

ROYAUME DU MAROC

COMITE NATIONAL DE PREVENTION
DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

Bilan décennal des accidents de la circulation au Maroc

1998 - 2007

Septembre 2008

Comité national de prévention
des accidents de la circulation



Changeons de Conduite

SOMMAIRE

Introduction	3
1. Le système national d'information statistique en matière de sécurité routière	3
2- Evolution du parc automobile, du réseau routier et de la circulation	4
2.1 Parc automobile.....	4
2.2 Réseau routier.....	4
2.3 Circulation.....	5
2.4 - Evolution comparée du réseau routier, de la circulation et du parc automobile.....	5
3- Les accidents de la circulation au Maroc depuis 1998	6
3.1 Un coût socio-économique très élevé :	7
3.2 Une évolution des accidents par milieu inégale :	7
3.3 Evolution des tués par milieu	8
3.4 Evolution des blessés graves par milieu.....	9
3.5 Evolution des blessés légers par milieu.....	9
4- Les indicateurs :	10
5- Le Maroc et quelques pays du monde:	11
6- Caractéristiques des accidents de la circulation en 2007	13
Conclusion	19



Introduction

Le présent document est consacré à l'analyse des statistiques relatives au système de transport routier de manière générale et celles relatives aux accidents de la circulation en particulier.

Ce travail est voulu comme une sorte d'évaluation après une année de mise en œuvre du Plan Stratégique Intégré d'Urgence de Sécurité Routière au Maroc. Plusieurs indicateurs concernant les différentes composantes du système de transport sont appréciés, notamment ceux relatifs à la sécurité routière.

Une attention particulière a été accordée aux données les plus récentes sur les accidents de la circulation ainsi que l'évolution dans le temps de ses indicateurs.

1. Le système national d'information statistique en matière de sécurité routière

Dans la société moderne, le besoin en information sans cesse croissant occupe une place primordiale dans la prise de décision. Le rôle de l'information, en l'occurrence l'information statistique en matière de sécurité routière, revêt un caractère essentiel sinon stratégique. La conception, l'élaboration et la réalisation des actions de prévention routière reposent sur un pilier incontournable qui est l'information statistique dans ce domaine.

La disponibilité et la fiabilité des données statistiques sur les accidents corporels de la circulation sont au centre d'intérêt du MET et de tous les intervenants dans le domaine de la prévention et de la sécurité routière. La production de ces statistiques obéit à un processus de longue haleine depuis l'accident jusqu'à la publication des données. Elle fait appel à plusieurs intervenants, notamment la Direction Générale de la Sûreté Nationale, la Gendarmerie Royale et la Direction des Routes et de la Circulation Routière.

Au Maroc, tout accident corporel de la circulation doit être déclaré à la Sûreté Nationale en agglomération ou à la Gendarmerie en rase campagne. La loi marocaine interdit aux impliqués de quitter les lieux de la collision et de déplacer leurs véhicules avant l'arrivée de l'agent-constateur. Seuls les accidents non corporels à dégâts matériels à la suite desquels les parties impliquées dressent un constat à l'amiable échappent donc à l'enregistrement.

Une fois sur les lieux des accidents, les agents-constateurs enregistrent chaque accident déclaré sur une main-courante et réalisent sur le terrain une pré-enquête à partir de laquelle les impliqués sont ensuite interrogés. L'ensemble de la procédure fait l'objet d'un procès-verbal qui est finalisé à la suite d'un suivi de 30 jours des victimes hospitalisées. A partir de chaque procès-verbal, un formulaire statistique est rempli. Les formulaires sont ensuite acheminés vers la Direction des Routes et de la Circulation Routière (DRCR) du Ministère de l'Équipement et du Transport qui gère le fichier national des accidents de la circulation. Une fois l'information saisie sur ordinateur, la DRCR archive les formulaires pendant plusieurs années.

En effet, après l'arrivage des formulaires, ils sont contrôlés, codifiés, numérotés et enregistrés avant d'être saisis sur ordinateur. Une opération de contrôle et de correction de saisie suivra généralement pour redresser les erreurs de saisie. Une fois le fichier apuré et nettoyé, il est soumis au traitement et à l'analyse.

La base de données Accidents gérée par la Direction des Routes et de la Circulation Routière (DRCR) a été créée en 1975 et a été améliorée étape par étape.

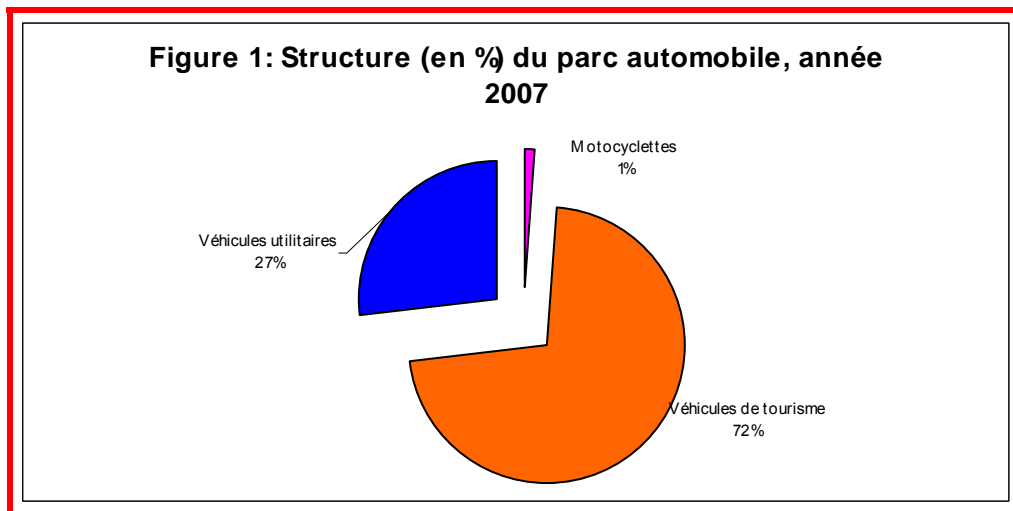


2- Evolution du parc automobile, du réseau routier et de la circulation

2.1 Parc automobile

Selon les données de la Direction de la Sécurité des Transports Routiers, le parc automobile en circulation sur le réseau routier marocain est évalué en 2007 à 2 284 060 unités, ce qui représente une augmentation de 6,40% par rapport à 2006. Ce parc est composé de 72% de véhicules de tourisme, 27% de véhicules utilitaires et de 1% de motocyclettes¹.

Le graphe ci-dessous explique davantage ce cas de figure :



Il importe de souligner que le parc automobile ne cesse de s'accroître à hauteur de 3,7% à 6,4% annuellement durant les dix dernières années. Cependant, et malgré cette augmentation importante d'une année à l'autre, le taux de motorisation qui est de 74 véhicules pour 1000 habitants reste très faible par rapport à d'autres pays, notamment les pays européens et d'Amérique du nord. L'une des implications directes de ce faible taux de motorisation est le recours de la population marocaine aux moyens de transport public de voyageurs pour assurer son besoin en matière de déplacement.

2.2 Réseau routier

D'après les statistiques de la Direction des Routes et de la Circulation Routière relatives à l'année 2006, le réseau routier revêtu en km se présente comme suit :

Tableau 1 : Réseau routier revêtu en km

Réseau	National et autoroutes	Régional	Provincial	Total
Longueur	10.441	8.855	16.365	35.661
Pourcentage	29,3	24,8	45,9	100,0

Source : Comptage routier (2006), DRCR

¹ Ceci ne concerne que les 2 roues immatriculées exigeant un permis de conduire.



Il ressort que le réseau routier revêtu est composé essentiellement du réseau provincial qui représente 45,9% alors que le réseau national et autoroutes représente moins de 29,3%.

