



**ORGANISATION
DU CONTROLE SUR ROUTE**

Janvier 2004

Sommaire

I- Contrôle hors agglomération

I-1 Excès de vitesse, dépassement défectueux et port de la ceinture de sécurité

I-2 Surcharge

I-3 Etat mécanique

I-4 Contrôle des moyens de transport public de voyageurs

II- Contrôle en agglomération

III- Système d'information

Le changement des comportements dangereux de conduite automobile, objectif majeur de la nouvelle politique de la prévention des accidents de la route, motive la mise en place d'un système intense et moderne de dissuasion et de prévention de contrôle routier destiné à réduire les infractions aux règles de conduite.

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

Hors agglomération :

- ✓ Vitesse ;
- ✓ Surcharge technique ;
- ✓ Etat mécanique des véhicules ;
- ✓ Port de la ceinture de sécurité ;
- ✓ Dépassement défectueux.

En agglomération :

- ✓ Vitesse ;
- ✓ Non respect du stop ;
- ✓ Feu de priorité et sens interdit;
- ✓ Port de la ceinture de sécurité et du casque.

I Le contrôle hors agglomération :

1.1 Vitesse :

La vitesse est considérée comme première cause d'accident et un facteur aggravant en cas de choc. Plus la vitesse est grande, plus le dégât potentiel dans une situation d'accident est grave. Aussi est-il démontré que la vitesse excessive est un facteur qui contribue jusqu'à 30% dans la survenue des accidents mortels.

Le contrôle de la vitesse sera axé principalement sur les sections de routes à forte densité d'accidents graves ainsi que sur les alignements droits, incitant à l'excès de vitesse.

Les sections de routes, ayant enregistré des accidents de la circulation à cause de l'excès de vitesse, ont été identifiées durant une période de 7 années. Après le calcul de la densité moyenne nationale (nombre d'accident/km), ces sections ont été regroupées en quatre classes.

Classe	Nombre d'accidents	Degré de gravité
1 ^{ère}	$NA \geq 10$	Très dangereuses
2 ^{ème}	$6 \leq NA < 10$	Dangereuses
3 ^{ème}	$3 \leq NA < 6$	Moyenne
4 ^{ème}	$NA < 3$	faible

Il a été retenu, dans une première étape, de faire un contrôle intense de la vitesse dans les sections correspondant aux classes 1 et 2 qui représentent plus 76% de l'ensemble des sections recensées (1150km).

Le contrôle du port de la ceinture de sécurité et les dépassements défectueux sera couplé, dans certains cas, avec le contrôle de la vitesse.

La DRCR accompagnera les opérations de contrôle par un renforcement de la signalisation notamment le rappel des vitesses autorisées et l'interdiction de doubler dans les sections de routes accidentogènes.

La carte ci-jointe montre les sections à haut risque d'accidents liés à la vitesse et qui feront l'objet de contrôle.

Le contrôle sera opéré, en moyenne, 8 heures par jour et par unité de radar.

Le programme mensuel de contrôle de la vitesse, des dépassements défectueux, et du port de la ceinture de sécurité, sur les sections retenues, sera établi par les services compétents de la Gendarmerie Royale.

Equipements de contrôle de la vitesse existants :

Le nombre de radars affectés à la Gendarmerie Royale et à la Sûreté Nationale est de 146 unités dont environ 80 unités sont encore opérationnelles.

Programme d'acquisition

- ✓ 7 radars dotés du système photos et de traitement informatique de données, à monter dans les véhicules fournis par le CNPAC permettant :
 - Le fonctionnement à partir d'un véhicule en position d'arrêt ;
 - La mesure précise et l'affichage de la vitesse des véhicules en éloignement ou en rapprochement en distinguant les véhicules légers des poids lourds ;
 - La mémorisation et le traitement, à tout moment, des données relatives aux opérations de contrôle de la vitesse ;
 - L'enregistrement et la restitution des photos numériques du conducteur et de la plaque minéralogique des véhicules contrôlés ;
 - La possibilité de se connecter par réseau à une base de données véhicule éventuelle.

- ✓ 32 radars à monter dans les véhicules fournis par le CNPAC et pouvant, à tout moment, être dotés du système photos et de traitement informatique.

- ✓ 120 Radars du type portable fonctionnant sur tripied permettant d'effectuer le contrôle à distance de la vitesse des véhicules en éloignement ou en rapprochement en affichant les mesures précises des véhicules contrôlés.

