Projet en cours de finalisation	<i>2004</i>



### Axe 3 : contrôle et sanctions

Intitulé de l'action	Consistance de l'action	Directions et/ou entités responsables	Ressources nécessaires	Situation actuelle	Echéancier de réalisation
<p>3.1- Réactivation, réorganisation et modernisation du contrôle des transports et de la circulation routière :</p> <p>3.1.1- Redéploiement des effectifs existants des Contrôleurs Routiers</p>	<p><i>-Répartir d'une manière rationnelle les effectifs existants des CR sur 13 régions, retenues sur la base de la structure de la circulation, du parc des véhicules utilitaires, carte de contrôle ainsi que de l'importance du trafic des autocars dans les GRV.</i></p> <p><i>-Création des postes frontaliers aux ports de Tanger, de Nador et à Bab Sebta, ainsi qu'au sein des GRV, selon un système de rotation au niveau de chaque région.</i></p>	DSTR	<p><i>- Nombre de CR à déterminer par l'étude et la carte de contrôle ;</i></p>	<p>- Concentration du contrôle au niveau des grandes GRV ;</p> <p>-Missions ponctuelles de contrôle à l'occasion de l'opération transit des MRE ;</p> <p>- Missions de contrôle intégré avec la GR et la SN.</p>	2 <sup>ème</sup> semestre 2003
3.1.2-Mise à niveau des agents de contrôle routier par des actions de recyclage et de formation.	<p><i>- Séminaire sur le contrôle des transports et de la circulation routière ;</i></p> <p><i>- Cycle de formation de longue durée de perfectionnement et de recyclage des contrôleurs routiers ;</i></p> <p><i>- Coopération internationale en matière de formation sur le contrôle routier (France, Belgique, etc .)</i></p>	DSTR	<p><i>Coût de la formation dans le cadre du cycle : 1.500.000 DH</i></p>	Modules de formation en cours de préparation	2003-2004

Intitulé de l'action	Consistance de l'action	Directions et/ou entités responsables	Ressources nécessaires	Situation actuelle	Echéancier de réalisation
3.1.3-Equipement des effectifs redéployés en moyens matériels et logistiques de contrôle	-Mettre à la disposition des équipes de contrôle des bascules mobiles pour le contrôle de la surcharge technique et des véhicules de service pour leurs déplacements	DSTR (de concert avec DAA/CNPAC/DMM/ODEP)	-Acquisition de 13 bascules mobiles et de matériels de signalisation et de prévention : 2.600.000 DH ;  -Mise à disposition de 17 véhicules dont 10 sont à acquérir : 1.000.000 DH ;  - Trois locaux de travail à équiper en matériel de bureau et 3 lignes téléphoniques pour les postes frontaliers ;  - Véhicules et matériel de contrôle existant.	-Une bascule mobile opérationnelle disponible ;  -13 bascules mobiles mises à la disposition de la GR ;  -Un matériel de signalisation et de prévention existant au niveau des délégations.	2 <sup>ème</sup> semestre 2003
3.1.4-Modernisation des équipements du contrôle routier.	- Mettre en place des stations de pesage automatique avec câble piézoélectrique + bascules ;  - Equiper les postes de contrôle routier par le matériel de radiocommunication ;  - Etudier et aménager des aires de dégagement au niveau des points de contrôle	DRCCR (de concert avec la DSTR/CNPAC)	-5 stations de pesage par câbles piézoélectriques + bascules : 6.600.000 DH ;  -Acquisition de matériel de radiocommunication : 340.000DH.  - Aménagement des aires de contrôle : selon estimation de l'étude	Absence d'aires de dégagement et de matériel de radiocommunication	2004-2005
3.1.5-Participation au renforcement du contrôle.	Acquisition de matériel de contrôle : radars, bascules et véhicules de contrôle.	CNPAC (de concert avec DSTR, GR et SN)	25.000.000 DH	Auparavant, 146 radars et 20 modules de 4 bascules ont été acquis et livrés aux services concernés	2004
3.1.6-Coordination des activités du contrôle sur route effectué par la GR, la SN et les contrôleurs routiers.	Elaborer et mettre en œuvre des programmes concertés de contrôle routier pour : une gestion optimale des ressources	DSTR (de concert avec la DRCCR, la SN et GR)			2004

