



Examen de capacité de gestion de la sécurité routière au Maroc

Par:

Ing. Mustapha AZZOUZI

Durée de la mission:

6 mois

Tutelle:

BANQUE MONDIALE/CNPAC

Sous Direction:

Dr. Said DAHDAH-Banque
Mondiale

Mr. Bencer BOULAAJOUL-
CNPAC

Dr. Badr YAROB-USJ

Dr. Ramzi SALAME-USJ

.....1848h

258 720 personnes déjà enterrées!

10 544 688 BG

Plan

- Introduction
- Méthodologie
- Résultats de l'examen de capacité
- Recommandations
- Conclusion



Introduction

Au Maroc

- Accidentologie;
- Cout social de l'insécurité routière;
- Efficacité des stratégies;
- Dissipation des efforts;
- Management de la sécurité routière au Maroc;



Population

Décès par accidents de la route

Véhicules immatriculés

Source: GBD 2010, OMS 2013, iRAP 2008

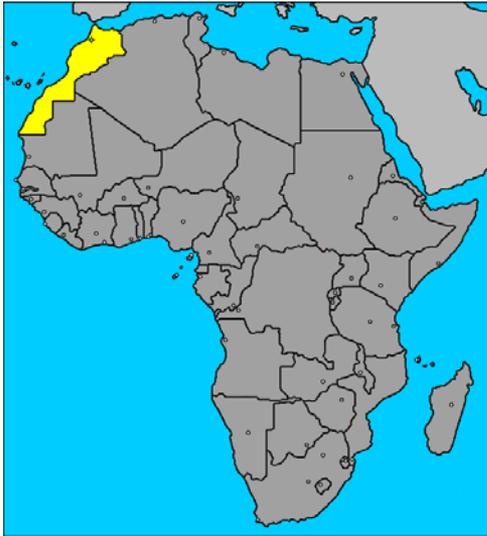


Méthodologie



- Niveau de capacité de gestion;
- Recommandations pour l'amélioration de la capacité de:
 - La gestion des fonctions institutionnelle;
 - Intervention;
 - Résultats