Date de livraison de ce matériel : 1/02/2004

1.2 Surcharge

La surcharge, quant à elle est un facteur prépondérant dans la survenue des accidents dans la mesure où elle contribue à mettre le véhicule en situation d'instabilité et diminue considérablement les capacités et l'efficacité de ses organes de sécurité (freins, amortisseurs, organes de direction). La surcharge peut être un facteur aggravant si de surcroît, il s'agit d'un virage dangereux d'une section en pente, d'un problème d'adhérence de la chaussée ...

Devant la rareté des moyens de contrôle et pour réduire l'impact négatif de la surcharge sur la sécurité routière et l'état des routes, il est judicieux d'intercepter les véhicules en infraction au départ des lieux de chargement de la marchandise.

Ces lieux sont constitués par les principaux pôles économiques et industriels, périmètres agricoles, carrières, mines ...

- **Identification des pôles émetteurs**

L'identification des pôles émetteurs de la surcharge s'est faite en se basant, principalement, sur la matrice des flux moyens journaliers annuels de transport de marchandises entre les différentes zones, issue de l'étude relative à la constitution d'une banque de données informatisée pour le secteur des Transports (réalisée en 1998).

Ces pôles émetteurs ont été classés en trois catégories :

- **Pôles émetteurs nationaux** : cette catégorie concerne les échanges des flux de marchandises à vocation nationale (céréales, alimentation générale, certains produits agricoles, minerais...) ou intervenant dans les échanges commerciaux internationaux (import, export).
Les contrôles se feront sur les sections de routes avoisinant les pôles nationaux eu égard à l'importance des flux émis et sur les axes routiers à destination des pôles récepteurs.

- **Pôles émetteurs régionaux** : cette catégorie concerne les échanges des flux de marchandises à vocation régionale (produits de carrières, hydrocarbures, sable, produits agricoles, produits de la mer, ...).
Les contrôles se feront sur les sections de routes avoisinant ces provinces et se trouvant sur les axes routiers à destination des provinces réceptrices.

Pôles émetteurs locaux : cette catégorie concerne les échanges locaux de marchandises.

L'identification des sites de contrôle des trafics provinciaux et régionaux est laissée à l'appréciation des comités régionaux de la sécurité routière.

- Localisation des postes de contrôle

Après analyse des flux nationaux, les sections de contrôle de première priorité de la surcharge ont été identifiées et représentées sur la carte de contrôle (ci-jointe).

Dans une première étape(2004,2005), 7 unités de contrôle de la surcharge (contrôleurs du MET) seront localisées à Rabat, Tanger, Settat, Agadir, Marrakech, Oujda et Fès.

Ces unités consacreront 70% de leurs interventions (8 heures par jour et par unité en moyenne) sur le contrôle des flux nationaux et 30 % sur le contrôle des flux régionaux et locaux.

Le contrôle de la surcharge technique sera opéré par les contrôleurs du Ministère de l'Équipement et du transport et ceux de la Gendarmerie Royale.

Le travail de ces contrôleurs sera notamment axé, dans une première phase, sur la sensibilisation des camionneurs de huit tonnes (concernés par le relèvement de tonnage) à procéder au relèvement du tonnage de leurs camions

- Matériel de contrôle de la surcharge existant

Actuellement, et sur l'ensemble des bascules acquises par le CNPAC, 32 seulement sont opérationnelles, 25 sont en panne et 23 hors usage.

- Programme d'acquisition

Stations fixes de pesage piézoélectrique :

Dans le cadre du P.S.I.U, il est prévu d'équiper 5 stations de pesage des véhicules en marche, en basse vitesse et en statique. Pour l'année 2004, il s'agit d'acquérir des équipements nécessaires pour démarrer une station dont le système se compose de 2 sous systèmes :

☞ **Le premier** réalise une détection de chaque véhicule roulant sur les capteurs à vitesse normale, sur les 2 voies de circulation et détermine ceux qui sont en dépassement d'un seuil pré-programmé (poids total du véhicule, poids par essieu, vitesse, catégorie ...). La programmation des seuils de détection sera réalisée par connexion d'un P.C et téléchargement des données désirées. Un signal d'alarme sera alors généré par le système en fonction de la configuration du site et des seuils programmés. Ce signal s'active à chaque dépassement de seuil et permettra aux Agents de contrôle, d'intercepter le véhicule concerné et de le diriger vers le second sous-système de pesage précis.

