

LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ROUTIERE DANS LE MONDE ET AU MAROC

A. — EXPOSE

Le problème des accidents de la circulation

Le nombre impressionnant des accidents de la circulation constitue l'un des aspects les plus angoissants du développement de la circulation routière.

Ces accidents ont pu être qualifiés à juste titre de « fléau social n° 1 », puisqu'au Maroc seulement, ils se sont traduits au cours de l'année 1956 — année record, il est vrai — par plus de 25.000 accidents au total, dont 9.360 corporels, et par un nombre de victimes s'élevant à 894 tués et 12.500 blessés. Le nombre des véhicules accidentés avait dépassé 41.000, soit plus du quart de l'effectif du parc routier automobile recensé pour l'ensemble du Maroc, un véhicule sur 4 ayant été l'objet en 1956 d'au moins un accident matériel.

En ce qui concerne les enfants, les professeurs Lelong et L'Hirondel de Paris ont montré, au début de 1959, que les accidents de la circulation routière tuent aujourd'hui cinq fois plus d'enfants que la leucémie, six fois plus que la tuberculose, vingt fois plus que la poliomyélite et quatre fois plus que la scarlatine. Pour le Professeur L'Hirondel, l'imprudence de l'adulte est presque toujours cause du dommage que subit l'enfant.

Toujours en ce qui concerne les enfants, les accidents de la route sont responsables du tiers des décès. Puis viennent les noyades — un quart des décès — les brûlures, les intoxications et les chutes.

Pour la catégorie démographique qui groupe les jeunes gens âgés de 16 à 24 ans, l'accident de la route devient aussi le plus grand facteur de mortalité ; il se situe en tête de toutes les statistiques, avant même le cancer et la tuberculose. Il coûte chaque année au Maroc près de 8 milliards de francs, dont plus de 5 milliards (5,3 en 1957) versés à titre d'in-

demnités aux victimes ou aux possesseurs de voitures accidentées.

Ce lourd tribut de deuils, de souffrances et de pertes matérielles ne devrait pas être inéluctable. Sans doute, la circulation mécanisée, même réalisée dans les meilleures conditions imaginables, comportera toujours un certain nombre de risques ; mais nul n'ignore qu'une meilleure éducation des conducteurs et du public, une surveillance plus active de la part des Services de Police et de Gendarmerie, une répression impitoyable des infractions, une réglementation en constant perfectionnement, enfin une amélioration incessante des conditions du réseau routier, peuvent considérablement réduire les dangers de la circulation automobile.

L'établissement des statistiques des accidents

Pour combattre un tel fléau avec efficacité, il convient d'en connaître, presque dans les moindres détails, les circonstances et les causes, et c'est dans ce but qu'un service spécialisé du Ministère des Travaux Publics effectue, depuis le 1^{er} janvier 1956, un contrôle étroit des fiches de renseignements établies par les Services de Police et de Gendarmerie, contrôle qui ne se limite pas seulement à un simple comptage à caractère statistique, mais qui s'étend à une analyse propre à déterminer l'ensemble des faits concrets qui ont pu provoquer l'accident.

Le formulaire statistique, en forme de questionnaire, qui, à cette date, a été mis en service dans les provinces du Sud du Maroc, a été conçu dans cet esprit et fournit les éléments nécessaires à l'analyse en question.

Il est rempli, à l'occasion de chaque accident, à la fois par les services de la Gendarmerie Royale, sous la responsabilité de chaque chef de Brigade, ainsi que par la Police Routière ou par les Corps Urbains de la Police de chaque ville.

Cette fiche permet ainsi d'élargir au maximum le champ d'investigation des recherches. La tâche qui échoit à l'agent qui constate l'accident peut, à premier examen, paraître simple ; elle est, en réalité, beaucoup plus complexe qu'il n'y paraît. S'il est toujours facile, en effet, de relever les circonstances d'un accident, s'il est relativement aisé de noter, sans interprétation subjective, ce qui différencie la nuit du jour, la ligne courbe de la route d'un alignement droit, par exemple, la désignation précise des causes déterminantes constitue toujours une opération beaucoup plus délicate, livrée ainsi aux approximations du jugement personnel des agents de constatation. Aussi convient-il de rendre ici un hommage mérité à la conscience professionnelle de ces agents, à leur intelligence des faits, à leur dévouement et, dans la majeure partie des cas, à leur expérience.

La qualité des renseignements mentionnés, associée à un perfectionnement constant dans les soins apportés à la confection de ces formulaires, ont permis ainsi au Ministère des Travaux Publics d'établir une véritable carte des « zones » ou des « points noirs » qui, de façon frappante, illustre la fréquence, voire la répétition, des accidents en certains points kilométriques bien localisés. L'exploitation de ces cartes permet alors de dresser les programmes qui s'imposent dans le cadre des travaux d'aménagement ou d'amélioration du réseau routier (rectifications de rayons de courbure, aménagement de banquettes de visibilité, rectifications de dévers, modifications de la signalisation, etc...).

Si — dans une certaine mesure — les chiffres statistiques, relevés en dehors de toute localisation, peuvent conduire à des interprétations erronées, par contre la multiplication et la fréquence des accidents en des points bien déterminés, tant sur les routes principales que sur les routes secondaires et même sur les chemins tertiaires, ne peuvent que traduire, de façon saisissante, une imperfection indiscutable de l'adaptation de la route à la circulation.

Les causes et les circonstances

Tout accident, en effet, peut se rattacher à trois ordres de causes principales : la route, le véhicule ou l'homme.

La première — on le conçoit — est, au premier chef, du ressort du Ministère des Travaux Publics.

En ce qui concerne le véhicule, la prévention des accidents ne peut consister que dans la généralisation des révisions périodiques et ce rôle, au moins pour les véhicules de transport en commun et de transport de marchandises, incombe au Service des Transports Routiers qui dépend, lui aussi, du Ministère des Travaux Publics.

En ce qui concerne la machine en général, il apparaît que son bon état d'entretien ne peut que réduire le nombre des accidents imputés à l'état mécanique des véhicules.

La majeure partie des causes d'accidents provient, cependant, de l'homme. Et c'est malheureusement dans ce domaine qu'il est le plus difficile d'obtenir une réelle efficacité. Dans de trop nombreux cas, malheureusement, des sanctions sévères peuvent seules remédier au mal.



Il fallait être à l'heure pour la partie de tennis ; mais le rendez-vous avec la mort ne fut pas manqué.
(Photo Verdy -)

Excès de vitesse, circulation sur le côté interdit de la route, défaut d'observation de la priorité, défaut de maîtrise, absence d'éclairage, dépassement défectueux ou sans précaution préalable, ivresse du conducteur, cyclistes ou piétons imprudents, enfants jouant ou errant sur la chaussée, etc... la nomenclature des imprudences et des inobservations des règlements est longue ; elle ne fait que s'ajouter aux causes accidentelles qui n'engagent qu'indirectement toutefois la responsabilité du conducteur, telles que les malaises subits, la fatigue, etc...