	humaines et moyens matériels de contrôle, assurer la complémentarité des activités des trois corps, assurer une large couverture du contrôle routier.				
3.2-Centres de Visite Technique (CVT) :					2003-2004
3.2.1-Réglementer et moderniser les CVT.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réglementer l'accès à la profession du contrôle technique (conditions professionnelles et financières, honorabilité) ;</li> <li>- Introduire des équipements modernes de contrôle technique ;</li> <li>- <i>Informatiser la procédure de contrôle technique des véhicules pour couvrir et respecter l'ordre chronologique des points de contrôle, avec impression automatique des résultats.</i></li> <li>- <i>formation des agents visiteurs ;</i></li> <li>- <i>Système assurance-qualité</i></li> </ul>	DSTR (de concert avec les associations des CVT, MIC)	<p>Mise à niveau du CNEH relevant du MET :</p> <p>2.000.000 DH</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Secteur régi actuellement par un cahier de charges</li> <li>- Projet d'un nouveau cahier des charges élaboré ;</li> <li>- Projets de loi et de décret en cours de finalisation ;</li> <li>-Seuls quelques nouveaux centres sont équipés d'un matériel de contrôle automatique ;</li> <li>-Les certificats de visite technique et les fiches de rejet sont renseignés manuellement ;</li> <li>- Un guide de l'opération de visite technique est élaboré.</li> </ul>	
3.2.2-Renforcement du contrôle des Centres de Visite Technique (CVT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Organisation de missions ponctuelles et inopinées de contrôle des CVT par les services centraux ;</li> <li>-<i>Contre-visites techniques de certains véhicules déjà contrôlés.</i></li> </ul>	DSTR (de concert avec CNPAC, GR et SN)	Acquisition de 10 véhicules équipés pour le contrôle mobile : 15.000.000 DH	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Manque de rigueur dans la délivrance des certificats de visite technique ;</li> <li>-Importance de la déféctuosité mécanique des véhicules en tant que facteur causal des accidents de la circulation ;</li> <li>-Contrôle trimestriel des CVT par une commission régionale depuis avril 2001 sur la base d'une check-</li> </ul>	

				list. - Un guide de contrôle des CVT déjà établi et révisé - Un modèle de certificat de visite technique élaboré et examiné avec les Départements concernés.	
<p><b>3.3-Casier automobile et procédures d'instruction des PV par les tribunaux:</b></p> <p><b>3.3.1-</b> Dynamisation du casier automobile.</p> <p><i>Exploitation des PV d'infractions au code de la route pour détecter les conducteurs récidivistes dont les dossiers seront présentés à la commission nationale de suspension ou de retrait de permis de conduire.</i></p>	<p><b>Etape 1 :</b> - Finaliser l'application informatique du casier automobile et entamer la saisie des fiches d'infraction ; - Saisir les services concernés de la SN, la GR et la Justice pour la révision et la simplification pré-codifiées des PV d'infractions en vue de les rendre exploitables par l'application informatique</p> <p><b>Etape 2 :</b> - Lancer et réaliser une étude qui aura pour objectif la détermination d'une structure de ce casier, son fonctionnement et les moyens humains et matériels nécessaires</p>	DSTR (de concert avec SN, GR et Ministère de la Justice)	<p>-Etude de la 1ère étape dans le cadre de l'étude du schéma directeur informatique de la DSTR en cours de réalisation ;</p> <p>-Etude de la 2ème étape : 300.000 DH</p>	<p>-1.600.000 PV signalés annuellement par la SN et la GR ;</p> <p>- 6.000 jugements proviennent annuellement des tribunaux ;</p> <p>-Réunion de la commission 2 fois par mois ;</p> <p>-Une moyenne annuelle de 250 permis retirés définitivement et une quinzaine de permis suspendus.</p> <p>- La saisie des fiches a été entamée pour l'application informatique finalisée.</p>	2003-2004
<p><b>3.3.2-Révision du système des procédures d'instruction par les tribunaux des PV d'infractions au code de la route et à la législation des transports routiers.</b></p>	<p><b>Etape 1 :</b> Elargissement de l'assiette des ATF ; <b>Etape 2 :</b> Simplification de la procédure des jugements ; <b>Etape 3 :</b> Mise en place d'un système d'exécution rapide des jugements prononcés ; <b>Etape 4 :</b> Dotation des tribunaux en moyens humains et matériels (introduction de l'informatique) <b>Etape 5 :</b> Institution d'un juge de la circulation routière ; <b>Etape 6 :</b> Formation de magistrats spécialisés dans ce domaine.</p>	Ministère de la Justice (de concert avec le MET ( DSTR ), le Ministère des Finances, SGG, GR et SN)	Moyens humains et matériels nécessaires		A partir du 2 <sup>ème</sup> semestre 2003