☞ **Le deuxième** sera situé à environ 1 km en aval de la zone des capteurs dans un parking. Il permettra d'effectuer un pesage précis du véhicule présélectionné et d'éditer un rapport nécessaire à la verbalisation du contrevenant. Il sera constitué d'un système de pesage fixe permettant la mesure en mouvement des camions à une vitesse inférieure à 6 Km/h mais aussi en statique. Il sera relié à un dispositif électronique qui analysera les données du véhicule et les transmettra vers un P.C qui sera équipé d'un logiciel permettant d'introduire

l'identification du véhicule pour l'associer aux données de pesage et l'impression des données. Le système devra détecter les erreurs et permettra d'évaluer que la mesure s'est effectuée correctement. Un système d'affichage sur écran géant, visible de l'intérieur de la cabine, sera situé près de l'aire de pesage et indiquera le poids par essieu et le poids total lors du contrôle.

En plus des mesures de poids, ledit système devra :

- Reconnaître automatiquement la catégorie du véhicule (en fonction du nombre et de l'écart entre essieux) en mode dynamique, avec l'aide d'une boucle électromagnétique ;
- Permettre à l'opérateur d'introduire la catégorie au moyen d'un clavier et les données du véhicule (immatriculation, marque, modèle couleur, nom du conducteur, n° du permis ...)
- Permettre la délivrance d'un ticket sur lequel apparaîtront toutes les données précitées. Le ticket affichera les infractions commises selon les limites préalablement programmées dans le système.

Date de mise en place : 2004

Modules dynamique de pesage :

Il est prévu d'acquérir 6 modules dynamiques de pesage pour le contrôle de la surcharge des véhicules automobiles de haute précision, légers, faciles à monter, à manipuler et à transporter.

Il s'agit de bascules qui présentent les caractéristiques minimales suivantes :

- Pesage statique ;
- Pesage dynamique à basse vitesse (moins de 10 km/h) ;
- Une portée par essieu qui dépasse 20 tonnes ;
- Haute précision (erreur < 1%) en statique comme en dynamique ;
- Correction de la gravité ;
- Impression des données relatives à l'opération de pesage sur des tickets ;
- Affichage des caractéristiques de pesage.

Date de livraison de ce matériel : 1/02/2004

D'autres modules (6) seront acquis en 2004 par la DSTR.

1.3 Etat mécanique :

En vue d'améliorer le contrôle technique des véhicules automobiles, une mise à niveau des centres de visites techniques entrera en vigueur en 2004. Cette mise à niveau concerne :

- La révision du cahier des charges en vue d'obliger les centres de visites techniques de s'équiper en matériel moderne de contrôle informatisé permettant l'impression des résultats et la traçabilité des opérations de visite technique (janvier 2004);

- L'instauration d'un guide de contrôle technique en vue d'uniformiser la procédure de contrôle et de déterminer les différentes étapes et opérations à effectuer lors des contrôles techniques (janvier 2004) ;
- L'instauration d'un procès verbal de contrôle qui comporte tous les éléments à contrôler visuellement et en moyen des appareils de contrôle (janvier 2004) ;

Parallèlement, il sera procédé au renforcement du contrôle de l'activité des centres de visite technique.

A cet effet, un programme de contrôle a été arrêté et une commission des services centraux du MET est chargée de cette mission à partir du mois de décembre 2003, et ce, en attendant la formation par région d'inspecteur régionaux qui seront chargé, à l'avenir, de cette mission.

Des missions d'inspections inopinées seront effectuées aux centres de visite technique déjà contrôlés par les délégations du MET dans le cadre du contrôle trimestriel, et ce, pour vérifier la qualité du travail fait au niveau des délégations. En vue de s'assurer des prestations rendues par les centres de visite technique, un contrôle technique mobile sera opéré à la sortie de ces organismes et sur les différents axes routiers.

A cet effet, il sera procédé à la mise en service de dix véhicules mobiles équipés en matériel technique de contrôle à raison de :

- 1 véhicules en janvier 2004 ;
- 5 véhicules en juillet 2004 ;
- 4 véhicules en 2005.

Chaque station mobile de contrôle technique sera composée de :

- ☞ Une semi-remorque tractée par un tracteur routier et munie d'un système hydraulique.
- ☞ Un système de contrôle technique à bord de la semi-remorque, constitué des équipements essentiels suivants :
 - Un freinomètre universel pour contrôler rapidement l'efficacité du système de freinage du véhicule et mesurer avec précision, le freinage maximum de chaque essieu (frein à pied, frein à main, frein d'urgence) ;
 - Un banc de suspension avec couvercles protecteurs glissants ;
 - Une plaque de ripage universel pour vérifier la géométrie des essieux avant et arrière des véhicules ;
 - Un analyseur de gaz combiné essence et diesel plus opacimétrie ;
 - Un détecteur de jeu hydraulique universel pour vérifier les essieux en véhicule et ses composants, des possibles usures et du jeu qu'elles occasionnent ;

- Un élévateur pour détecteur de jeu, un réglo scope, un compresseur, ...