Il apparaît ainsi que les efforts entrepris pour réduire les accidents dus à l'imperfection de la route n'aboutiront qu'à des résultats limités si les usagers n'apportent pas à la prévention des accidents une collaboration active et effective.

Le conducteur « en action » est trop souvent animé par un complexe de puissance, trop souvent dominé par l'impression que « maître de son volant, rien ne peut lui arriver ». Aussi se livre-t-il, avec l'ivresse de

la puissance et de la vitesse, à une sorte de match périlleux. Comme le faisait si judicieusement observer l'écrivain André Maurois : « La grande faiblesse de la raison humaine, c'est qu'elle n'a de pouvoir que sur les gens raisonnables ».

C'est là la véritable cause des dépassements que les formulaires signalent trop souvent, en 3^{me} et même en 4^{me} position, dans des virages sans visibilité ou au sommet des côtes, alors qu'on oublie trop souvent que si le rendez-vous est manqué de quelques minutes, la mort, elle, risque fort au contraire d'être exacte au rendez-vous qu'elle a choisi.

Dans tous les cas où une discipline, volontairement consentie, serait insuffisante à enrayer un mal qui se développe sans cesse, les pouvoirs publics sont fermement décidés à renforcer l'ensemble des sanctions qui devraient ramener à la raison les « chauffards », les « fous » ou les « égarés de la route ».

C'est pourquoi une exploitation intelligente et correcte des formulaires statistiques peut constituer une sérieuse base de départ pour l'amélioration qu'on est en droit d'attendre dans le nombre des accidents. Le Maroc, pays jeune, mais épaulé par l'expérience acquise dans d'autres pays, peut rénover, dans ce domaine, une expérience qui est déjà sérieusement appréciée sur le plan international.

Ce préambule était nécessaire pour exposer les données du problème et pour montrer, par les résultats statistiques que nous allons développer — avec le moins de chiffres possible — quelle importance a pu prendre cette question au cours des dernières années, au moment où la circulation automobile s'intensifiait à un rythme qui n'avait été jamais atteint jusqu'ici.

B. — PREMIERE PARTIE

LES DONNEES STATISTIQUES DU PROBLEME DES ACCIDENTS

I. — Les résultats globaux et l'évolution du nombre des accidents (Maroc)

Les résultats d'ensemble récapitulatifs figurent sur les tableaux hors texte (Tableaux n° I et n° II).

La première constatation qui s'impose, à lecture de ces tableaux, est une progression très nette du nombre des accidents de toute nature observés jusqu'à l'année 1956, suivie ensuite d'une diminution sensible, valable à la fois pour l'ensemble de l'année 1957 et pour le premier semestre de 1958.

La progression est particulièrement sensible pour les accidents survenus en dehors des agglomérations et qui, de ce fait, ont été constatés par la Gendarmerie entre 1953 et 1956.

Il ne faut cependant pas attacher une trop forte crédibilité aux résultats des années 1945 à 1947, au moins en ce qui concerne ceux qui ont pu être

recueillis par la police urbaine, les relevés statistiques étant certainement inférieurs à la réalité. Le fait qu'ils aient été du même ordre de grandeur que ceux recueillis par la Gendarmerie alors qu'à cette époque, le développement des villes était déjà suffisamment marqué pour provoquer certainement plus d'accidents que sur les routes, conduit ainsi à suspecter, au moins partiellement, les statistiques en question.

A partir de 1948, par contre, le rapport entre le nombre des accidents survenus dans les villes et celui des accidents sur routes dépasse assez vite la valeur de 4 pour atteindre, entre 1952 à 1954, une moyenne de 6,6 et retomber ensuite, à partir de 1955, à des valeurs d'ordre de 5.

On observe ainsi jusqu'en 1956 une progression constante des accidents sur routes, alors qu'entre 1953 et 1956, l'évolution des accidents survenus dans les villes était à peine marquée, puisqu'elle passe seulement de 1.620 à 1.756 par mois, avec une tendance assez nette à la stabilisation suivant une loi de forme asymptotique.

L'année 1957 a, pour la première fois, marqué un recul très net qui se traduit par un fléchissement de l'ordre de 29 % pour les accidents sur routes et de l'ordre de 20 % pour les accidents survenus à l'intérieur des périmètres urbains.

Il est vrai que, dès le mois de septembre 1956, le prix de l'essence s'était considérablement élevé, entraînant ainsi infailliblement une résorption très nette du volume et de l'intensité de la circulation.

Il n'en reste pas moins qu'au cours de l'année 1956 qui, espérons-le, restera longtemps encore l'année record des accidents survenus au Maroc, il avait été observé près de 26.000 accidents pour l'ensemble des provinces du Sud. En 1957, le nombre global des accidents était redescendu à un peu plus de 20.000, marquant ainsi — par rapport à l'année précédente — un recul global appréciable, puisqu'on a pu l'estimer de l'ordre de 21,3 %.

II. — Bases de comparaison entre les résultats globaux des accidents constatés au Maroc et en France

Indiquons, tout d'abord, que les données statistiques relatives à d'autres continents que l'Europe ne sont pas encore disponibles et qu'il ne peut être question actuellement d'entreprendre d'autres comparaisons que celles que l'on peut faire avec les pays européens. Soulignons, en outre, que le nombre global des accidents, c'est-à-dire la somme des accidents matériels et corporels, figure rarement dans les statistiques.

Il est d'ailleurs relativement difficile de tenter cette comparaison. Au cours de l'année 1956 (Conf. « Les accidents corporels de la circulation routière en 1956 » - Publication du Ministère des Travaux Publics et du Tourisme, Direction des Routes), la population des provinces du Sud du Maroc pouvait

être évaluée à 8.300.000 habitants et celle de la France à un peu moins de 43 millions (rapport des populations $\frac{\text{France}}{\text{Maroc}} = 5,3$).

Mais le parc routier automobile de France devait être voisin de 6.330.000 véhicules en 1956 (9.600.000 en 1957 - 11.300.000 en 1958), auxquels il conviendrait cependant d'ajouter 4.650.000 motocyclettes (y compris les cycles à moteur auxiliaires), alors que le parc routier cumulé du Maroc, pour cette même année, a dû être de l'ordre de 150.000 véhicules (y compris les motos et bicyclettes à moteur), et ce, en admettant les mêmes notations qu'en France, c'est-à-dire en cumulant le nombre des immatriculations (1). Le rapport des parcs France/Maroc, apparaît ainsi de l'ordre de 60 environ.

Quant aux réseaux routiers, on peut tenter la comparaison suivante :

France

- 1) Routes non urbaines (empierrées, avec revêtement hydro-carboné, en béton ou pavées)

Routes de 3 à 6 m	352.000 km
» » 6 à 9 m	48.000 km
» » 9 à 12 m	2.000 km
» au-dessus de 12 m	200 km
	402.000 km

- 2) Routes non urbaines, empierrées, sans liant ni revêtement :

largeur de 3 à 6 m	257.000 km
Au total environ	660.000 km

Maroc (Provinces du Sud seulement)

Routes principales	6.069 km
Routes secondaires	4.836 km
Routes tertiaires en état permanent de viabilité ..	6.100 km environ
Au total	17.000 km

d'où un rapport de développement des routes France/Maroc de l'ordre de 39 à 40.