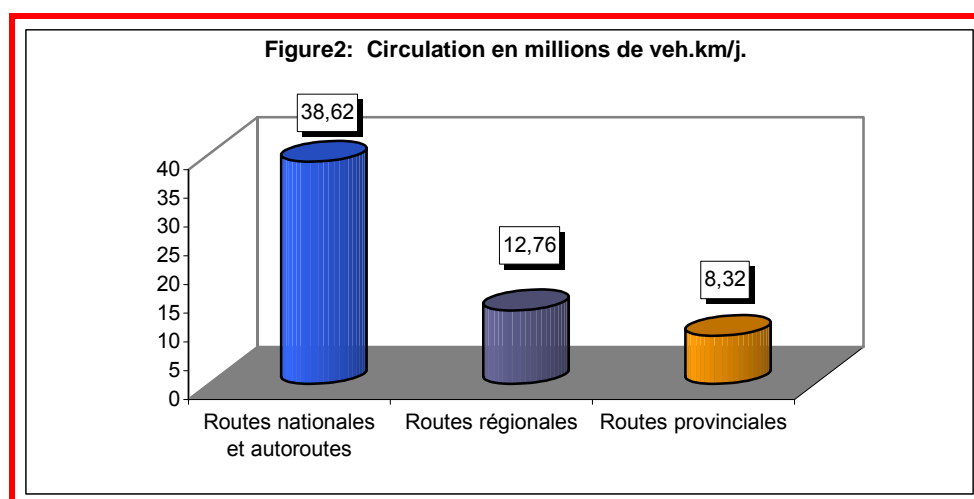
2.3 Circulation

La Direction des Routes et de la Circulation Routière effectue annuellement le comptage routier sur un échantillon représentatif du réseau routier national. Le trafic moyen journalier annuel (TMJA), sur l'ensemble du réseau routier, a été évalué en 2007 à 59,70 millions de véh.km/j. contre 55,73 millions de véh.km/j en 2006, soit un accroissement de 7,12%.

Tableau 2 : Circulation en millions de véh.km/j.

Réseau	National et autoroutes	Régional	Provincial	Total
TMJA	38,62	12,76	8,32	59,70
Pourcentage	64,69%	21,37%	13,94%	100%

Source : Recueil statistiques des accidents corporels de la circulation routière, DRCR.



2.4 - Evolution comparée du réseau routier, de la circulation et du parc automobile

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution des indices de la circulation, du réseau routier et du parc automobile avec comme année de base 1998. Trois remarques essentielles peuvent être relevées :

- Une augmentation du parc automobile de 49,8% entre 1998 et 2007, en passant de 1 524 339 à 2 284 060 véhicules ; soit un accroissement annuel moyen de 4,6% ;
- Une évolution importante de la circulation estimée à 53,1% entre 1998 et 2007 ; soit un accroissement annuel moyen de 4,8% ;
- Une faible augmentation du réseau routier de 13,7% entre 1998 et 2006 ; soit un accroissement annuel moyen de 1,6%.



Ce décalage de niveaux dans le rythme d'évolution de ces différents indicateurs peut être justifié par les investissements lourds que nécessitent la construction ou la mise en place de l'infrastructure routière comparativement au parc automobile. Toujours est-il, il s'avère nécessaire d'adapter le réseau routier aux impératifs de l'évolution du parc automobile et de ce qu'il génère comme mobilité et trafic.

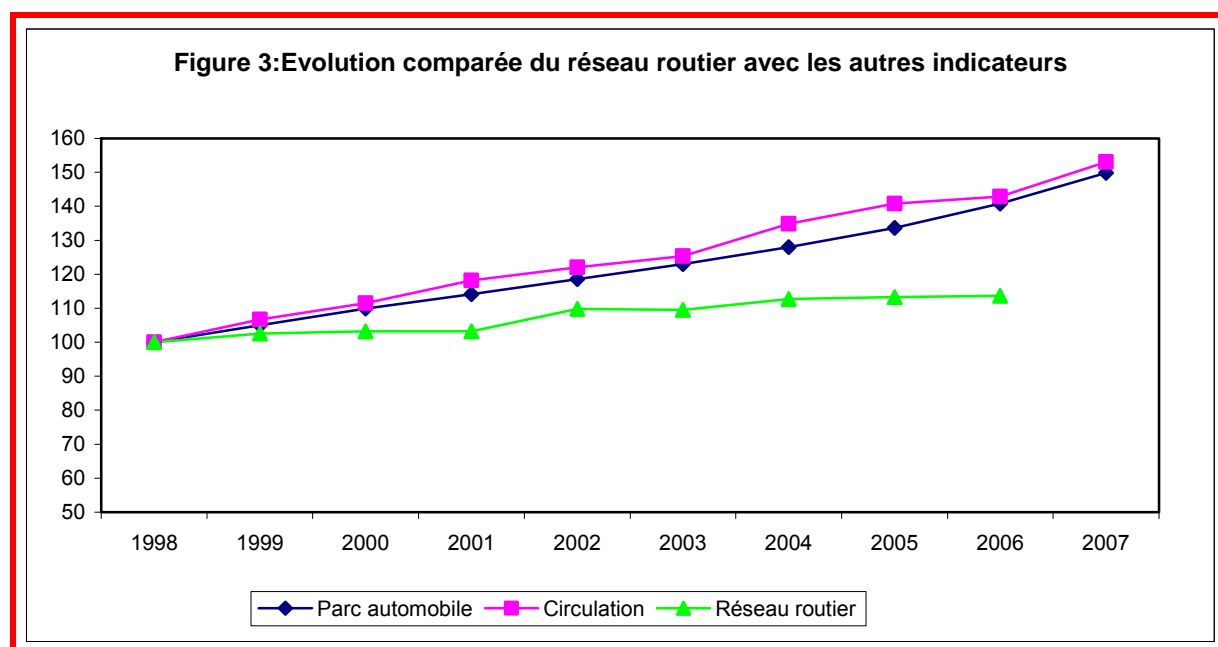
Le renforcement du réseau routier en qualité et en quantité est un besoin grandissant pour notre pays d'une année à l'autre. Le réseau autoroutier est appelé aussi à se développer davantage étant donné que le risque d'accident dans ce réseau est deux fois moins élevé que sur le réseau routier national.

L'évolution de ces trois indicateurs est expliquée dans le tableau suivant :

Tableau 3: Evolution du parc automobile, de la circulation et du réseau routier entre 1998 et 2007 (en milliers)

Année	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Parc automobile	1524,3	1600,7	1675,5	1740	1807,6	1874,9	1950,8	2036,3	2146,6	2284,1
Indice	100,0	105,0	109,9	114,2	118,6	123,0	128,0	133,6	140,8	149,8
Circulation	39	41,6	43,5	46,1	47,6	48,9	52,6	54,9	55,7	59,7
Indice	100,0	106,7	111,5	118,2	122,1	125,4	134,9	140,8	142,8	153,1
Réseau routier	31,5	32,3	32,5	32,5	34,6	34,5	35,5	35,7	35,8	-
Indice	100,0	102,5	103,2	103,2	109,8	109,5	112,7	113,3	113,7	-

Source : - Direction des Routes et de la Circulation Routière
- Direction de la Sécurité des Transports Routiers



3- L'évolution des accidents de la circulation au Maroc depuis 1998

Au Maroc comme partout dans le monde, le fléau des accidents de la circulation constitue un danger majeur pour la santé publique dont les conséquences aussi bien économiques que

sociales sont désastreuses. Au-delà du drame humain qui endeuille des milliers de familles chaque année, le fléau des accidents de la circulation a des conséquences néfastes sur l'économie du pays, hypothéquant la croissance et la productivité.

Afin d'apprécier les dernières évolutions dans ce domaine, il est donné dans ce qui suit les principaux résultats.

3.1 Un coût socio-économique très élevé :

L'évaluation du coût socio-économique des accidents n'est pas une chose aisée. En effet, la multiplicité des intervenants dans la chaîne des accidents eu égard à la trilogie homme-véhicule-infrastructure engendre une multiplicité également dans les pertes et par voie de conséquence une multitude de méthodes d'évaluation sont utilisées. Chaque méthode requiert un type d'information bien précis et la qualité d'estimation dépend de la qualité et de l'exhaustivité de l'information demandée.