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

Intitulé de l'action	Consistance de l'action	Directions et/ou entités responsables	Ressources nécessaires	Situation actuelle	Echéancier de réalisation
<b>4.1- Elaboration et mise en œuvre du programme national et des supports d'accompagnement de la formation de base des candidats au Permis de Conduire (P.C)</b>	<p>-Conceptualisation de la consistance du programme ;</p> <p>-Révision du support pédagogique « Mon guide pour l'obtention du PC » et élaboration des orientations pédagogiques au profit des moniteurs ;</p> <p>-Conditionnement de l'usage de tout document ou support pédagogique d'enseignement de la conduite au niveau des auto-écoles, à l'aval du MET.</p>	<b>DSTR, CNPAC,DFP (de concert avec les fédérations des auto-écoles)</b>	Etude d'élaboration et de conceptualisation + édition : 550.000 DH	<p>- Absence de support pédagogique unifié au niveau des auto-écoles ;</p> <p>- Un avant projet est en cours d'élaboration.</p>	2003-2004
<b>4.2- Instauration d'une qualification professionnelle des conducteurs des poids lourds (PL) et autocars.</b>	Formation et mise à niveau des conducteurs des PL et autocars	<b>DFP, DSTR</b> (de concert avec DTR, OFPPT, SGG et organisations professionnelles)	A évaluer	- Le contrat programme MET-CNTR-OFPPT prévoit cette formation.	2003-2004
<b>4.3-Examen du PC :</b>					
<b>4.3.1- Automatisation et mise à niveau du système d'examen théorique du PC.</b>	<p>-Réforme du système d'examen théorique ;</p> <p>-Equipement des centres immatriculateurs en matériel audiovisuel d'examen théorique ;</p>	<b>DSTR</b> (de concert avec Fédération des auto-écoles)	<p>-Un technicien informaticien pour la supervision du système par centre immatriculateur ;</p> <p>-Coût de l'équipement des CI : 7 176 000 DH (Marché en cours de réalisation) ;</p>	<p>-Examen théorique oral, effectué par les examinateurs ;</p> <p>-Tous les centres immatriculateurs sont équipés en matériel audiovisuel ;</p> <p>-Les examinateurs et les superviseurs</p>	2003-2004

	-Déroutement automatisé de l'examen théorique depuis l'affichage et la lecture des questions jusqu'à la correction des réponses et l'annonce des résultats.		-Equipement des auto-écoles à leurs frais.	sont en cours de formation ; ( fin de formation le 25 octobre 2003)  -2 Auto-écoles sont équipées en matériel audiovisuel à Rabat.	
4.3.2-Mise à niveau du système d'examen pratique au PC	-Introduction de mesures tendant à améliorer et crédibiliser l'examen pratique par notamment la suppression du 2 <sup>ème</sup> volant, la fixation du temps de conduite, le passage de l'examen dans les conditions normales de circulation et l'exécution des manœuvres à l'intérieur et en dehors des agglomérations ;  -Etude d'évaluation de l'impact.	DSTR (de concert avec les Fédérations des auto-écoles)		-Examen pratique effectué dans une piste fermée, avec un véhicule à deux volants.	2003-2004
4.3.3- Elaborer et mettre en œuvre un programme de formation continue des examinateurs.	- Finaliser les modules du programme de formation ;  - Organiser la formation par délégation au niveau des centres de formation agréés sanctionnée par la délivrance d'un certificat de participation.	DFP (de concert avec DSTR et délégations du transport)	1.350.000 DH	Absence de formation continue des examinateurs.	2003-2004