Ces résultats très généraux peuvent permettre ainsi de tenter une intéressante comparaison, bien qu'assez peu précise, du nombre des accidents corporels.

III. — Les résultats globaux des accidents corporels. Leur comparaison avec les pays européens et la France

L'évolution, au cours des dernières années, des

résultats globaux des accidents corporels survenus au Maroc se présente de la façon suivante :

ANNEES (1)	Moyennes mensuelles des accidents corporels survenus		Moyennes globales mensuelles (4)	Rapport des col. (3) à (2) (5)
	sur routes (2)	Total dans les villes (3)		
1945	41	—	—	—
1946	51	—	—	—
1947	88	—	—	—
1948	105	—	—	—
1949	122	—	—	—
1950	150	301	451	2
1951	183	358	541	1,97
1952	192	392	534	2,04
1953	207	398	605	1,92
1954	223	502	725	2,25
1955	264	513	777	1,94
1956	305	475	780	1,55
1957	227	336	563	1,45
1958	153	281	435	1,83

On observe ainsi :

- 1°) une progression croissante des accidents corporels sur routes jusque 1956, suivie, en 1957, d'une chute très nette, de 25,5 % environ, supérieure ainsi à la diminution du nombre total des accidents (21,3 % - voir plus haut).
- 2°) une progression croissante des accidents corporels dans les villes jusqu'en 1955, suivie d'une décroissance, légèrement marquée en 1956 (— 9 %), et d'une chute brusque en 1957 (de 39 % par rapport à 1955 et de 33 % par rapport à 1956).
- 3°) Au total, ce sont les années 1955 et 1956 qui correspondent aux chiffres maxima (9.300 accidents corporels pour chacune de ces deux années) ; elles sont suivies d'une chute de l'ordre de 36 % en 1957, les chiffres de l'année 1958 se maintenant sensiblement à l'étiage de 1957.
- 4°) Le rapport entre le nombre des accidents corporels survenus dans les villes et le nombre de ces mêmes accidents survenus à l'extérieur des agglomérations se stabilise autour de la valeur de 2 jusqu'en 1955 inclus, pour redescendre brusquement à une valeur de l'ordre de 1,5 en 1956 et 1957.
- 5°) Ainsi, le nombre relatif des accidents corporels survenus dans les villes apparaît-il, par rapport au nombre total des accidents, beaucoup plus faible que sur les routes, puisque le rapport des premiers aux seconds se tient sensiblement à des valeurs comprises entre 2 et 1,5, alors que, dans les mêmes conditions, le rapport de l'ensemble des accidents est de l'ordre de 5 à 6,5.

(1) En fait, une évaluation du nombre réel probable des véhicules en circulation a conduit au Maroc au chiffre de 130.000 véhicules, y compris les 2 roues (observation du Service des Transports routiers du ministère des T.P.).

Ce fait s'explique facilement par le fait que nombre de collisions survenues dans les villes ne provoquent pas de victimes.

En France, pour la même année 1956, on avait relevé :

- 141.737 accidents corporels dont 65.000 (45,9 %) constatés par la Gendarmerie Nationale ;
- et 76.737 constatés par la Sûreté Nationale (59.316, soit 41,8 %) et par la Préfec-

ture de Police de la Seine (17.421, soit 12,3 %).

Le rapport du nombre des accidents survenus dans les villes à celui du nombre des accidents survenus sur les routes a été ainsi de 1,18, donc très inférieur au rapport correspondant du Maroc, ce qui peut s'expliquer assez facilement par la plus grande concentration urbaine de la circulation automobile au Maroc.

Mais la progression de l'évolution des accidents corporels a été jusqu'en 1956 nettement plus rapide au Maroc qu'en France, ainsi qu'on peut en juger par le tableau ci-après :

ANNES	ACCIDENTS CORPORELS SURVENUS				En pourcentage par rapport à 1953	
	EN FRANCE			AU MAROC		
	Total des accidents	Victimes		Nombre total des accidents	France	Maroc
		Tués	Blessés			
1953	118 881	7 166	147.551	12 x 605	100	100
1954	124 970	7 539	154 394	12 x 725	105	120
1955	140 232	8 058	176 329	12 x 777	118	128,5
1956	141 737	8 283	180 614	12 x 780	119,5	129
1957	143 796	8 517	183 750	12 x 563	121	93
1958	134 739	8 122	176 333	12 x 435	113	72

En ce qui concerne les valeurs absolues des résultats globaux pour l'ensemble des deux pays, il est beaucoup plus délicat de tenter une comparaison entre le rapport des accidents survenus en 1956

$$\frac{\text{France } 141.737}{\text{Maroc } 12 \times 780} = \frac{141.737}{9.360} \approx 15 \text{ et le rapport entre}$$

les parcs routiers (de l'ordre de 60, ainsi qu'on l'a vu plus haut) ou la densité du réseau urbain (40 environ), car il est bien évident que les parcours unitaires par véhicule sont certainement supérieurs au Maroc à ceux de la France, en raison de l'éloignement relatif des agglomérations entre elles d'une part, en raison de la moindre densité du réseau ferroviaire d'autre part.

On peut cependant essayer de comparer les estimations correspondantes des unités kilométriques (nombre de véhicules-kilomètres) qu'on exprime généralement par unités de 100 millions de véhicules-kilomètres.

Pour l'année 1957, on relève en France 52 milliards de véhicules-kilomètres.

Au Maroc (1) (Provinces du Sud seulement) :

Véhicules utilitaires 550 millions de véhicules-kilomètres
Motocyclettes 100 millions de véhicules-kilomètres

voitures de tourisme 1.150 millions de véhicules-kilomètres

Ensemble 1.800 millions de véhicules-kilomètres (environ)

$$\frac{52.000}{1.800} \text{ d'où le rapport } = 29 \text{ environ (30 en chiffres ronds).}$$

La conclusion brutale, qui s'impose ainsi à l'examen des données que l'on peut recueillir sur l'intensité de la circulation automobile, est que le nombre des accidents corporels survenus au Maroc en 1956 a été, toutes proportions gardées, le double en gros de celui de France. Il est vrai qu'en 1957, cette proportion du double a été ramenée à 1,3. Ces chiffres n'expriment d'ailleurs que des ordres de grandeur et il ne faudrait pas les généraliser.