Une étude sur la possibilité d'instaurer un contrôle technique fixe , au niveau des stations fixes de pesage, sera entamée incessamment.

1.4 Contrôle des moyens de transport publics de voyageurs :

Outre le contrôle du parc de transport public de voyageurs effectué au niveau des gares routières voyageurs, il sera procédé également, sur les axes routiers au contrôle des infractions relatives au surnombre de voyageurs, au respect des horaires, de la desserte et des itinéraires des autocars, à la vitesse ainsi qu'à l'équipement de ces véhicules en dispositif de sécurité.

Ce contrôle sera axé également sur la surcharge et l'état mécanique des moyens de transport de voyageurs.

Pour veiller au respect des accords bilatéraux en matière de transport international routier, et faire face au transport illicite, des postes fixes de contrôle routier seront installés avant juin 2004 aux postes frontaliers de Tanger et Nador.

La brigade de contrôle de Tanger effectuera des tournées de contrôle périodique au poste frontalier de Bab Sebta (trafic faible).

II- Le contrôle en agglomération :

Les accidents de la route constituent un problème majeur au Maroc. Puisque, plus de 70 % des accidents surviennent en ville. En effet, le nombre de tués, entre 2001 et 2002, a augmenté de 9,9 % en ville contre seulement 0,2 % en hors agglomération.

Les principaux facteurs généraux d'accidents dans les villes marocaines sont :

- **le comportement des automobilistes aux feux** : la coïncidence à un carrefour d'un conducteur qui «anticipe» le feu vert et d'un autre, sur la rue perpendiculaire, qui passe à l'orange , voir en début de rouge, est source d'accidents, qui peuvent être d'autant plus graves que l'un au moins des protagonistes (en général celui qui passe à l'orange) est en pleine accélération. L'agressivité des conducteurs n'est que l'un des aspects de ce comportement, le cycle de feux peut comporter une phase de rouge absolu trop courte. La visibilité des feux pour les usagers auxquels ils ne sont pas destinés facilite également l'apparition de telles situations.
- **L'absence de prise en considération par les automobilistes des usagers vulnérables** : les conducteurs ne freinent pas pour éviter un piéton, leur première réaction étant essentiellement de klaxonner et de dévier leur trajectoire. La priorité des piétons qui traversent sur passage paraît niée par les automobilistes sortant du carrefour en tourne - à droite ou en tourne -à-gauche. Par ailleurs, les refus de priorité ou d'arrêt au STOP s'exercent essentiellement au détriment des motos ou des bicyclettes. Enfin, les virages à droite ou à gauche effectués en coupant la trajectoire d'un deux-roues sont

fréquents et laisse penser que les conducteurs ignorent totalement la présence de ces derniers dans la circulation.

- **La prise de risque par les motocyclistes** : vitesse excessive au sein d'une circulation dense et changement de trajectoires effectués sans précaution pour éviter des véhicules ou usagers plus lents sans avoir à freiner sont des éléments comportementaux générateurs d'accidents.
- **L'usage des mobylettes et des bicyclettes** : le transport d'un passager adulte à l'arrière nuit à la stabilité de ces véhicules, ce qui rend un évitement difficile en cas, par exemple, de freinage brutal d'un autre véhicule devant le deux-roues. La circulation des bicyclettes sans éclairage la nuit intervient également en tant que facteur accidentogène.
- **La pratique des demi-tours en section courante** : parfois au mépris d'une ligne médiane continue, est à l'origine d'un nombre non négligeable d'accidents.
- **-L'implication des autobus urbains dans des accidents** : des comportements risqués des conducteurs (vitesse excessive en conduite en file, distance trop courte avec le véhicule précédent). Des freinages d'urgence inefficaces suggèrent aussi que l'on porte l'attention sur l'entretien des organes de sécurité des autobus. Enfin la localisation des arrêts d'autobus pose parfois problèmes.
- **Le non respect de la signalisation routière en particulier le stop et le sens interdit.** Souvent des conducteurs pour faire des raccourcis prennent des voies dans le sens interdit à la circulation.
- **Le comportement des jeunes conducteurs, les nuits de week-end** : prise de risque, vitesse excessive, alcoolémie.
- **Enfin, une vitesse excessive** en ville est le facteur qui revient le plus souvent dans les accidents , où il est souvent associé à un problème de conception de l'infrastructure.