Au Maroc, une étude a été réalisée en 1989 par le CNPAC dont l'objectif était de dégager une estimation du coût socio-économique des accidents de la circulation au Maroc. Cependant, les résultats de cette étude ont été amputés par une sous estimation du coût administratif des accidents de la circulation à cause d'un problème d'accès à l'information.

En l'absence de données détaillées propre au Maroc, le coût socio-économique est évalué sur la base des indicateurs de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Le dernier rapport de l'OMS évalue, pour les pays ayant un niveau de développement similaire à notre pays, à près de 1,5% du PIB, prix courant, soit l'équivalent de 8,6 milliards de dirhams par an. Toutefois, il importe de souligner que l'indicateur utilisé pour le Maroc est de 2% du PIB, soit l'équivalent de 11,5 milliards de dirhams par an.

3.2 Une évolution des accidents par milieu inégale :

En agglomération comme en rase campagne, les données du tableau ci-après montrent que le nombre d'accidents n'a pas cessé d'augmenter depuis 1998 et ce jusqu'en 2003 avec un rythme d'évolution relativement important.

Après une diminution en 2004 de 4,0% des accidents par rapport à l'année 2003, un retour de la tendance à la hausse des accidents a été enregistré les années suivantes.

En rase campagne, après une longue série d'augmentations, il a été enregistré des diminutions en 2004 et 2005 qui dépassent les 7%. Cependant, une augmentation frôlant les 21% enregistrée en année 2006, suivie par une augmentation de l'ordre de 8,52% en 2007, ont mis fin aux résultats favorables enregistrés les deux années précédentes.

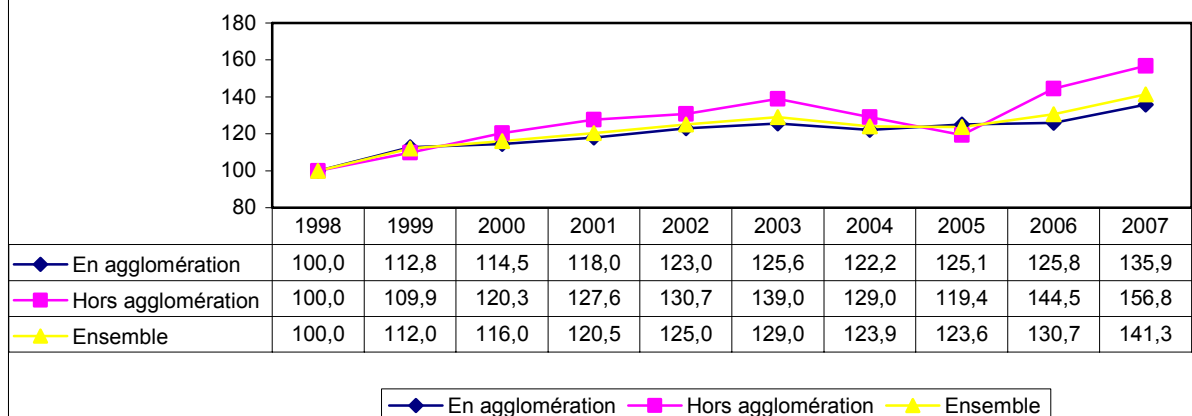
Tableau 4 : Le nombre d'accidents de la circulation entre 1998 et 2007

Année		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Milieu	En agglomération	30896	34846	35370	36445	38010	38795	37751	38656	38882	41984
	Evol. en %	1,6	12,8	1,5	3,0	4,3	2,1	-2,7	2,4	0,58	7,98
Hors agglomération	Nombre	10805	11871	13000	13790	14127	15019	13936	12903	15610	16940
	Evol. en %	4,2	9,9	9,5	6,1	2,4	6,3	-7,2	-7,4	20,98	8,52
Ensemble	Nombre	41701	46717	48370	50235	52137	53814	51687	51559	54492	58924
	Evol. en %	2,3	12,0	3,5	3,9	3,8	3,2	-4,0	-0,2	5,69	8,13

Source: Recueils statistiques des accidents corporels de la circulation routière, DRCCR.



Figure 4: Evolution comparée des accidents par rapport à l'année de base 1998



3.3 Evolution des tués par milieu

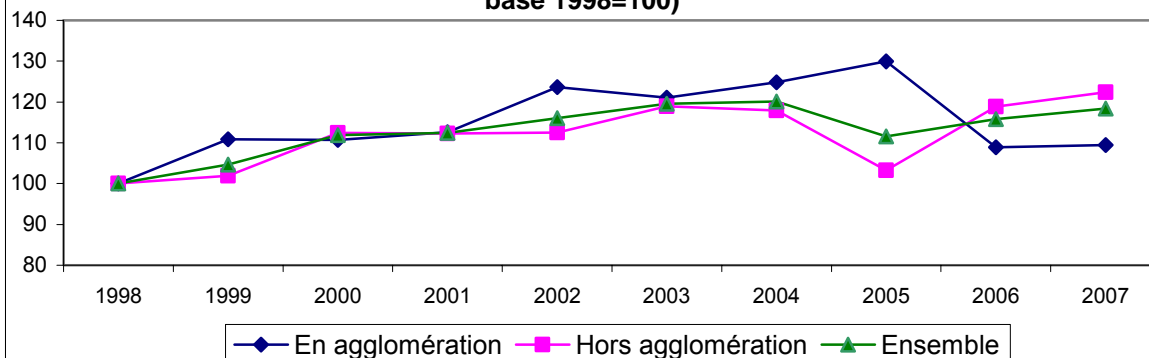
La lecture des données du tableau 5 ci-après montre une forte fluctuation des données par milieu d'une année à l'autre. Ce constat reste valable aussi pour la rase campagne avec une différence en terme d'intensité.

Tableau 5 : Le nombre de tués dans les accidents de la circulation entre 1998 et 2007

Milieu		Année									
		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
En agglomération	Nombre	1009	1119	1117	1136	1248	1222	1260	1311	1099	1104
	Evol. en %	0,3	10,9	-0,2	1,7	9,9	-2,1	3,1	4,0	-16,17	0,45
Hors agglomération	Nombre	2233	2275	2510	2508	2513	2656	2634	2306	2655	2734
	Evol. en %	7,6	2,0	10,3	-0,1	0,2	5,7	-0,8	-12,5	15,13	2,98
Ensemble	Nombre	3242	3394	3627	3644	3761	3878	3894	3617	3754	3838
	Evol. en %	5,2	4,7	6,9	0,5	3,2	3,1	0,4	-7,1	3,79	2,24

Source: Recueils statistiques des accidents corporels de la circulation routière de 1998 à 2007, DRCR.

Figure 5: Evolution comparée des tués entre 1998 et 2007 (année de base 1998=100)



3.4 Evolution des blessés graves par milieu

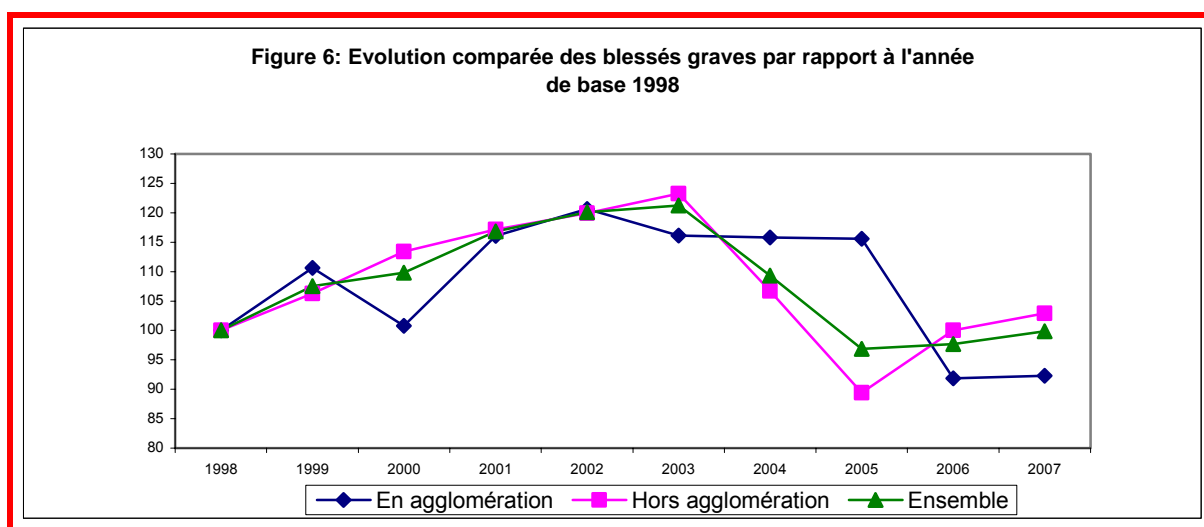
En rase campagne, on constate que la tendance à la hausse est restée maintenue depuis 1998 jusqu'à 2003. Alors qu'en 2004 et 2005, le nombre de blessés graves a connu une diminution qui dépasse les 13%. Cependant, cette tendance à la baisse s'est inversée après les augmentations de 11,9% et de 2,89% enregistrées en 2006 et 2007, respectivement.