Informations générales

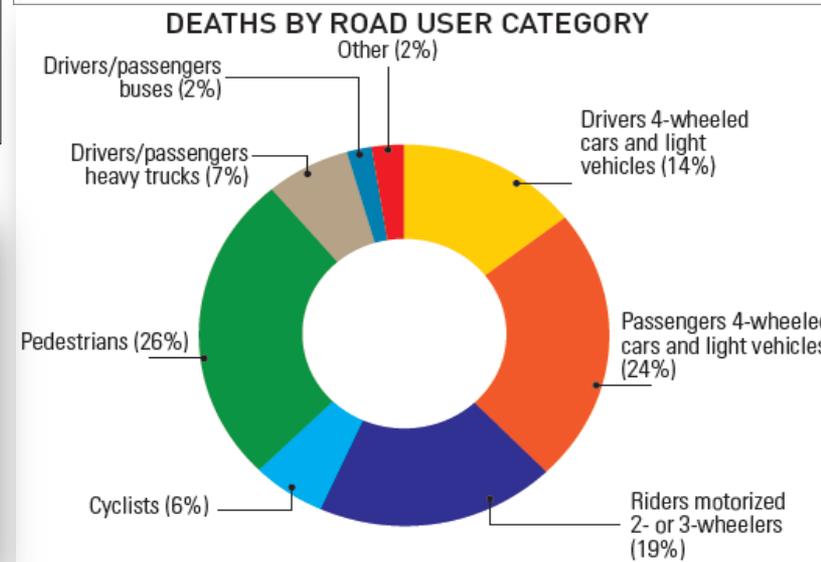
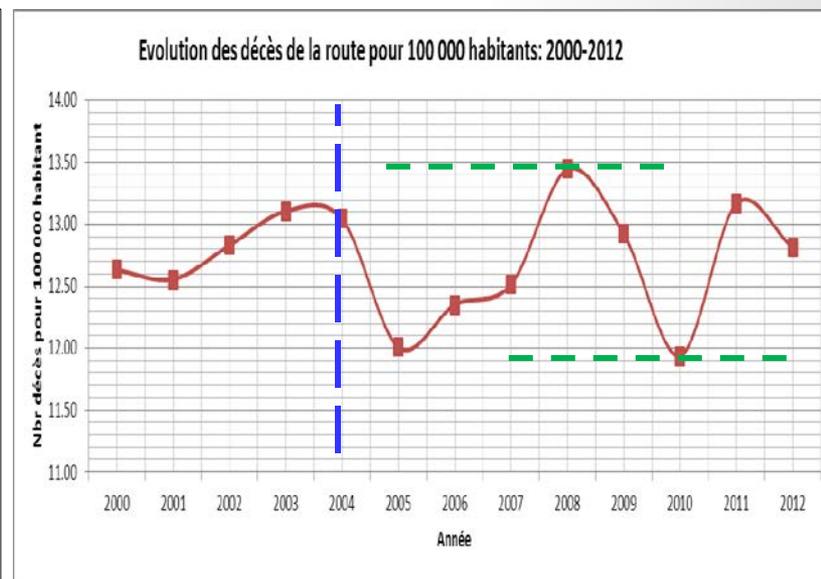
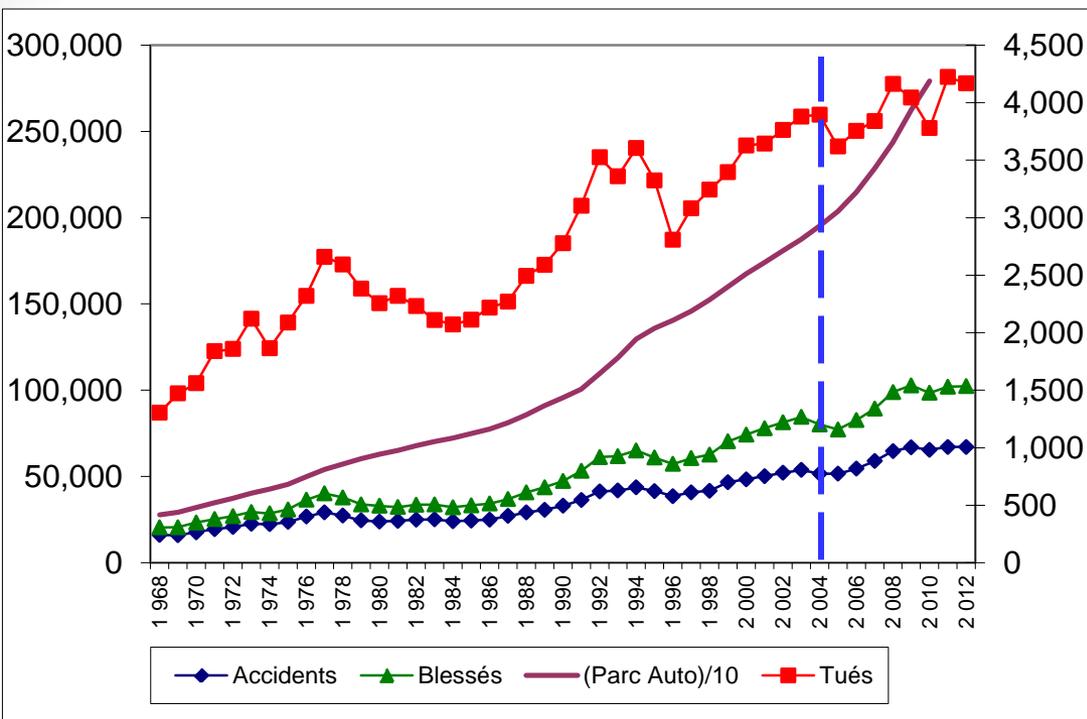


- Population: 32, 52 M
- Superficie: +700,000 km²
- N. Revenu: intermédiaire
- Routes: 43000 km
- Parc Auto: 95/1000
- RNB / habitant: 5060 \$
- PIB / habitant: 2951 \$