Essayons maintenant de tenter une comparaison du nombre des accidents corporels, survenus

(1) L'estimation des unités de véhicules-km est déduite d'une étude du Service des Transports routiers du Ministère des Travaux Publics qui conclut à un parc de voitures de tourisme de l'ordre de 100.000 véhicules ayant consommé au total 114.000 m³ de carburants à raison de 12 litres-100 km, d'un parc de motocyclettes de 12.000 unités ayant consommé un volume de carburant de 7.000 m³ à raison de 3,5 litres-100 km et un parc de véhicules utilitaires de 40.000 unités ayant consommé 150.000 m³ de carburant à raison de 22,5 l-100 km. Le volume global de carburant utilisé annuellement, au cours des années 1954 à 1956 inclus, aurait été de 270.000 m³ environ, sur une consommation globale de carburants de l'ordre de 355.000 m³ pour le Maroc du Sud.

dans les principaux pays d'Europe occidentale, en fonction de leur population globale et sans nous préoccuper, en première analyse, de leur parc automobile ou de la longueur de leurs routes. Nous ferons, à cet effet, appel à la publication, par les Nations Unies, des « Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe » (édition de juin 1958) pour les années 1955 et 1956 :

Pour l'année 1958, on a pu évaluer comme suit la circulation routière pour l'ensemble du Royaume (Réf : données du S.T.R.) :

— Véhicules utilitaires.	545,5	} 1.789 millions de véhicules-km au total
— Voitures de tourisme	1.144	
— Motocyclettes	99,5	

Tableau des accidents ayant entraîné des lésions corporelles dans les principaux pays d'Europe et au Maroc

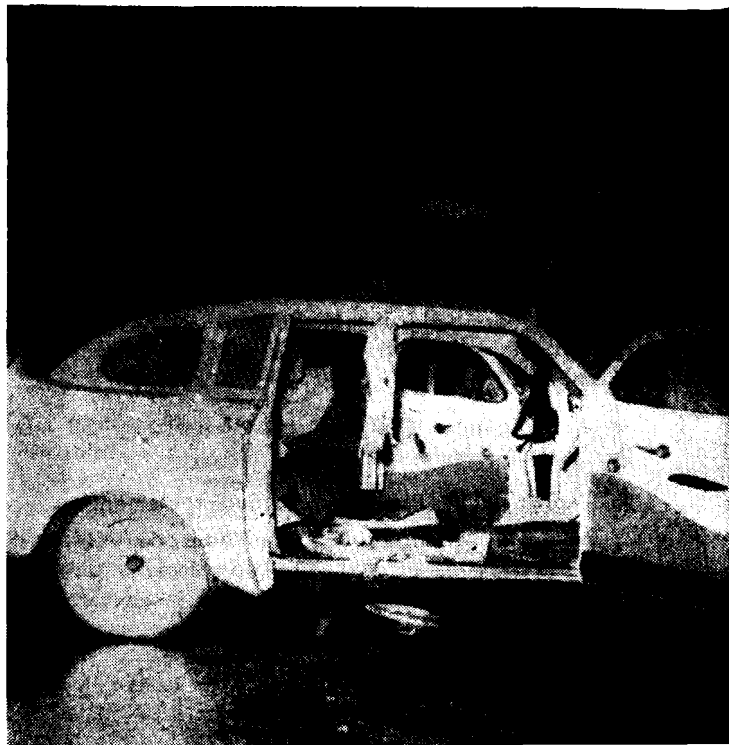
P A Y S	POPULATION (année indiquée) en milliers d'habitants	Nombre d'accidents corporels		Nombre d'accidents par milliers d'habitants	
		1955	1956	1955	1956
— Belgique	8 819 (7/54)	39.144	41.721	4,43	4,72
— Danemark	4 406 (7/54)	15.018	14.914	3,42	3,39
— France	43 273 (1955)	140.232	141.737	3,24	3,27
— Allemagne Occidentale	49 765 (12/54)	278.944	288.817	5,60	5,82
— Grande-Bretagne	49 574 (6/55)	216.681	216.172	moy. 4,35	
— Irlande	2 961	4.341	4.227	1,46	1,42
— Italie	47 359	90.691	107.896	1,92	2,28
— Luxembourg	—	1.431	1.454	—	—
— Pays-Bas	10 750	31.129	33.332	2,89	3,10
— Norvège	5 392	4.128	4.203	1,21	1,24
— Portugal	8 765	10.464	11.324	1,19	1,29
— Suède	7 263	15.099	15.753	2,08	2,17
— Suisse	4 927	22.396	22.449	4,53	4,55
— Turquie	20 948	5.921	—	0,282	—
— Yougoslavie	17 267	2.905	3.305	0,168	0,191
— Maroc (Provinces du Sud)	8 300	9.350	9.380	1,12	1,18

Ce tableau montre ainsi que la France peut servir, pour les comparaisons à l'égard des pays de l'Europe occidentale, d'excellente base de comparaison, puisque le nombre relatif des accidents corporels, survenus en 1955 et 1956, y est du même ordre de grandeur que dans les autres pays européens qui comportent un important réseau routier ou un parc automobile d'importance analogue.

Le Maroc se comparerait ainsi — sur le plan du nombre des accidents, rapporté à la population globale — à la Norvège et au Portugal, mais avec un développement de routes (17.000 kilomètres) nettement inférieur à celui des deux pays en question (Norvège : 48.758 km de routes non urbaines - Portugal : 17.155 km de routes nationales seules) ainsi qu'avec un parc automobile (150.000 véhicules) très supérieur à ceux de la Turquie (75.461 véhicules à moteur) et de la Yougoslavie (46.461 véhicules en 1956), où les accidents, rapportés à la population, apparaissent relativement faibles.

Il ressort ainsi de cette comparaison sommaire que, pour un parc de véhicules double de celui de la Turquie et triple de celui de la Yougoslavie, le nombre des accidents, rapporté à la population, est au Maroc 4 à 6 fois plus élevé que dans ces 2 pays.

« Coupe en travers verticale, » affirment les techniciens, « Voiture de tourisme contre car » disent les rapports de gendarmerie. Des passagers de l'autobus ou des occupants de la voiture, qui furent les premiers arrivés à l'hôpital... ? (Photo Verdy - C)



Sur le plan du parc automobile, les données recueillies sur le nombre des accidents au Maroc sont assez comparables à celles du Portugal (159.240 véhicules en 1956), mais très supérieures à celles de la Norvège où le parc automobile comportait 222.085 véhicules en 1956 (pour une population inférieure de moitié à celle du Maroc), d'où il résulte, que, dans ce dernier pays, le nombre relatif des accidents est inférieur de près de moitié à celui du Maroc.