En agglomération, ce nombre est plus de deux fois moins élevé qu'en rase campagne. En examinant la figure 6, on remarque que le nombre de blessés graves a connu des fluctuations importantes durant la dernière décennie avant de marquer une forte chute en 2006 en perdant 8,14 points par rapport à 1998 (année de comparaison).

Tableau 6 : Le nombre de victimes (blessés graves) impliquées dans les accidents de la circulation entre 1998 et 2007

Année		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Milieu	En agglomération	3552	3930	3579	4122	4285	4125	4113	4105	3263	3279
	Evol en %	-1,3	10,6	-8,9	15,2	4,0	-3,7	-0,3	-0,2	-20,5	0,49
Hors agglomération	Nombre	8871	9429	10062	10392	10637	10936	9466	7930	8871	9127
	Evol en %	2,6	6,3	6,7	3,3	2,4	2,8	-13,4	-16,2	11,9	2,89
Ensemble	Nombre	12423	13359	13641	14514	14922	15061	13579	12035	12134	12406
	Evol en %	1,5	7,5	2,1	6,4	2,8	0,9	-9,8	-11,4	0,8	2,24

Source: Recueils statistiques des accidents corporels de la circulation routière, DRCR.



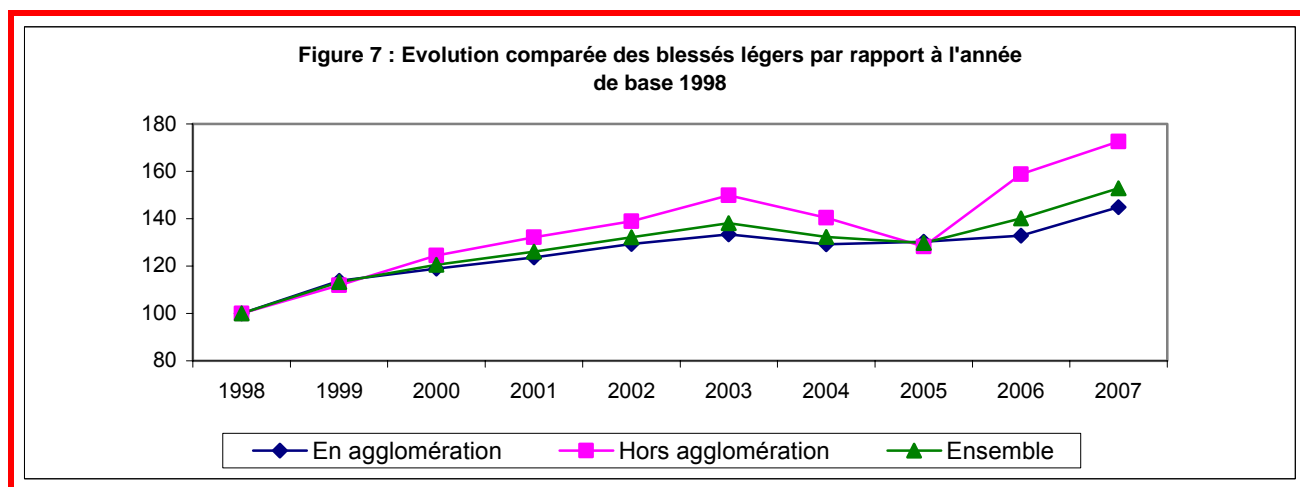
3.5 Evolution des blessés légers par milieu

L'analyse de la figure 7 montre une nette augmentation du nombre de blessés légers depuis 1997, aussi bien en agglomération qu'en rase campagne. Cependant, en 2004 et 2005 on a relevé une baisse importante notamment en rase campagne atteignant 6,3% en 2004 et 8,7% en 2005. Mais cette tendance à la baisse a été interrompue par les augmentations de 8,1% et 9% enregistrées en 2006 et 2007, respectivement.

Tableau 7: Le nombre de victimes (blessés légers) impliqué dans les accidents de la circulation entre 1998 et 2007

Milieu		Année									
		1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
En agglomération	Nbre	35910	40872	42719	44396	46459	47902	46368	46775	47679	52031
	Evol (%)	2,7	13,8	4,5	3,9	4,6	3,1	-3,2	0,9	1,9	9,1
Hors agglomération	Nbre	14389	16100	17905	19015	19984	21559	20203	18454	22838	24827
	Evol (%)	7,7	11,9	11,2	6,2	5,1	7,9	-6,3	-8,7	23,8	8,7
Ensemble	Nbre	50299	56972	60624	63411	66443	69461	66571	65229	70517	76858
	Evol (%)	4,1	13,3	6,4	4,6	4,8	4,5	-4,2	-2,0	8,1	9,0

Source: Recueils statistiques des accidents corporels de la circulation routière, DRCR.



4- Les indicateurs :

L'analyse du tableau ci-dessous révèle qu'en et hors agglomération, nos routes tuent en moyenne 10 personnes par jour, plus de 73 personnes par semaine et plus de 319 personnes par mois. Encore, pour 100 accidents 158 usagers de la route sont soit tués ou blessés. Ce taux est de 216,6 en rase compagne, et ce d'après les données de l'année 2007.

Par ailleurs, le taux de gravité mesuré par le nombre de tués et de blessés graves pour 100 accidents a connu une baisse importante de l'ordre de 5,8% en passant de 29,2 en 2006 à 27,6 en 2007.

Quant au nombre de tués pour 100 000 habitants, il est de 12,44 personnes en et hors agglomération alors que celui des blessés a été de 271 en 2006 avant de passer à 289,4 en 2007, soit une augmentation de 6,83%.

Ces chiffres montrent que les accidents de la circulation peuvent être qualifiés de guerre de la route compte tenu du grand nombre de victimes qui dépassent celui des vraies guerres.

Tableau 8: les principaux indicateurs des accidents de la circulation routière relatifs aux années 2006 et 2007.

Taux	Année	2006			2007		
		En aggl.	Hors aggl.	En et hors aggl.	En aggl.	Hors aggl.	En et hors aggl.
Nombre de tués par jour		3,0	7,3	10,3	3,0	7,5	10,5
Nombre de tués par semaine		21,1	51,1	72,2	21,2	52,6	73,8
Nombre de tués par mois		91,6	221,3	312,8	92	227,8	319,8
Nombre de tués pour 100 accidents		2,8	17,0	6,9	2,6	16,1	6,5
Nombre de blessés graves pour 100 accidents		8,4	56,8	22,3	7,8	53,9	21,1
Nombre de blessés légers pour 100 accidents		122,6	146,3	129,4	123,9	146,6	130,4
Nombre de tués pour 100 véhicules impliqués		1,8	11,3	4,4	1,6	10,7	4,1
Nombre de tués pour 100.000 habitants		6,4	19,8	12,3	6,34	20,35	12,44
Nombre de blessés graves pour 100.000 habitants		19,1	66,1	39,8	18,8	67,9	40,2
Nombre de blessés légers pour 100.000 habitants		279,2	170,1	231,2	299	184,8	249,2

Le tableau ci-dessous montre que quoique la circulation dans les routes nationales soit plus dense par rapport aux routes régionales et provinciales, le taux d'accident est plus important dans les routes régionales et provinciales que sur les routes nationales.