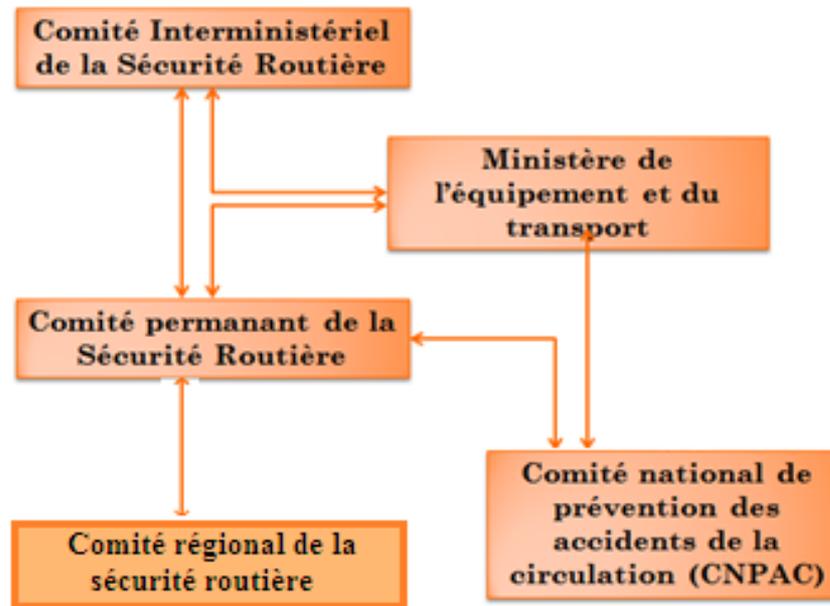


Sources: World Bank 2012 /METL 2012.

Tendances accidentologiques



Systeme actuel de gestion de la SR



Resultats

- Les coûts socio-économiques des accidents de la route ne sont pas évalués;
- Absence de la comptabilité analytique dans les Admin;
- WTP vs. HC method;
- OMS: 11 Md DH/an (1.5% PIB), iRAP: 24 Md DH/an (3.27% PIB);
- Faible progrès : résultats finaux et intermédiaires.

Interventions (Route)

- Qualité du réseau routier est en dessous des références internationales;
- FEM(2010): qualité de l'infrastructure = 3.8/7;
- Routes en mauvais état ou mal stabilisée: 47%;
- Faible budget pour la maintenance et le renouvellement RR, RP;
- Niveaux de risques routiers sont mal connus;

- Pièces de rechange /réparation mécanique informelles ;
- CVT développé mais faible Tx de rejet : 1.79% Vs. Fr (20%); Tunisie(36%);
- Faible Tx d'audit aux CVT: 0.79 audit/cvt/an.

Fonctions de gestion institutionnelle

Attention aux résultats

Résultats finaux :

- Accessibilité très limité a la BD;
- rapport annuel des accidents corporels : 50% de bais d'information, l'erreur estimative moyenne est grande (+7% a -10%);
- Aucune vision stratégique;
- Les BD ne sont ni coordonnées et ni combinées efficacement.