## Axe 5 : Infrastructures routières et voiries urbaines

Intitulé de l'action	Consistance de l'action	Directions et/ou entités responsables	Ressources nécessaires	Situation actuelle	Echéancier de réalisation
<p><i>5.1- Elaborer et réaliser des programmes d'homogénéisation d'itinéraires routiers en rase campagne.</i></p>	<p><i>-Mettre en œuvre le programme d'homogénéisation des équipements routiers au titre de 2003 ;</i></p> <p><i>-Achever l'étude d'homogénéisation d'itinéraires routiers ;</i></p> <p><i>-Elaborer et mettre en œuvre un programme d'homogénéisation d'itinéraires routiers au titre de 2004-2005 à la lumière de l'étude précitée.</i></p>	<p><b>DRCR</b></p>	<p><i>1ère étape : 56.400.000 DH</i></p> <p><i>2ème étape : 4.000.000 DH</i></p> <p><i>(coût de l'étude en cours de réalisation)</i></p>	<p>-Un programme d'homogénéisation d'équipements routiers a été élaboré et réalisé au titre de 2002 pour un coût de 45.000.000 DH ;</p> <p>-Un programme d'homogénéisation des équipements routiers a été élaboré au titre de 2003 pour un coût de : 56 400 000 DH</p>	<p><b>2003-2005</b></p>
<p><b>5.2- Poursuivre le traitement des Points Noirs (PN) en rase campagne</b></p>	<p>-Mettre en œuvre le programme de traitement des points noirs au titre de 2003-2005 ;</p> <p>-Mener des actions de contrôle et de communication suite à la réalisation de chaque traitement.</p>	<p><b>DRCR</b> (de concert avec CNPAC, GR)</p>	<p>Pour 2003 : 24.700.000 DH (prévus)</p> <p>Pour 2004-2005: 81.700.000 DH</p>	<p>Entre 1994 et 2002, traitement de 199 PN pour un coût de 140.300.000 DH.</p>	<p><b>2003-2005</b></p>
<p><b>5.3- Poursuivre l'élaboration et la réalisation des programmes de construction de murets de protection en rase campagne</b></p>	<p>Réaliser le programme de construction de murets au titre de 2003-2005 qui consiste en 18554ml</p>	<p><b>DRCR</b></p>	<p>Pour 2003 : 3.700.000 DH ;</p> <p>Pour 2004-2005 : 7.400.000 DH</p>	<p>Au titre de 2001-2002, la DRCR a réalisé 27500 ml pour un coût de 15.800.000 DH dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 16500 ml réalisés dans le cadre du plan d'action de la sécurité routière pour un coût de 7.100.000 DH ;</li> <li>- 11000 ml réalisés dans le cadre d'autres</li> </ul>	<p><b>2003-2005</b></p>

				programmes sociaux (sécheresse, lutte contre la pauvreté...) pour un coût de 8. 700. 000 DH.	
<b>5.4- Elaboration et réalisation d'un programme d'aménagement des voies cyclables.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Identification et diagnostic de sécurité des zones d'accumulation des victimes usagers des deux roues dans les accidents de circulation ;</li> <li>-Réalisation d'un programme pilote au niveau de certaines routes les plus accidentogènes.</li> </ul>	<b>DRCCR, CNPAC, MI(DGCL)</b> (de concert avec GR et SN)	Programme à identifier et à évaluer	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Quasi-absence des voies cyclables ;</li> <li>-En 2001, plus de 17% des tués en et hors agglomération sont des usagers des deux roues. Plus de 12,8% des tués hors agglomérations sont des usagers des 2 roues.</li> </ul>	<b>2004-2005</b>
<b>5.5- Elaboration et réalisation d'un programme d'aménagement de voies latérales dans les zones agricoles</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Identification et diagnostic de la sécurité des zones d'accumulation des victimes des accidents impliquant ce type de trafic ;</li> <li>-Elaboration et réalisation de programmes d'aménagement de voies latérales.</li> </ul>	<b>DRCCR, CNPAC, MI (DGCL), MADR</b> (offices) (de concert avec GR et SN)	Programme à identifier et à évaluer	<ul style="list-style-type: none"> <li>-En 2001, plus de 2,5% des tués en et hors agglomérations sont des usagers de ce type de véhicules ;</li> <li>-Plus de 2,6% des tués hors agglomérations en sont des usagers.</li> </ul>	<b>2004-2005</b>
<b>5.6- Voie urbaines</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se focaliser sur des actions simples à faibles coûts dans les grandes agglomérations enregistrant un nombre élevé d'accidents et de victimes ( Casablanca, Rabat, Fès et Marrakech,...) :</li> <li>- Diagnostic et établissement des plans d'actions ;</li> <li>- Réalisation des plans locaux susvisés en mettant en place les moyens financiers nécessaires ;</li> <li>- <b>Evaluer l'impact.</b></li> </ul>	<b>Communes Urbaines, Agences Urbaines, Autorités Locales</b> (de concert avec DRE/DPE,...)	Programme à identifier et à évaluer		<b>2003-2005</b>