S'agissant des autoroutes, elles présentent le taux d'accidents le plus bas en comparaison avec les autres types de routes. Le tableau suivant donne la comparaison de la circulation routière et des taux d'accidents par type de route.

Tableau 9: Comparaison des taux d'accidents selon le type de réseau routier, année 2007

Type de réseau routier	Circulation en millions véh.km/j	Taux de la Circ./autor.	Taux d'accidents	Rapport des taux d'accidents/auto.
Autoroutes	8,25	1	30,73	1
R. nationales	30,37	3,68	58,72	1,91
R. régionales	12,76	1,55	75,08	2,44
R. provinciales	8,32	1,01	129,77	4,22

Source : DRCC, MET

5- Le Maroc et quelques pays du monde:

Nombreuses sont les études qui s'intéressent au bilan des statistiques des accidents de la circulation, mais rares sont celles qui s'intéressent à la comparaison entre pays. Les études de comparaison de base se rapportent à l'organisation de l'OCDE ou à la CEMT.

En fait, la comparaison entre pays en matière de sécurité routière n'est pas une chose aisée. Toute tentative dans ce sens doit tenir compte des éléments suivants :

- Les concepts et définitions utilisés qui peuvent différer d'un pays à l'autre, notamment la définition d'un accident de la circulation, d'un tué ou d'un blessé grave.
- La qualité du système d'informations et son exhaustivité qui varient selon les pays.
- La périodicité de publication des données.
- Les conditions de la circulation, l'effectif du parc automobile circulant, la taille de la population et le territoire qui varient d'un pays à l'autre.

Le tableau ci-après donne la comparaison entre le Maroc et certains pays du monde en utilisant des indicateurs standardisés.

Tableau 10 : Tableau comparatif des accidents de la circulation entre le Maroc et quelques pays du reste du monde (statistiques de l'année 2006)

Indicateurs Pays	Nombre de tués par million d'habitants	Comparaison Maroc/Autre Pays	Nombre de tués par million de véhicules	Comparaison Maroc/Autre Pays
Australie	78	1,6	118	14,8
Autriche	89	1,4	162	10,8
Belgique	102	1,2	189	9,3
Danemark	56	2,2	125	14,0
Finlande	64	1,9	120	14,6
France	77	1,6	130	13,5
Allemagne	62	2,0	104	16,8
Grèce	149	0,8	286	6,1
Irlande	87	1,4	202	8,7
Italie	89	1,4	134	13,1
Japon	65	1,9	106	16,5
Luxembourg	78	1,6	107	16,3
Pays-Bas	50	2,5	100	17,5
Norvège	52	2,4	93	18,8
Pologne	138	0,9	334	5,2
Portugal	104	1,2	134	13,1
Espagne	94	1,3	160	10,9
Suède	49	2,5	96	18,2
Suisse	50	2,5	87	20,1
Turquie	62	2,0	726	2,4
Royaume-Uni	55	2,2	102	17,1
Etats-Unis	143	0,9	189	9,3
Fédération de Russie	230	0,5	1177	1,5
Tunisie *	152,8	0,8	1301,7	1,3
Algérie*	112,8	1,1	1155,7	1,5
Maroc	123	1,0	1749	1,0

* : Données de l'année 2005.

Source: OECD Factbook 2008: Economic, Environmental and Social Statistics - ISBN 92-64-04054-4 - © OECD 2008

Malgré un parc automobile et un taux de motorisation très réduit comparativement aux pays industrialisés, le Maroc présente des indicateurs de gravité très élevés par rapport à ces mêmes pays. A titre d'illustration, le rapport du nombre de tués par rapport au parc automobile circulant est très édifiant. En prenant le Maroc comme base de comparaison, on peut dire que le véhicule au Maroc tue 13,5 fois plus qu'en France, 18,2 fois plus qu'en Suède, 17,1 fois



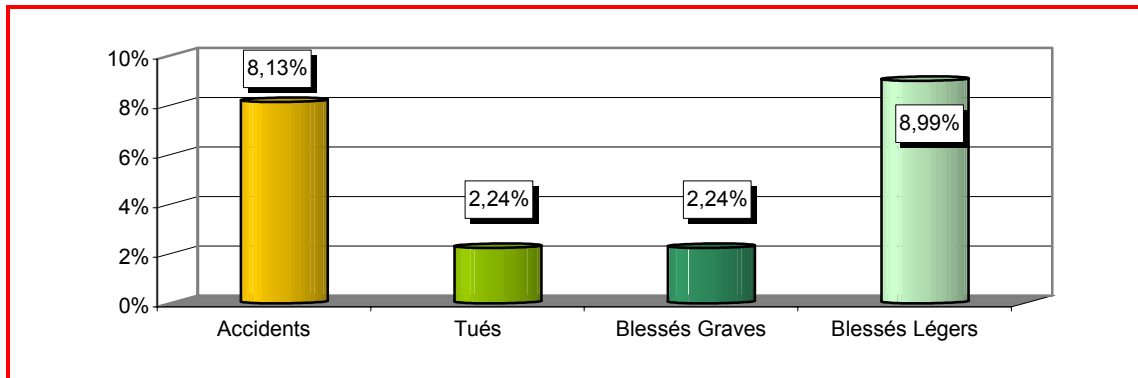
plus qu'en Royaume Uni et 9,3 fois plus qu'aux Etats-Unis. Pour les pays du Maghreb Arabe, ils présentent un niveau quasiment similaire en terme de risque.

6- Caractéristiques des accidents de la circulation en 2007

Comparativement à l'année 2006, le bilan des accidents et victimes de la circulation routière enregistrés en 2007 fait ressortir :

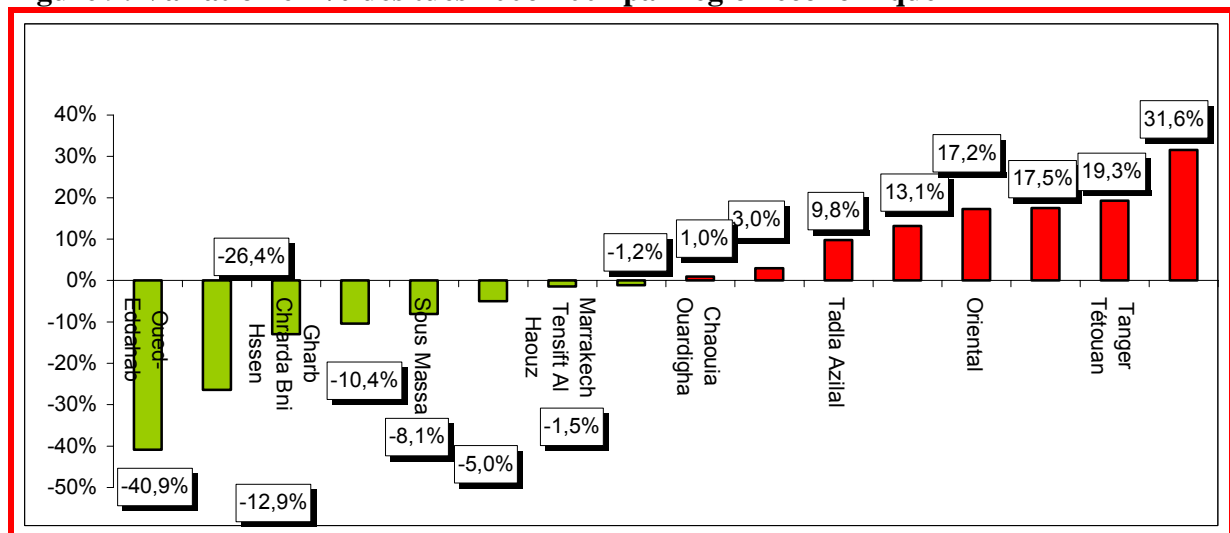
- Une augmentation de 8,13% des accidents qui sont passés de 54492 à 58924 accidents ;
- Une augmentation de 2,24% des tués qui sont passés 3754 à 3838 tués ;
- Une augmentation de 2,24% des blessés graves qui sont passés de 12134 à 12406 blessés graves ;
- Une augmentation de 8,99% des blessés légers qui sont passés de 70517 à 76858 blessés légers.