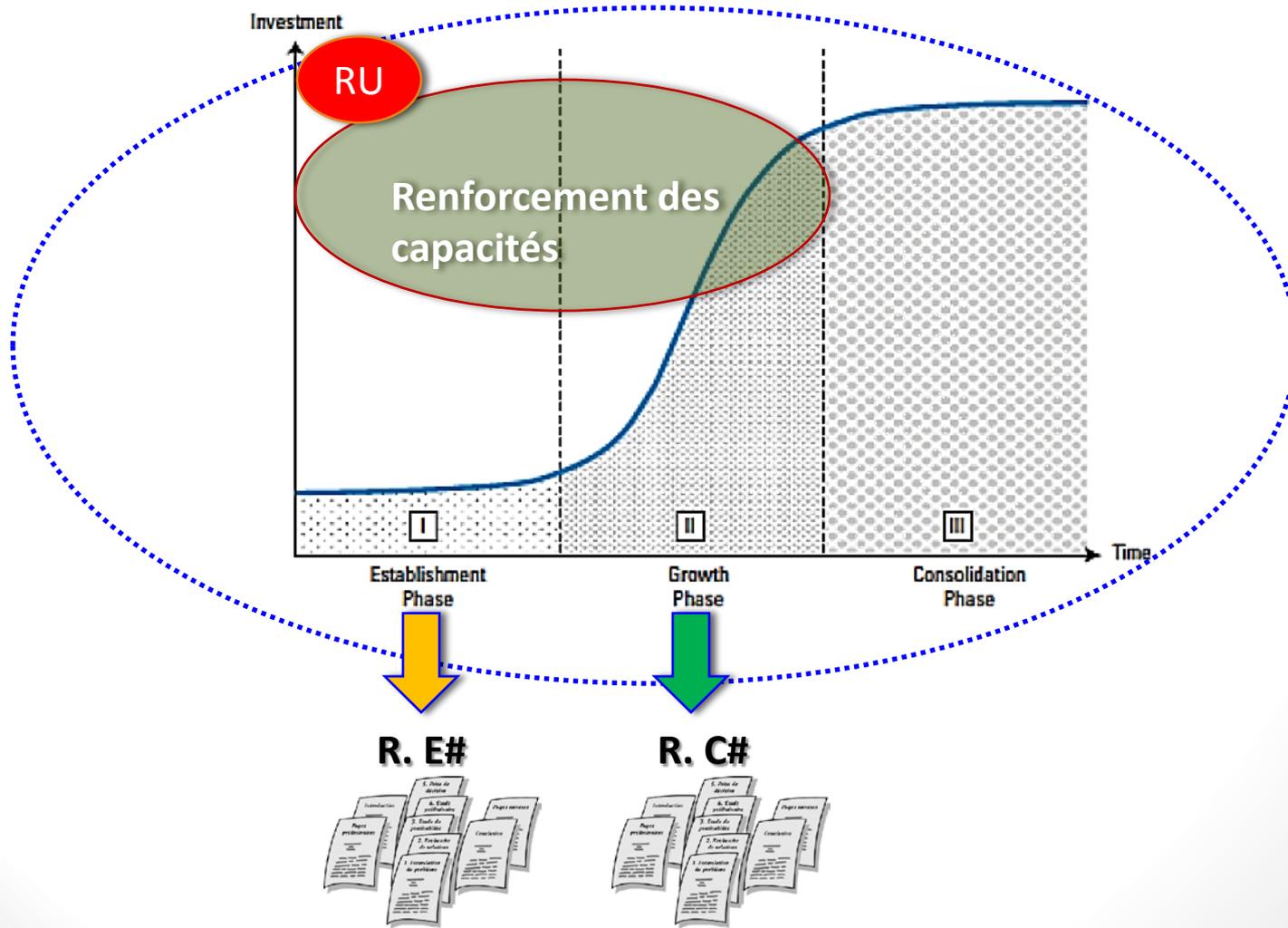
Résultats intermédiaires :

- Ne sont pas systématiquement recueillies;
- Recueille incomplet et très ponctuel;
- Fiabilité et méthodologie.



Recommandations

- Le comment:





Recommandations

Objectifs stratégiques d'amélioration des capacités de gestion de la sécurité routière au Maroc

- **Obj1:** Atteindre le soutien critique de haut niveau politique et fournir les ressources nécessaires pour l'élaboration et l'exécution de la stratégie nationale de la sécurité routière.
- **Obj2:** Création d'un organisme responsable, qui a la capacité de diriger, de contrôler et de gérer la sécurité routière.

R. E6: Mettre en place une ACF indépendante d'aucune autre agence avec la capacité à diriger, contrôler et gérer la prestation de la sécurité routière à l'échelle nationale.

R. E7: L'ACF doit englober le rôle du Secrétariat du CISR

R.C1: Consolidation législative et d'une expansion des ressources (expl 60 fct)

R.C2: L'ACF est appropriée pour tenir également l'observatoire de la sécurité routière: gagner l'efficacité et la capacité d'analyse des données sans faire recours aux aléas de coordination

R. C3: l'agence devrait jouer son rôle de fournir des conseils et d'expertise au CISR.

Scénarios de l'ACF



- ✓ **Sous MI;**
- ✓ **Sous METL;**
- ✓ **DTRSR;**
- ✓ **CNPAC;**
- ✓ **Sous CfG.**



Organisation et la gestion actuelle de la sécurité routière :