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

Intitulé de l'action	Consistance de l'action	Directions et/ou entités responsables	Ressources nécessaires	Situation actuelle	Echéancier de réalisation
<b>6-1 Amélioration de la coordination</b>	-Identifier, analyser et mettre en œuvre les fonctions nécessaires à une meilleure coordination entre les différents intervenants.	Ministère de la Santé, la Protection Civile et le CRM	42 500,00 DH	Insuffisance de la coordination	2004-2005
<b>6.2-Instauration de la régulation médicale</b>	-Instaurer la régulation médicale visant la prise en charge et le transport des victimes des accidents de la circulation routière aux structures médicales les plus adaptées.	Ministère de la Santé	2 888 000,00 DH	Unité de régulation médicale mise en place et opérationnelle à Casablanca depuis février 2002. Un centre de régulation médicale en cours de construction à Casablanca et Rabat.	2004-2005
<b>6.3-Compétences du personnel</b>	-Renforcer les compétences du personnel (médecins, infirmiers, ambulanciers et brancardiers) chargé des secours sur les lieux de l'accident et lors du transfert vers les structures médicales.	Ministère de la Santé , Protection civile et le CRM	2 790 650,00 DH	Formation de base et continue insuffisante	2004-2005
<b>6.4-Numéro d'appel unique</b>	-Créer un numéro d'appel unique permettant l'interconnexion des numéros d'appel au secours (15, 19, 177) et le centre de régulation médicale.	Primature de concert avec ANRT,MSP, SN, GR, MET, MI et les opérateurs de télécommunications)	A évaluer	N° d'appel disponible non interconnectés. Le MS n'a pas de n° d'appel unifié pour les urgences.	2004-2005
<b>6.5- Réglementation du transport sanitaire</b>	-Réglementer le transport sanitaire portant sur les caractéristiques du	MSP, MET et MIC	A évaluer	Absence de réglementation spécifique au	2004

	véhicule, les équipements, la répartition territoriale des ambulances et les effectifs du personnel à bord et les qualifications professionnelles exigées.			transport sanitaire	
<b>6.6-Mise à niveau du parc ambulancier</b>	-Mettre à niveau le parc ambulancier actuel.	MSP, la PC et le CRM	A évaluer ultérieurement.	Parc ambulancier ne répond à aucune norme	2005

## Axe 7 : Communication et éducation

Intitulé de l'action	Consistance de l'action	Directions et/ou entités responsables	Ressources nécessaires	Situation actuelle	Echéancier de réalisation
<p><b>7.1-Communication</b></p> <p>7.1.1-Institutionnelle pour créer, asseoir et confirmer la notoriété de la politique gouvernementale et du Comité Interministériel de Sécurité Routière.</p>	<p>- Création d'une signature, d'une identité visuelle et d'une charte graphique et musicale ;</p> <p>- Mise en œuvre d'une stratégie de Relations Publiques (conférences de presse et tables rondes, débats, émissions, événements thématiques...).</p>	CNPAC	<p><b>Coût total estimé pour cet axe de 45 MDH/an</b></p> <p>A estimer avec l'agence de communication qui accompagnera le CNPAC dans son programme d'action</p>		2003-2005
<p>7.1.2- Comportementale pour agir sur les facteurs récurrents des accidents de la circulation,</p>	<p>- Corriger l'attitude des conducteurs, des piétons et de tous les usagers de la route, en mettant en exergue les comportements fautifs et à risque ainsi que les sanctions correspondantes, les interdits, les comportements louables et le civisme ;</p> <p>- Cibler l'excès de vitesse, port de la ceinture de sécurité, non respect du code de la route, manque d'entretien des véhicules, ..</p>	CNPAC	A estimer avec l'agence de communication qui accompagnera le CNPAC dans son programme d'action	Environ 10 morts/jour à cause des accidents de la circulation	2003-2005
<p>7.1.3- Signalétique relative au rappel des consignes de sécurité et aux travaux d'infrastructures routières et voiries urbaines</p>	<p>Concevoir et déployer une charte signalétique unique reconnaissable et adopter le balisage adéquat</p>	CNPAC (de concert avec les entités concernées : DRCCR,...)	A estimer avec l'agence de communication qui accompagnera le CNPAC dans son programme d'action		2003-2005
					2003-2005