IV. — Les accidents mortels

En poussant un peu loin l'analyse des accidents corporels on a pu relever parmi eux l'évolution du nombre des accidents mortels, c'est-à-dire des accidents ayant entraîné au moins un tué. Cette évolution se présente comme suit :

Années	Nombre d'accidents mortels			rappel du nom- bre total d'acci- dents orporels	Proportion d'accidents mortels par rap- port aux accidents corporels
	sur routes	dans les villes	Total		
	moyennes mensuelles				
1945	16	(?)	(?)	—	
1946	16	(?)	(?)	—	
1947	17	(?)	(?)	—	
1948	20	9	29	—	
1949	20	11	31	—	
1950	21	11	32	451	0,07
1951	25	14	39	541	0,07
1952	24	15	40	584	0,07
1953	26	16	42	605	0,07
1954	29	16	45	725	0,06
1955	36	18	54	777	0,07
1956	45	19 + 0,2 (pm)	64	780	0,08
1957	33	10 + 0,4 (pm)	43	563	0,076
1958 (1)	22	7,3	29,8	435	0,068

(1) Premier semestre

Ce tableau fait ainsi ressortir une lente évolution des accidents mortels jusqu'à l'année 1954 incluse, une brusque augmentation en 1955 et 1956, suivie d'une chute très nette en 1957 et 1958 qui ramène sensiblement le nombre des accidents mortels à des valeurs voisines de celles de la période de 1951 à 1954.

Il est remarquable, par ailleurs, que le rapport du nombre des accidents mortels au nombre des accidents corporels reste toujours compris à l'intérieur de limites très étroites, voisines de 7 %.

En France, ce rapport est légèrement plus faible : en 1955, on avait relevé au total 7.554 accidents mortels sur 140.232 accidents corporels au total, soit 5,4 %. En 1956, le rapport en question était de 5,5 % (7.740 accidents mortels pour 141.737 accidents corporels). En 1957 il a été de 5,6 % et en 1958 de 5,5 % environ.

Mais le fait le plus caractéristique de cette évolution des accidents mortels résulte de ce que la progression est nettement moins rapide que celle de la circulation automobile, plus connue toutefois par l'importance du parc que par la consommation des carburants. La somme des véhicules immatriculés ne traduit d'ailleurs qu'imparfaitement l'effectif réel du parc routier, du fait de la mise au rebut de véhicules anciens et de véhicules accidentés. C'est ce qui a été mis en évidence au Maroc lors de l'échange des cartes grises en 1957 et en 1958 (154.225 cartes demandées pour plus de 210.000 immatriculations pour tout le Maroc).

Pour autant qu'on puisse tenter une évaluation du parc réel, l'évolution du nombre des accidents corporels et des accidents mortels se présente comme suit :

Evolution du nombre des accidents corporels et des accidents mortels en fonction du parc réévalué des véhicules automobiles

ANNEES	Parc automobile		Nombre d'accidents		Evolution des accidents		Evolution du parc automobile
	d'après la somme des immatriculations	probable reconstitué	corporels	mortels	corporels	mortels	
1950	70.000	60.000	451	32	100	100	100
1951	90.000	75.000	541	39	120	118	125
1952	107.000	85.000	584	40	129	121	142
1953	130.000	100.000	605	42	134	127	167
1954	155.000	112.000	725	45	160	136	187
1955	179.502	120.000	777	54	172	163	200
1956	196.914	125.000	780	64	173	194	204
1957	211.677	140.000	563	43	125	130	233
1958	237.962	160.830	435	29,8	96,5	93	258
(1 ^{er} semestre)		dont 155.000 pour le Sud					

On voit immédiatement que l'évolution du parc a été beaucoup plus rapide que celle des accidents corporels et, jusqu'à l'année 1956 tout au moins, un peu plus rapide que celle des accidents mortels.

Pour en tirer une conclusion, il faudrait évidemment pouvoir disposer de nombreuses statistiques sur le volume de la circulation routière, alors que nous ne disposons que du trafic du parc des transports publics routiers, c'est-à-dire de celui des transporteurs agréés bénéficiant d'une licence, trafic qui s'est certainement développé moins vite que celui du parc privé. Les résultats du trafic du parc public, exprimés en millions de tonnes/km, sont néanmoins intéressants à souligner :

Années 1949, 1950, 1951 et 1952. — L'indice 100 a été fixé pour l'année 1950, correspondant à 202 millions de tonnes/km (valeurs analogues en 1949 et en 1951) :

Trafic du parc public routier de 1952 à 1953	Indice des accidents mortels
Année 1952 — 224 millions de t/k — indice 113	113
Année 1953 — 228 millions de t/k — indice 126	127
Année 1954 — 258 millions de t/k — indice 146	137
Année 1955 — 298 millions de t/k — indice 16	163
Année 1956 — 279 millions de t/k — indice 158	194
Année 1957 — 238 millions de t/k — indice 135	130
Année 1958 — 223 millions de t/k — indice 110	93

On remarque ainsi immédiatement que l'évolution des accidents mortels a suivi très grossièrement l'évolution du trafic des véhicules publics, avec cependant une pointe très nette en 1956, une légère diminution en 1957 et une diminution très accusée en 1958. Mais on ne peut rien affirmer quant au trafic global du parc routier.

V. — L'évolution du nombre des victimes

Il n'est pas irrationnel de supposer que le nombre des victimes est grossièrement proportionnel au nombre des accidents corporels d'une part, que le nombre des tués est à peu près proportionnel au nombre des accidents mortels, ce qui revient à dire que tout accident corporel entraîne un chiffre relatif, sensiblement constant, de victimes et que tout accident mortel entraîne un chiffre à peu près constant de tués.

En France, les pourcentages relatifs

(1) $\frac{\text{victimes}}{\text{accidents corporels}}$ et (2) $\frac{\text{tués}}{\text{accidents mortels}}$
ont été, en 1955 et en 1956, les suivants :

victimes		
(1)	accidents corporels	
	en 1955 : $\frac{184.387}{140.232} = 1,31$	} moyenne 1,32
	en 1956 : $\frac{188.897}{141.737} = 1,335$	
Tués		
(2)	accidents mortels	
	en 1955 : $\frac{8.058}{7.554} = 1,14$	} moyenne 1,10
	en 1956 : $\frac{8.283}{7.740} = 1,07$	

Au Maroc, ces deux rapports se présentent comme suit :

ANNEES	Victimes (a)	accidents corporels (a)	Rapport	Nombre de tués (a)	Nombre d'accidents mortels (a)	Rapport tués nombre accidents mortels
(1)	(2)	(3)	(4) = (2)/(3)	(5)	(6)	(7) = (5)/(6)
1950	604	451	1.35	37	32	1,15
1951	720	541	1.33	43	39	1,10
1952	784	584	1.34	42	40	1,05
1953	840	605	1.66	49	42	1,17
1954	934	725	1.27	50	45	1,11
1955	1.015	777	1.30	59	54	1,09
1956	1.115 + 6 = 1.121	780	1.44	74,3 + 0,2 = 74,5	64	1,16
1957	763 + 17 = 780	563	1.38	48,6 + 0,4 = 49	43	1,14
1958	586	435	1,34	43	29,8	1,44
(1 ^{er} semestre)						

(a) = moyennes mensuelles

Les proportions apparaissent ainsi très voisines de celles de France, sauf pour l'année 1953 où l'on peut légitimement suspecter l'exactitude des statistiques. On peut également remarquer que le nombre des victimes par accident corporel, qui se tenait autour de 1,34 entre 1950 et 1953, a légèrement tendance à augmenter.