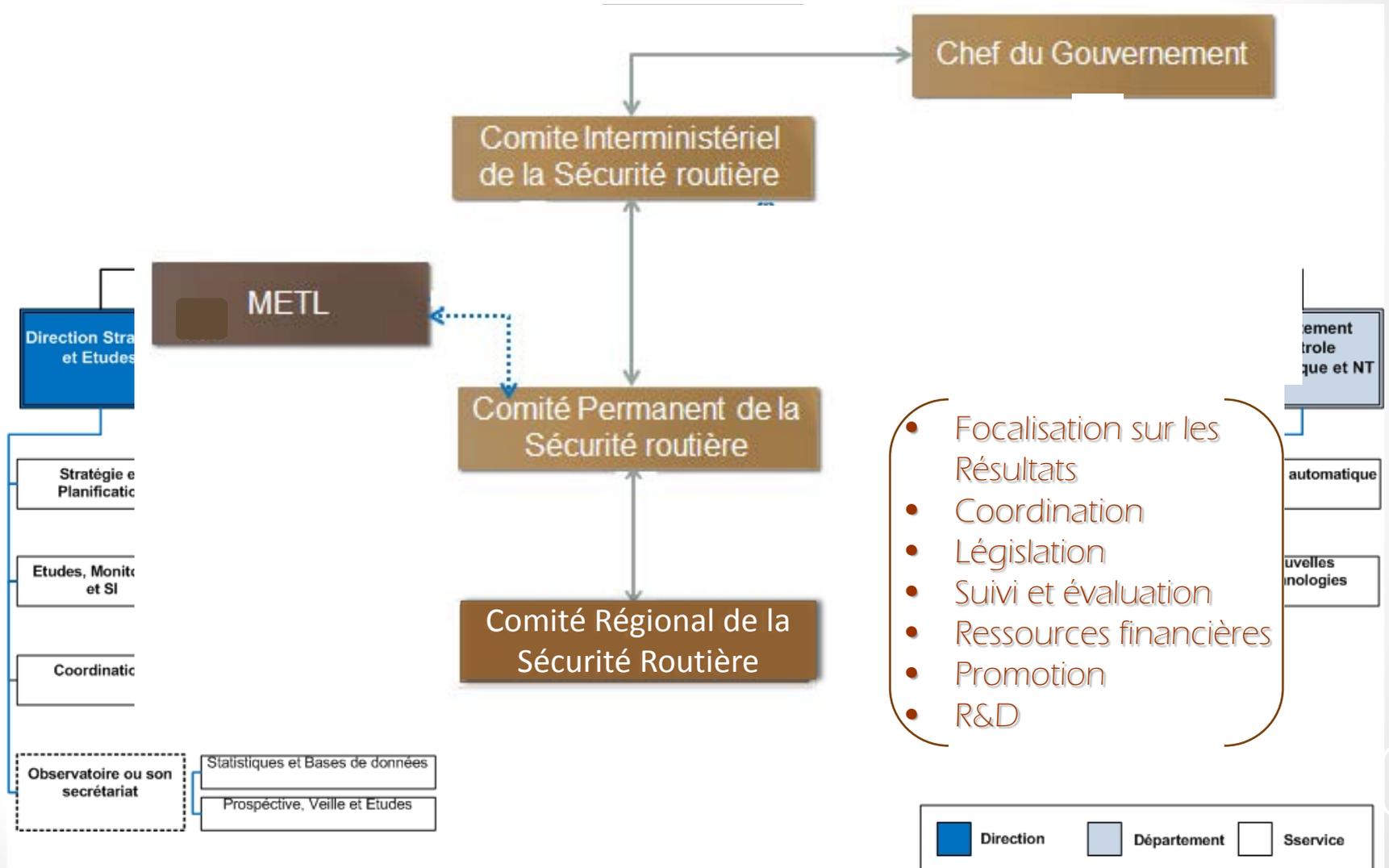
- Faibles performances;
- Absence des mécanismes au niveau local;
- Incapacité des DRET et des DPET à concrétiser localement la SNSR;
- Différence de pouvoir au niveau central Vs. pouvoir exécutif du CPSR et du METL;
- Actions unilatérales.



Similitudes : la DTRSR et le CNPAC ont des atouts positifs mais ont tous les deux besoin d'une réforme majeure de leur structure.



Recommandation pour l'ACF



Conclusions



Phase de pré-établissement

RU

- a.** Réaliser les consultations nécessaires sur l'ensemble des recommandations du présent examen de capacité ;
- b.** Avant de procéder à l'élaboration de la nouvelle stratégie de sécurité routière 2014-2023, il est indispensable de réaliser une évaluation de l'ancienne stratégie 2004-2013 selon les bonnes pratiques
- c.** Établir les mécanismes avec lesquels les CRSR puissent produire des objectifs régionaux alignés avec l'objectif national;
- d.** Commencer le renforcement partiel des capacités du personnel et le transfert du savoir-faire.



.....1848h 15min

258 720 **MERCI**
258 755

personnes déjà enterrées!

10 544 688

10 546 114

BG

Mustapha AZZOUZI

mustaphazzouzi@gmail.com