En vue d'atteindre des résultats concrets en matière de sécurité routière et étant donnée qu'en ville, les points accidentogènes ne sont pas bien identifiés, les mesures ci-après seront mises en oeuvre:

- Charger les comités régionaux de la sécurité routière de la coordination et du pilotage et l'évaluation des opérations de contrôle ;
- Focaliser le contrôle sur les infractions ci-après :
 - 1- Excès de vitesse ;
 - 2- Non respect du stop, feu de priorité, sens interdit ;
 - 3- Non port de la ceinture de sécurité et du casque.
- Concentrer les efforts du contrôle dans un premier lieu sur les villes connaissant un nombre important de victimes d'accidents de la circulation (selon les statistiques : Casablanca, Rabat, Fès, Marrakech, Mekhnès, Oujda et Tanger) ;

- Arrêter, en concertation avec la Direction Générale de la Sûreté Nationale, un plan de contrôle pour s'assurer de l'efficacité du contrôle et d'en faire une évaluation.

Le volume des horaires de travail des interventions sera arrêté avec les services de la Direction Générale de la Sûreté Nationale, sur la base en moyenne de huit heures de travail par unité de contrôle et par jour.

III Système d'information :

Afin de disposer d'indicateurs de suivi et d'évaluation des actions entreprises en matière de contrôle, il est nécessaire d'instaurer un système d'information efficient.

Pour ce faire, des modèles de fiches à renseigner mensuellement par les différents corps de contrôle sont ci-jointes.

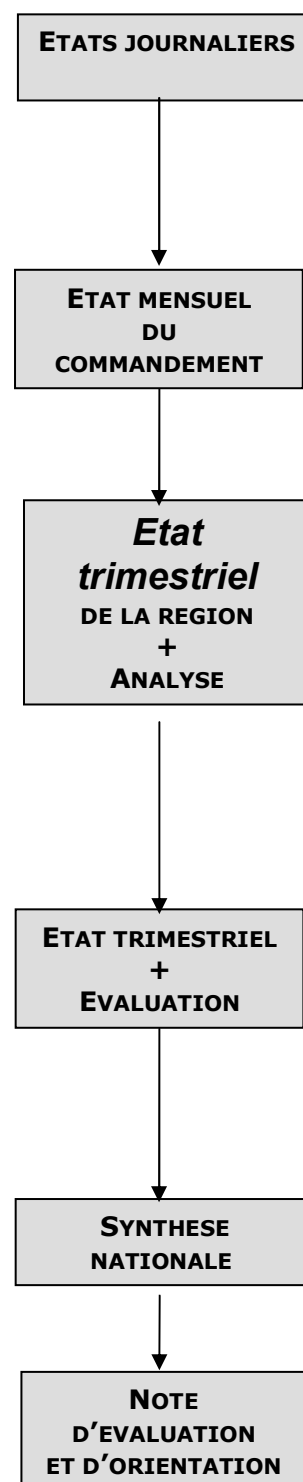
Ces fiches, seront transmises au comité régional de la sécurité routière, pour évaluation. Des copies doivent parvenir à la Direction des Routes et de la Circulation Routière (DRCR) pour exploitation. Le comité régional établira une synthèse trimestrielle qu'il transmettra au comité permanent. La synthèse nationale et son analyse se feront par une commission composée des représentants de la DRCR, de la DSTR, de la Gendarmerie Royale, de la Sûreté Nationale et du Comité National de Prévention des Accidents de la Circulation.

Cette analyse portera notamment sur les éléments suivants :

- L'évolution des indicateurs statistiques de la sécurité routière dans les zones couvertes par le contrôle ;
- Les périodes de pannes éventuelles pour les différents équipements ;
- Le nombre de véhicules contrôlés par catégorie ;
- Le nombre d'infractions par type enregistrées et sanctions y afférentes ;
- La durée moyenne journalière d'utilisation de l'équipement de contrôle ;
- Les recommandations pour palier les problèmes rencontrés.

Les résultats des analyses des dits rapports seront présentés au comité permanent pour l'évaluation en vue, éventuellement, de réorienter ou réajuster la stratégie et les programmes concertés de contrôle.