VI. — Le nombre des tués

Le nombre des tués constitue la donnée la plus caractéristique des accidents de la circulation. Ce nombre n'a fait que croître depuis la première année où il a été relevé sur le plan des statistiques globales du Maroc, c'est-à-dire en 1948, jusqu'à l'époque (1956) où il a atteint le chiffre record de 894 tués pour l'année (74,5 en moyenne mensuelle). Mais,



La route sanglante.
Un accident dit « corporel » de la circulation routière : deux cadavres sur la route !

(Photo Verdy)

en 1957, ce nombre est redescendu à 464 en dehors des agglomérations et à 124 pour les agglomérations, soit au total à 588 (moyenne mensuelle : 49 environ). Au cours du premier semestre 1958, le chiffre des tués a été de 257, soit 514 environ pour l'année.

L'évolution, comparée à celle des tués en France, a été la suivante :

ANNEES	Nombre des tués en France	Nombre des tués au Maroc	Evolution générale du nombre des tués	
			France	Maroc
1948		$33 \times 12 = 396$		68,5
1949		$38 \times 12 = 456$		79
1950		$37 \times 12 = 444$		77
1951		$43 \times 12 = 514$		89
1952		$42 \times 12 = 504$		
1953	7.166	$49 \times 12 = 588$	100	100
1954	7.539	$50 \times 12 = 600$	105	104
1955	8.058	$59 \times 12 = 708$	113	122
1956	8.283		115	154
1957	8.517	588	113	100
1958 (1 ^{er} semestre)	8.122	514	112	87

Cette évolution a été, depuis 1953 et jusqu'en 1956, **extrêmement rapide au Maroc** ; mais le nombre des tués est revenu brusquement, en 1957, au chiffre de 1953.

Il convient cependant de noter qu'en France, le nombre des tués correspond à celui des personnes tuées sur le coup ou décédées dans les 3 jours qui suivent l'accident. En ce qui concerne ces dernières, il est possible que les services de Gendarmerie du Maroc n'en tiennent que partiellement compte, en raison de l'éloignement relatif des hôpitaux par rapport au lieu de l'accident.

Dans les deux cas, France et Maroc, le nombre des blessés graves qui décèdent en définitive des suites des accidents de la circulation routière après le troisième jour est loin d'être négligeable ; mais leur recensement se heurte à de grosses difficultés. Certains sondages ont montré qu'il peut être estimé à 20 % du nombre des personnes tuées sur le coup ou décédées dans les trois jours. Ainsi, il est probable qu'en 1955, le nombre des morts effectifs a atteint 10.000 en France et 1.070 au Maroc.

Quoiqu'il en soit, le taux des tués par 100 millions de véhicules/km, tel qu'on l'évalue habituellement dans les statistiques internationales, a oscillé entre 19 et 13 en France, alors qu'il plafonne aux environs de 5 aux Etats-Unis et qu'il ne dépasse pas 10 en Grande-Bretagne.

A vrai dire, ainsi que le souligne la brochure publiée par les Nations-Unies, « les chiffres donnés ne sont pas vraiment comparables d'un pays à un autre. Tout d'abord, comme les méthodes suivies pour

signaler les accidents varient d'un pays à l'autre, le champ couvert par les statistiques peut être plus complet dans certains cas que dans d'autres. En second lieu, les définitions ne couvrent pas tous les aspects des statistiques et, en l'absence de normes uniformément appliquées, on peut s'attendre qu'il y ait des différences dans les méthodes suivies dans les différents pays.

Pour ces raisons et à cause de différences dans les conditions propres aux pays, particulièrement dans les conditions géographiques et climatiques, dans la densité du réseau routier, la structure et la densité de la circulation, les données statistiques ne permettent pas une rigoureuse comparaison entre les pays. »

Au Maroc, le taux des tués est beaucoup plus délicat à évaluer. On a vu plus haut que l'évaluation sommaire du volume de la circulation en 1957 aboutissait à un chiffre de l'ordre de 1.800 millions de véhicules/km. En 1958, ce volume a dû être légèrement réduit et probablement ramené aux environs de 1.650 millions de véhicules/km (1.643 d'après l'évaluation du service des Transports Routiers pour les provinces du Sud.)

En 1955, il avait été probablement de 1.700 millions de véhicules/km.

On en déduit que le nombre des tués par 100 millions de véhicules/km a pu évoluer comme suit :
 en 1955, de $708/17 \times 10^6$ véhicules/km = 41,6
 en 1956, de $894/17 \times 10^6$ véhicules/km = 52,6
 en 1957, de $588/18 \times 10^6$ véhicules/km = 32,7
 en 1958, de $514/16,43 \times 10^6$ véhicules/km = 31,3

La moyenne pour les années 1955 à 1957 est ainsi de plus de 40, soit 2,2 fois plus qu'en France.

Cette conclusion, peut être discutable quant à la valeur réelle des rapports, ne peut cependant être mise en doute en ce qui concerne leur ordre de grandeur. Il suffit d'ailleurs de songer que le nombre des tués au Maroc est de l'ordre du dixième de celui de la France pour conclure immédiatement à la valeur absolument anormale de ce rapport pour un pays dont le parc de véhicules est **60 fois** plus faible, le réseau routier **40 fois** moins développé et le volume de circulation (1.800 millions contre 52 milliards) plus de **30 fois** moins élevé.

Ce résultat est d'une importance capitale et doit impérativement conduire à une organisation méthodique et rapide de la prévention routière.

VII. — Répartition des tués et des victimes dans le temps

L'examen de la distribution des accidents et des victimes dans le temps est particulièrement instructif pour les services de Gendarmerie et de Police, notamment en ce qui concerne la mise en place de leurs effectifs. La répartition des accidents corporels suit évidemment les grandes fluctuations de la circulation routière.

En France, c'est le mois de juillet qui correspond au maximum d'accidents corporels et de tués. Le minimum a lieu en février.

Au Maroc, l'époque du maximum est relativement variable ; elle correspond généralement, pour les accidents survenus sur les routes, à l'été, mais

parfois à l'automne, en particulier au retour des vacances et des congés.

Le dépouillement des statistiques des accidents survenus avant 1955 en dehors des agglomérations a permis de faire les constatations suivantes sur les périodes de maxima.