Figure 8 : Evolution comparée des nombres d'accidents et des victimes entre 2006 et 2007.



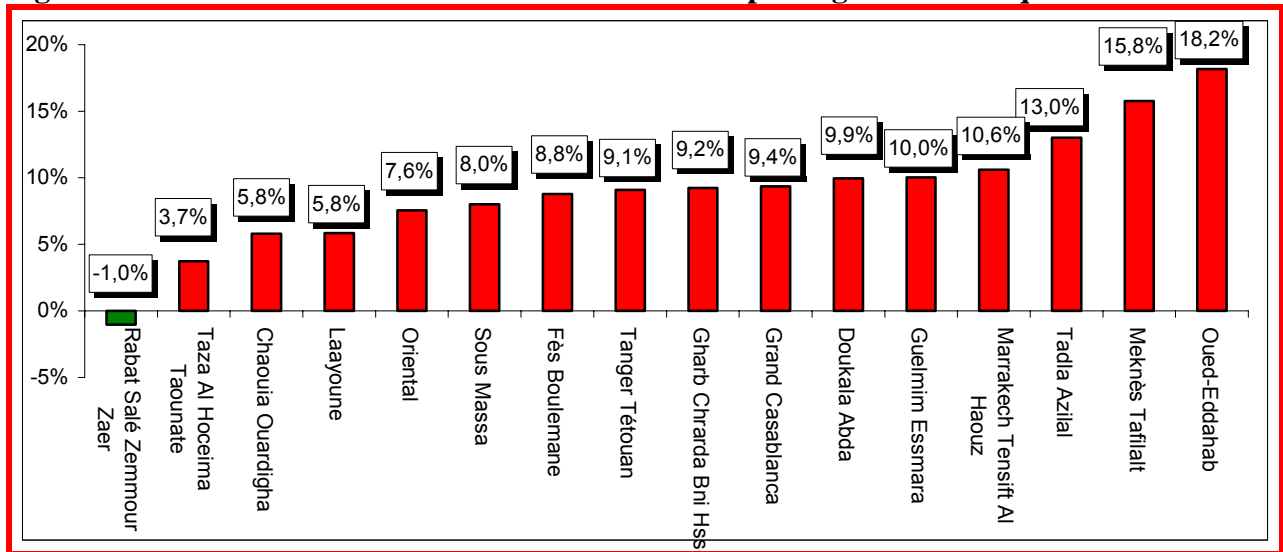
Selon la région économique, 8 régions sur 16 ont enregistré une diminution **du nombre de tués** alors que 8 régions économiques ont enregistré des augmentations du nombre de tués. Le graphe ci-après explicite les taux d'accroissement par région économique du nombre de tués enregistrés en 2007 comparativement avec 2006.

Figure 9: Variation en % des tués 2006-2007 par région économique



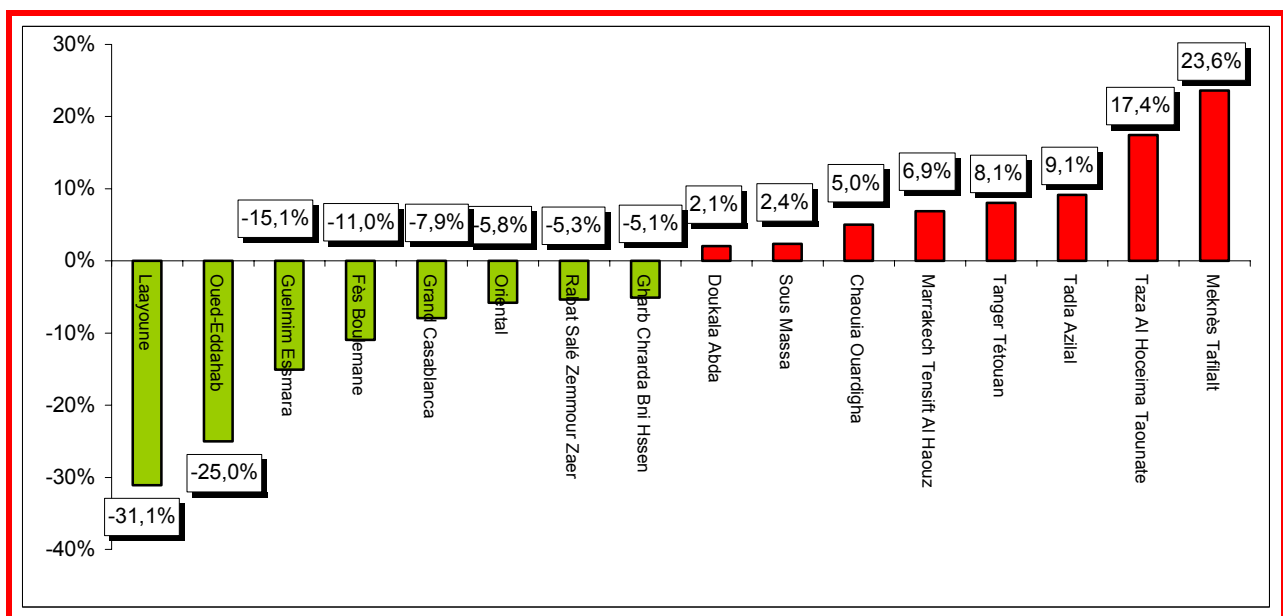
En ce qui concerne les nombres d'accidents, une seule région (Rabat-Salé-Zemmour-Zaer) a enregistré une diminution du nombre d'accidents enregistrés en 2007 comparativement avec 2006.

Figure 10 : Evolution des accidents entre 2006 et 2007 par région économique



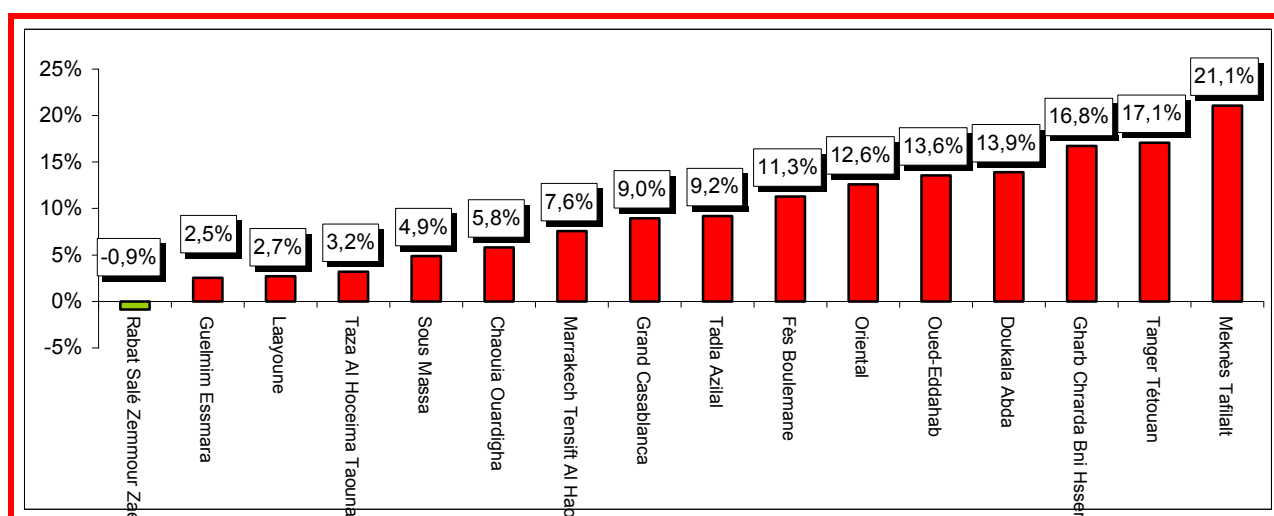
S'agissant des nombres de blessés graves, 8 régions économiques ont enregistré, en 2007, des diminutions du nombre de blessés graves. Toutes les autres régions ont connu une augmentation du nombre de blessés graves, à en juger par le graphe suivant :

Figure 11 : Variation en % des blessés graves 2006-2007 par région économique



Concernant les nombres de blessés légers, le graphe ci-dessous montre que, seule, la région de Rabat-Salé-Zemmour-Zaer a enregistré une diminution (-0,9%) par rapport à l'année 2006.