BRIGADE DE CONTROLE	<ul style="list-style-type: none"> • CONTROLE SUR LA VOIE PUBLIQUE • CONSTAT DES INFRACTIONS • ETABLISSEMENT DES STATISTIQUES JOURNALIERES • SYNTHESE DE LA JOURNEE ET CELLE DES ACCIDENTS CORPORELS
COMMANDEMENT PREFECTORAL OU REGIONAL CONCERNE	<ul style="list-style-type: none"> • ETABLISSEMENT DE LA SYNTHESE MENSUELLE GLOBALE • ANALYSE DE LA SITUATION MENSUELLE
COMMISSION DE SUIVI REGIONALE	<ul style="list-style-type: none"> • ANALYSE DES SITUATIONS MENSUELLES DE L'ENSEMBLE DE LA REGION • ETABLISSEMENT DE LA SITUATION TRIMESTRIELLE DE LA REGION • ANALYSE DE CETTE SITUATION
COMITE REGIONAL DE LA SECURITE ROUTIERE	<ul style="list-style-type: none"> • PRENDRE CONNAISSANCE DE LA SITUATION TRIMESTRIELLE • RECOMMANDATION ET REAJUSTEMENT AU NIVEAU DE LA REGION • EVALUATION TRIMESTRIELLE DU CONTROLE AU NIVEAU DE LA REGION
COMITE DE SUIVI AU NIVEAU NATIONAL	<ul style="list-style-type: none"> • ANALYSE DES RAPPORTS REGIONAUX • SYNTHESE NATIONALE • PROPOSITIONS
COMITE PERMANENT DE LA SECURITE ROUTIERE	<ul style="list-style-type: none"> • EVALUATION GLOBALE • ORIENTATIONS AUX REGIONS



ANNEXES

- Carte de contrôle de l'excès de vitesse, du dépassement défectueux et du port de la ceinture de sécurité.
- Liste des sections de route du programme national pour le contrôle de l'excès de vitesse, du dépassement défectueux et du port de la ceinture de sécurité
- Carte de contrôle de la surcharge technique.
- Carte des échanges des flux entrant et sortant entre les différents pôles nationaux.
- Modèles des fiches à renseigner par les différents corps de contrôle.

MILIEU URBAIN : DGSN

**BILAN GLOBAL DE L'ACTIVITE DES UNITES RADARS DE CONTROLE DE VITESSE AUTOMOBILE
EN MILIEU URBAIN DURANT LE MOIS ...**

	CENTRE URBAIN						TOTAUX
RADARS	Unités opérationnelles						
	Unités en pannes						
	Unités hors usage						
	Nombre de sorties						
LIEU DE CONTRÔLE	Nombre d'heures d'utilisation						
	Nom (Boulevard, Avenue, Rue...)						
	N°						
	District						
CARATERISTIQUES DE LA VITESSE	SAC						
	Vitesse moyenne pratiquée						
	Vitesse limite autorisée						
	Seuil de tolérance (5%, 10%, autre à préciser)						
VEHICULES VERBALISES	Voitures légères						
	Cars						
	Bus						
	Taxis						
	Camions						
	Véhicules utilitaires						
	Engins à 2 roues Autres engins						
SANCTIONS	Nombre d' A.T.F						
	Montant en DH						
	Nombre de P.V dressés						
	Mise en fourrière						
ACCIDENTS ET VICTIMES	Retrait de Permis de Conduire						
	Accidents						
	Tués						
	Blessés						