ANNEES	Mois au cours desquels ont eu lieu les maxima			
	d'accidents en général	d'accidents corporels	d'accidents mortels	de tués
1949	Septembre	Septembre	Septembre	Août
1950	Décembre	Décembre	Septembre	Septembre
1951	Octobre	Octobre	Octobre	Octobre
1952	Août	Août	Septembre	Septembre
1953	Novembre	Novembre	Juin	Novembre
1954	Septembre	Septembre	Septembre	Septembre

A partir de 1955, on dispose des relevés pour l'ensemble des accidents survenus dans les villes et sur les routes, d'où il résulte que les maxima ont eu lieu :

ANNEES	Accidents en général	Accidents corporels	accidents mortels	De tués
1955	Décembre 2.406 { 436 1.970	Décembre 369	Décembre 53	Décembre 157 { 98 59
1956 :				
Sur routes	Juillet = 448	Juillet = 369	Juillet = 53	Mai = 79
Dans les villes	Mai = 2.012	Janvier = 658	Janvier = 30	Janvier = 30
Maximum routes + villes	Mai = 2.444	Janvier = 973	Janvier = 71	Mai = 112
1957 :				
Sur routes	Juillet = 350	Juillet = 310	Août = 41	Février = 48
dans les villes	Avril = 1.544 (max.)	Juin = 393	Juin = 15	Juin = 15
maximum routes + villes	Avril = 1.811	Mai et Juin = 647	Août = 51	Février = 56

Les chiffres record se situent entre janvier et juillet 1956, avec des valeurs mensuelles supérieures à 2.200 et un maximum absolu de 2.444 en mai 1956.

En 1957, la période de pointe se situe entre mars et juin, mais avec des valeurs mensuelles de l'ordre de 1.700 accidents seulement.

Les chiffres maxima mensuels de tués ont eu lieu au cours de la période de janvier à novembre 1956, c'est-à-dire pratiquement toute l'année, avec une moyenne mensuelle record de 74 tués et un maximum de 112 en mai. Ce maximum s'abaisse d'ailleurs à 56 en février 1957.

On voit ainsi que le Maroc ne présente pas, comme la France, des pointes trimestrielles d'été particulièrement marquées. Si les accidents sur routes sont nettement plus fréquents en été, juillet et août principalement, les accidents survenant dans les villes offrent, par contre, une dispersion à peu près complète au cours de l'année.

VIII. — Distribution géographique des accidents Causes et circonstances

Le dépouillement des formulaires n'est pas suffisamment avancé pour qu'on puisse émettre des hypothèses en ce qui concerne la distribution géographique ainsi qu'en ce qui concerne les causes et les circonstances de ces accidents.

a) Le volume de la circulation routière.

On peut cependant avancer que les accidents les plus nombreux sont ceux qui se produisent sur la route n° 1 entre Casablanca et Rabat, ainsi qu'il ressort de l'examen des graphiques de localisation par points kilométriques. Cette route est celle qui connaît, au Maroc, l'intensité de circulation maxima ainsi qu'il ressort du tableau des passages de véhicules en certains points caractéristiques.

Des recherches sont en cours qui vont permettre de déterminer si le nombre des accidents est directement proportionnel à l'intensité de la circulation routière ou, si au contraire, la saturation de certains

itinéraires entraîne une accélération du nombre des accidents qui pourrait se traduire par une proportion plus forte que celle qui résulterait des rapports entre le nombre des accidents et celui du volume moyen.

A ce titre, le tableau ci-après permettra de procéder à d'utiles comparaisons sur l'évolution du trafic de 1948 à 1958.

Tableau des comptages de la circulation routière.
(Passages journaliers)

POINTS CARACTERISTIQUES	1948	1952	1956	1957	1958
Route n° 1					
Sortie du périmètre de banlieue	5.100	5.465	—	—	4.178
P.K. 17 + 250	—	—	5.042	—	5.079
P.K. 51 (Bouznika)	3.200	3.703	3.895	3.936	3.143
P.K. 87,7 (entrée de Rabat)	4.100	4.451	6.157	6.010	—
P.K. 219 + 850 (emb. rtes 4 et 34)	1.500	1.955	2.140	—	1.559
P.K. 281,200 (emb. Douyet)	1.00	1.272	1.734	1.649	1.994
P.K. 407 (Province de Taza)	400	414	900	897	168
P.K. 605,4 (Province Oujda)	300	504	444	280	232
Route n° 7					
P.K. 230 (Oued Tensift)	690	1.232	1.033	—	783
Route n° 2					
P.K. 34,9 (entrée Kénitra)	2.600	3.845	3.858	3.773	—
Route n° 3					
P.K. 17,7 (près de Sidi Yaya du Rharrb)	1.000	1.232	2.113	2.363	—
Route n° 8					
P.K. 7.220 (sortie de Casablanca)	2.500	2.525	2.491	—	—
Route n° 21					
P.K. 66 + 9 (Azrou)	200	369	563/545	595	652
Route n° 13					
P.K. 155 + 400	270	384	540	—	455

On voit ainsi que l'évolution du trafic a été fort différente suivant les régions ; il conviendra donc de l'examiner route par route.

Si l'on se contente de chiffres globaux, on pourra noter, dans le même esprit, l'évolution du tonnage global et du tonnage kilométrique de l'Office National des Transports.

ANNEES	Tonnage	T. K.	Augmentation par rapport à l'année (n-1)
1953	1.302.000	224 X 106	
1954	1.777.000	258 X 106	+ 11,5 %
1955	1.800.363	296 X 106	+ 11,5 %
1956	1.644.453	279 X 106	— 9,4 %
1957	1.353.422	237.625.192	— 14 %
1958	1.272.591	223.229.951	— 6,1 %

b) La détermination des « zones noires » et la localisation des accidents.

On avait coutume jusqu'ici de désigner certains points du réseau routier où les accidents de la circu-

lation avaient lieu plus fréquemment qu'en d'autres points par le qualificatif de « points noirs ».

L'examen détaillé des graphiques dont on trouvera un échantillon reproduit en illustration (route n° 1) à la page suivante montre qu'il convient de réviser un peu cette conception :

Les « points noirs » ou plus exactement les « zones privilégiées d'accidents », généralement de l'ordre de 200 à 600 mètres, ne sont pas celles où l'on a pu observer quelques accidents graves, qu'ils soient mortels ou qu'ils aient été imputés par la Gendarmerie à l'état de la route, mais celles où la densité des accidents et leur répétition à l'intérieur d'un tronçon de route déterminé est nettement supérieur à la densité moyenne des accidents qui surviennent dans le même laps de temps (un semestre ou une année) sur l'ensemble de la route considérée.