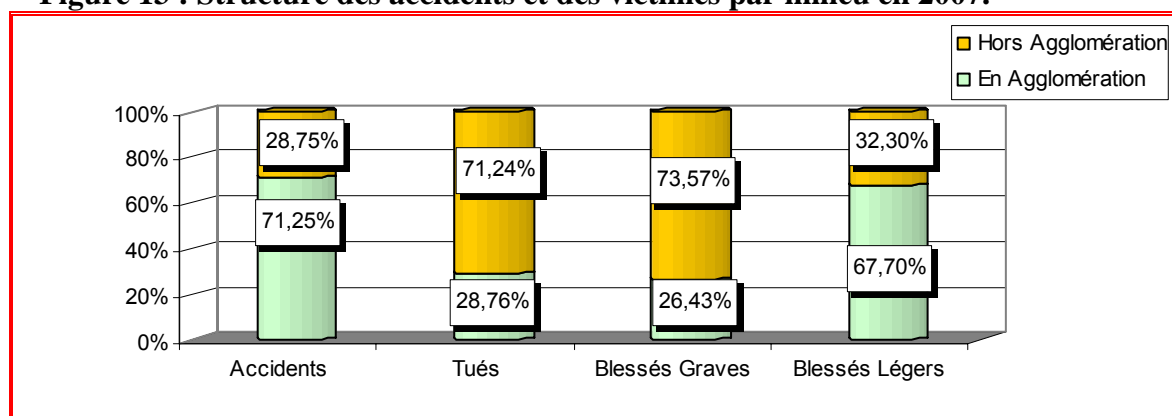
Figure 12 : Variation en % des blessés légers 2006-2007 par région économique



► **Répartition géographique inégale des accidents**

Près de ¾ des accidents surviennent annuellement en agglomération contre ¼ en rase campagne. En termes de tués, ce dernier milieu abrite environ les 3/4 des tués contre 1/4 en agglomération. Ce constat est expliqué essentiellement par le fait que les accidents hors agglomération sont souvent conjugués à l'excès de vitesse et la vitesse excessive dont les conséquences sont très graves et engendrent par la suite beaucoup de victimes.

Figure 13 : Structure des accidents et des victimes par milieu en 2007.



► **Les usagers vulnérables, la catégorie la plus exposée au risque d'accidents de la circulation**

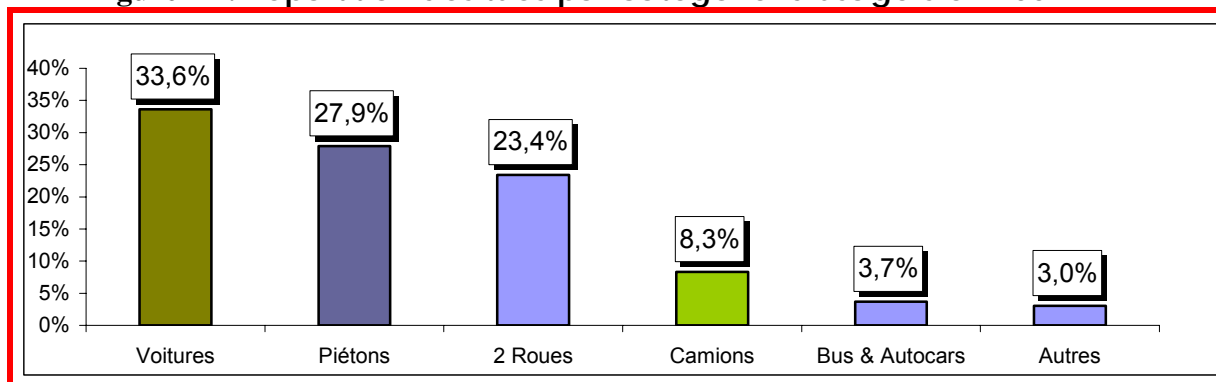
Les premières victimes des accidents de la route sont les usagers vulnérables (Piétons et usagers des deux roues) qui restent la catégorie la plus touchée enregistrant plus de la moitié des tués. **Les piétons et les usagers des véhicules de transport public de voyageurs (Bus et autocars) ont enregistré des baisses importantes des nombres de tués, par rapport à l'année 2006, de l'ordre de 8,23% et 17,92%, respectivement.**

Les autres catégories d'usagers ont enregistré des augmentations en 2007 par rapport à l'année 2006. Les plus fortes augmentations ont été enregistrées dans les catégories suivantes :

- +16,30% pour les usagers des deux roues en passant de 773 en 2006 à 899 en 2007 ;

- +4,45% pour les usagers de voitures de tourisme en passant de 1236 en 2006 à 1291 en 2007 ;
- +7,02% pour les usagers de camions en passant de 299 en 2006 à 320 en 2007.

Figure 14 : Répartition des tués par catégorie d'usagers en 2007

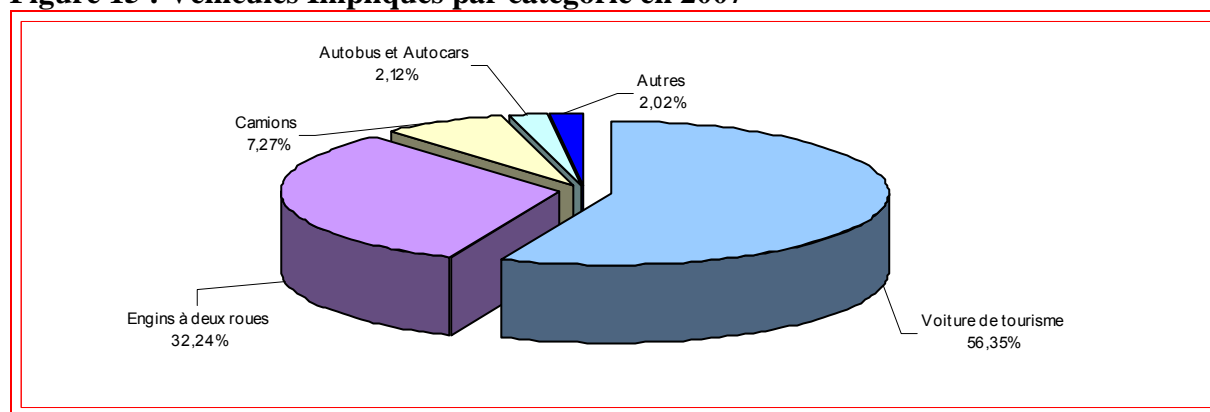


En agglomération, les piétons viennent en tête des victimes avec 41,58% des tués, suivis des usagers des deux roues (avec ou sans moteur) avec 38,68% des tués, soit 80,25% de l'ensemble des tués en 2007.

► **Une augmentation des véhicules impliqués par rapport à l'année 2006**

Le nombre de véhicules impliqués dans les accidents corporels de la circulation durant l'année 2007 a atteint 93.209 véhicules, soit une augmentation de 8,9% par rapport à l'année 2006.

Figure 15 : Véhicules Impliqués par catégorie en 2007



D'une part, le nombre de véhicules de transport public ou privé, de voyageurs et de marchandises, hors train et taxis, impliqués dans les accidents corporels de la circulation routière en 2007 a été de 8.754 véhicules, soit 9,38% de l'ensemble des véhicules impliqués représentant une augmentation de 0,41% par rapport à l'année 2006.