7.1.4- Veille et benchmarking médiatique	Assurer une veille et un benchmarking médiatique	CNPAC ( de concert avec les entités concernées : DTR,ADM, DSTR...)	A estimer avec l'agence de communication qui accompagnera le CNPAC dans son programme d'action		
7.1.5- Didactique de vulgarisation	Informier sur les dispositions des lois nouvelles et des réformes relatives à la circulation routière.	CNPAC ( de concert avec les entités concernées : DTR,ADM, DSTR...)		Action déjà engagée pour la loi 16/99 relative au transport routier de marchandises	2003-2005
<p><b>7.2-Education</b></p> <p><b>7.2.1</b> Intégration de l'éducation routière dans les programmes et disciplines scolaires</p>	<p>Intégrer la sécurité routière dans les programmes scolaires, y compris les jardins d'enfants, les lycées et les collèges :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Produire les outils pédagogiques qui concernent non seulement les règles de circulation mais aussi la bonne manière d'agir sur la route ;</li> <li>- Cette « éducation de survie » doit s'adresser aux enfants, parents et enseignants ;</li> <li>- Les méthodes et les outils pédagogiques doivent être variés et inclure toutes les activités d'information.</li> </ul>	CNPAC de concert avec le MEN, le MJS,...			2003-2005

## Mesures d'accompagnement

Intitulé de l'action	Consistance de l'action	Directions et/ou entités responsables	Ressources nécessaires	Situation actuelle	Echéancier de réalisation
<b>8.1-Instaurer des procédures systématiques pour les audits sécurité des routes existantes et des projets neufs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Organisation d'un séminaire de formation pour les ingénieurs concernés de la DRCC (INFRA, SPEE, CERET) ;</li> <li>-Systématisation des procédures d'audit sécurité routière et d'évaluation des contre-mesures ;</li> <li>-Mise en place de pôles régionaux de sécurité des infrastructures routières.</li> </ul>	<b>DRCC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Séminaire : 70.000 DH</li> <li>-Diffusion des documents : 150.000 DH</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-L'essentiel de l'activité « sécurité des infrastructures routières » est actuellement centralisé au niveau de la DRCC ;</li> <li>-Documents en cours de finalisation.</li> </ul>	2003
<b>8.2-Réalisation d'une étude pilote relative à l'identification des zones d'accumulation des accidents de la circulation en milieu urbain</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Etude de cas de Fès : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaborer une méthodologie de cartographie et de localisation des accidents et victimes de la circulation ;</li> <li>- Identifier les zones d'accumulation des accidents de la circulation ;</li> <li>- Mieux comprendre la problématique urbaine des accidents de la circulation ;</li> <li>- Faire des recommandations d'actions et de mesures ayant trait à la SR en milieu urbain en général et aux zones d'accumulation identifiées dans la ville de Fès ;</li> <li>-Faire de cette étude un modèle à transférer à d'autres villes du Royaume.</li> </ul> </li> </ul>	<b>CNPAC</b> (de concert avec la CU, la Wilaya et l'agence urbaine de Fès)	800.000 DH	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Convention de partenariat entre le CNPAC et la Communauté Urbaine de Fès, approuvée par la 43<sup>ème</sup> session de l'AG du CNPAC ;</li> <li>-Marché en cours d'adjudication</li> </ul>	2003
<b>8.3-Constitution des bases de données et changement des supports relatifs aux permis de conduire et véhicules.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Définition des nouveaux supports pour les cartes grises et les PC en fixant leurs fonctionnalités (gestion des infractions, dossiers portables...) ;</li> <li>-Prévision dans le</li> </ul>	<b>DSTR</b>	5.000.000 DH	Appel à manifestation d'intérêt lancé en septembre 2003 (ouverture des offres prévue en novembre 2003)	2003-2005

	<p>nouveau code de la route d'une disposition obligeant les usagers à changer les supports des PC et cartes grises ;</p> <p>-Changement des permis de conduire et cartes grises et constitution de l'historique ;</p> <p>-Adaptation du système de gestion informatique aux nouveaux supports.</p>				
--	--	--	--	--	--