RASE CAMPAGNE : GENDARMERIE ROYALE

**BILAN GLOBAL DE L'ACTIVITE DES UNITES RADARS DE CONTROLE DE VITESSE AUTOMOBILE
EN RASE CAMPAGNE DURANT LE MOIS ...**

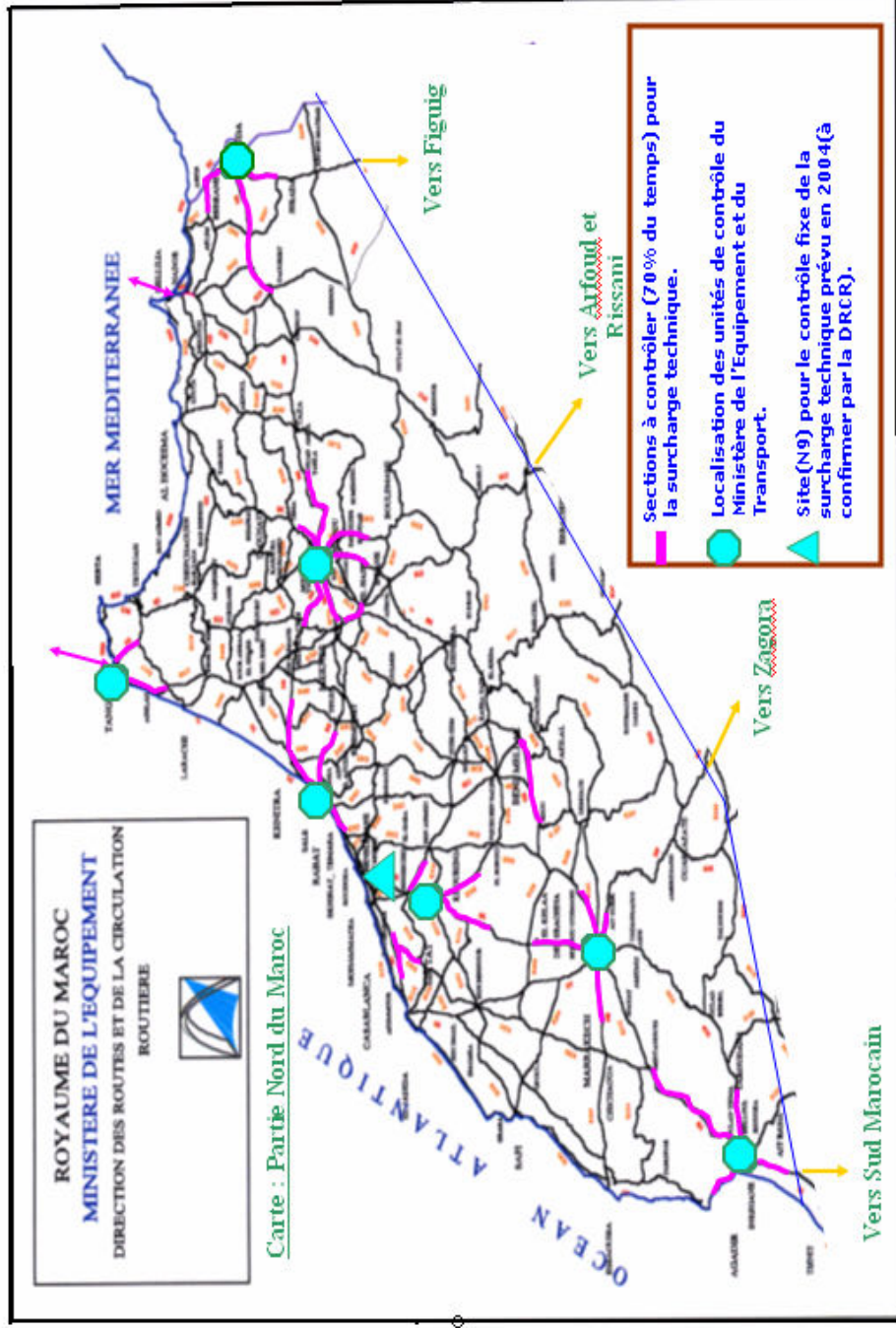
	COMMANDEMENT REGIONAL							TOTAL
RADARS	Unités opérationnelles							
	Unités en pannes							
	Unités hors usage							
	Nombre de sorties							
LIEU DE CONTRÔLE	Nombre d'heures d'utilisation							
	N° Route							
	PK Début							
	PK Fin							
CARACTERISTIQUES DE LA VITESSE	Vitesse moyenne pratiquée							
	Vitesse limite autorisée							
	Seuil de tolérance							
	Voitures légères							
VEHICULES VERBALISES	Cars							
	Bus							
	Taxis							
	Camions							
	Véhicules utilitaires							
	Engins à 2 roues							
	Autres engins							
SANCTIONS	Nombre d' A.T.F							
	Montant en DH							
	Nombre de P. V dressés							
	Mise en fourrière							
	Retrait de Permis de Conduire							
	Accidents Tués							
ACCIDENTS ET VICTIMES	Blessés							