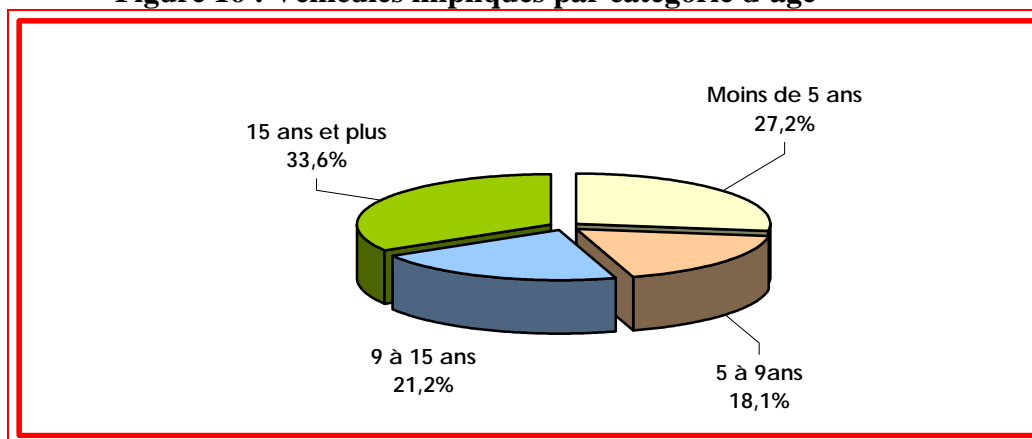
D'autre part, le nombre de véhicules de tourisme, à usage de taxis de transport public de voyageurs, impliqués dans les accidents corporels de la circulation routière en 2007 a été de 6.625, soit 7,11% de l'ensemble des véhicules impliqués représentant une diminution de 1,94% par rapport à l'année 2006.

► Véhicules impliqués par catégorie d'âge

Plus de 46,97% des véhicules impliqués dans les accidents corporels de la circulation routière en 2007 ont un âge supérieur à 10 ans, et 33,57% de ces mêmes véhicules ont un âge dépassant 15 ans.

Plus de 44,52% des véhicules de transport public ou privé de voyageurs ou de marchandises, hors trains et taxis, impliqués dans les accidents corporels de la circulation routière en 2007 ont un âge supérieur à 10 ans, et 30,33% ont un âge de 15 ans et plus.

Figure 16 : Véhicules impliqués par catégorie d'âge



► Répartition mensuelle des accidents de la circulation en 2007

Les moyennes mensuelles des accidents et des tués en 2007 ont été respectivement de près de 4910 accidents et 320 tués par mois.

Figure 17: Répartition des tués par mois (année 2007)

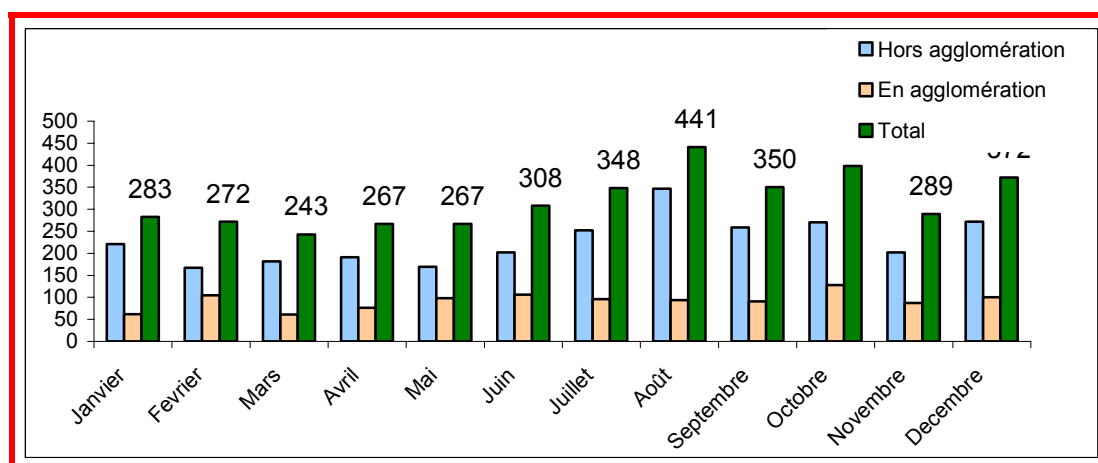
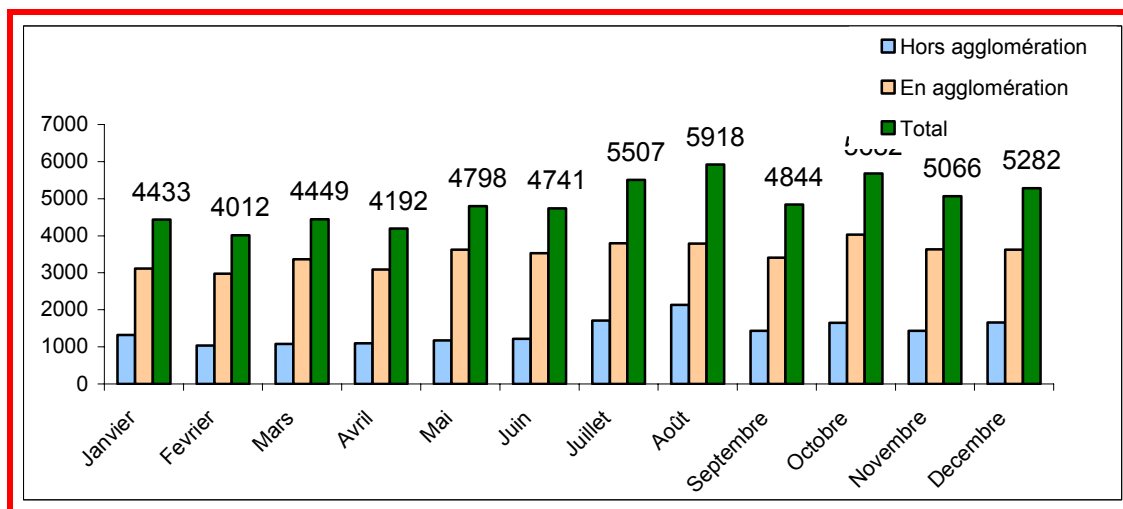


Figure 18 : Répartition des accidents par mois (année 2007)



Les mois d'août et d'octobre ont été les plus accidentogènes.

Durant le mois d'août, il a été enregistré :

- 5918 accidents, soit 20,5 % de plus par rapport à la moyenne mensuelle de l'année.
- 441 tués, soit 37,8% de plus par rapport à la moyenne mensuelle de l'année.

Durant le mois d'octobre, il a été enregistré :

- 5682 accidents, soit 15,7% de plus par rapport à la moyenne mensuelle de l'année.
- 398 tués, soit 24,4% de plus par rapport à la moyenne mensuelle de l'année.



Conclusion

Globalement, malgré l'aggravation des indicateurs de la sécurité routière en 2007, on peut considérer que la stratégie de lutte contre l'insécurité routière est en mesure de donner ses résultats, puisque l'objectif de stabilisation des nombres de tués est atteint. En effet, ce nombre en 2007, malgré l'augmentation enregistrée, reste inférieur à celui enregistré en 2003, année de référence pour la stratégie.

Quand on considère la période de mise en œuvre du 1^{er} Plan Stratégique Intégré d'Urgence de Sécurité Routière (PSIU), avril 2004-mars 2007, comparée à la même période précédente, avril 2001-mars 2004, on constate une légère diminution du monde de tués, (-1,83%) en passant de 11.338 à 11.130 tués.

Par catégorie d'usagers, une baisse importante de la mortalité en 2007 concerne surtout les usagers d'autocars et les piétons avec une diminution respectivement de 17,83% et 8,23%, ce qui conforte les efforts déployés dans le domaine de sensibilisation et de contrôle à l'égard de cette catégorie d'usagers de la route.

Il n'y a malheureusement pas d'amélioration pour les usagers de voitures de tourisme (+4,45%) qui restent la catégorie la plus impliquée et qui enregistre le plus grand nombre des victimes soit 789 tués ainsi que pour les cyclomotoristes (+16,79%).