RASE CAMPAGNE : GENDARMERIE ROYALE

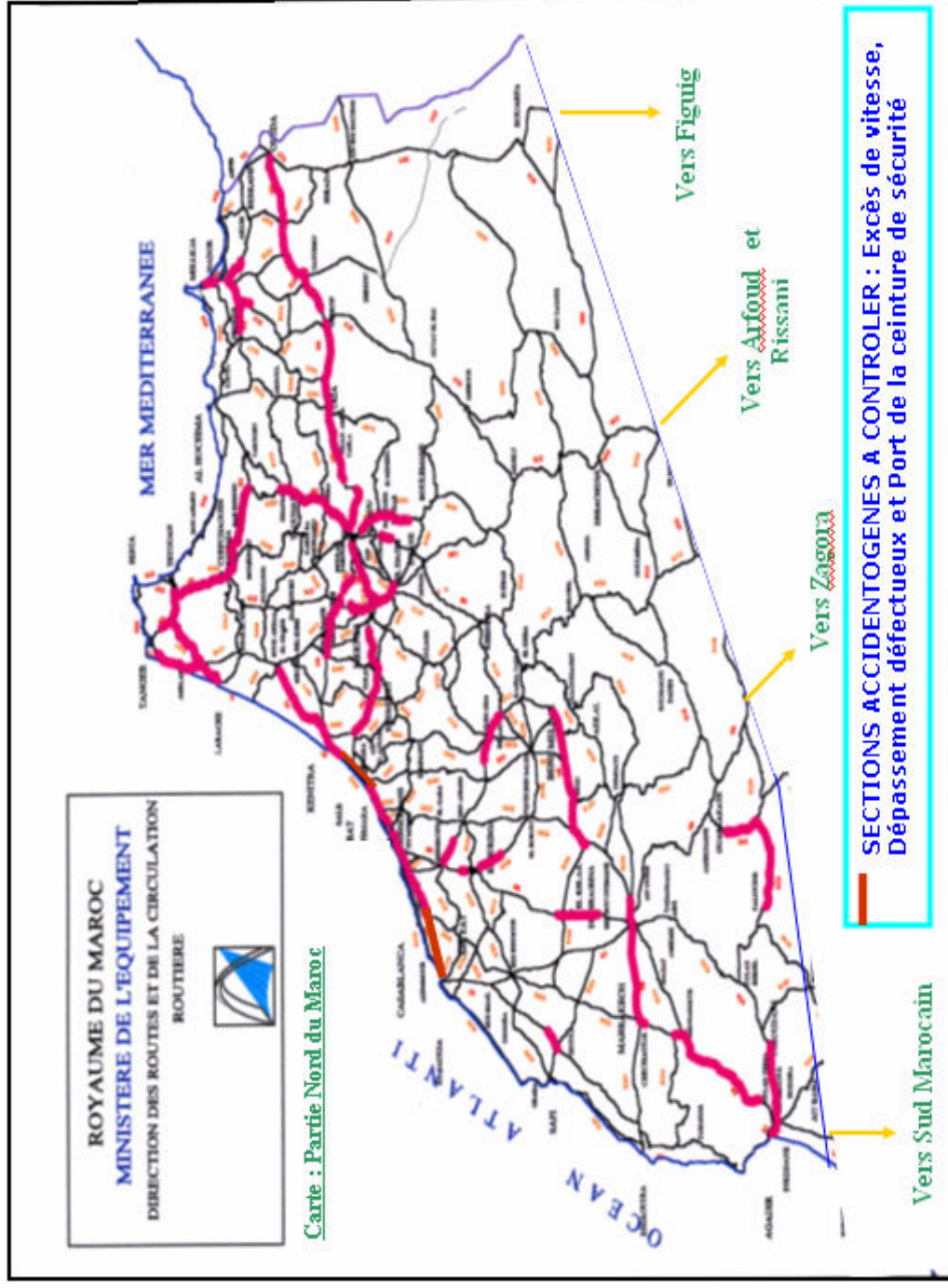
**BILAN GLOBAL DE L'ACTIVITE DES UNITES DE BASCULES DE CONTROLE DE LA SURCHARGE
TECHNIQUE EN RASE CAMPAGNE DURANT LE MOIS ...**

		COMMANDEMENT REGIONAL							TOTAUX
BASCULES	Unités opérationnelles								
	Unités en pannes								
	Unités hors usage								
	Nombre de sorties								
	Nombre d'heures d'utilisation								
LIEU DE CONTRÔLE	N° Route								
	PK Début								
	PK Fin								
CARACTERISTIQUES DE LA CHARGE	Charge moyenne pratiquée								
	Charge limite autorisée								
	Seuil de tolérance								
VEHICULES VERBALISES	Cars								
	Camions								
	Autres engins								
	Nombre d'A.T.F								
SANCTIONS	Montant en DH								
	Nombre de P.V dressés								
	Mise en fourrière								
	Retrait de Permis de Conduire								
ACCIDENTS ET VICTIMES	Accidents								
	Tués								
	Blessés								

Carte de Surcharge Technique



Carte d'Excès de Vitesse



Echange des flux entrant et sortant entre les différents pôles nationaux

Echange des flux entrant et sortant entre les différents pôles nationaux



Carte du Nord du Maroc