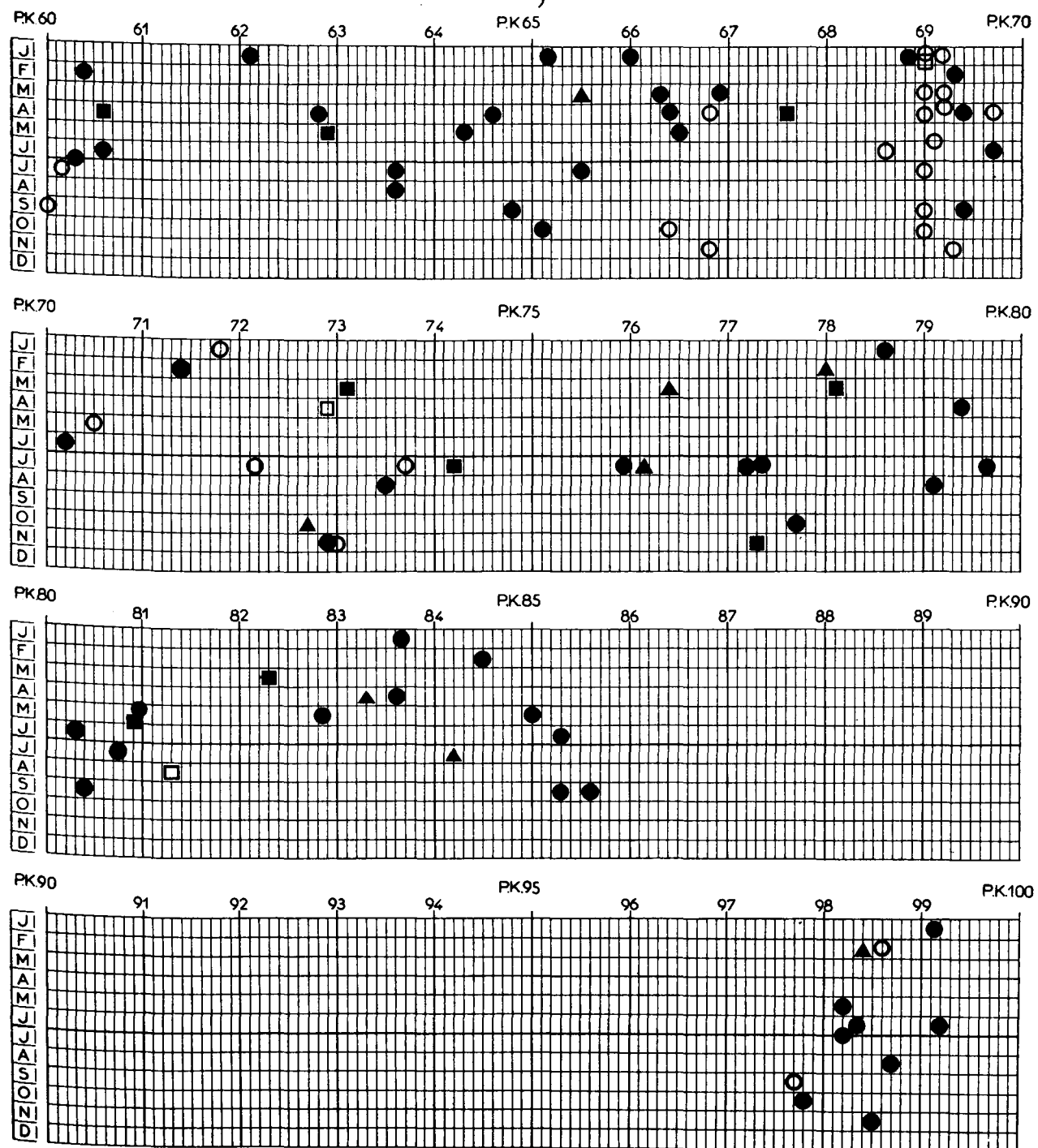
Les services routiers des Travaux Publics ne peuvent être mis en cause du fait de la fréquence des accidents survenant sur une route, cette fréquence étant la conséquence, plus ou moins directe, de l'intensité de la circulation, mais seulement à raison de la multiplication des accidents dans une zone déterminée ou de leur concentration dans un tronçon relativement court.

ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

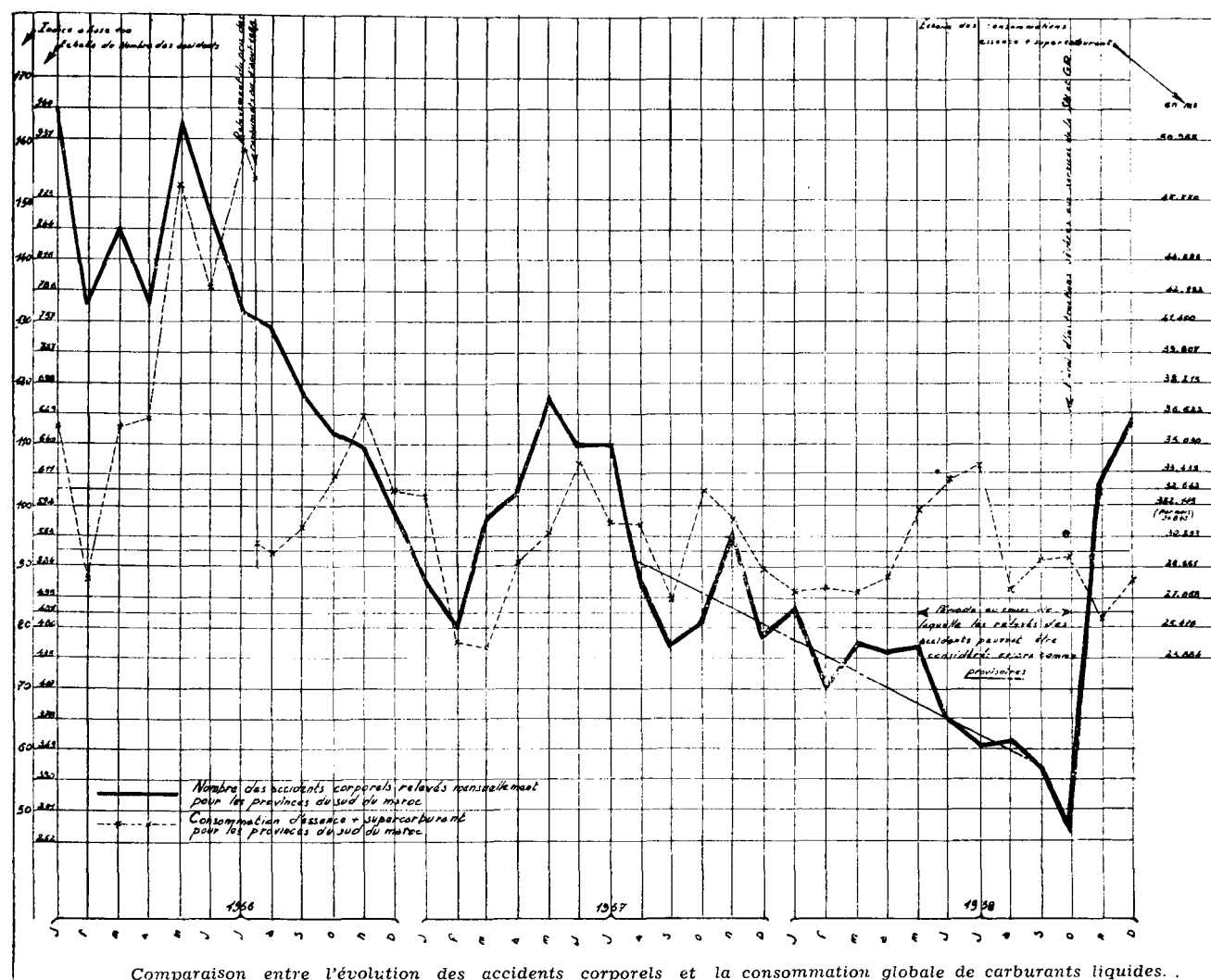
ROUTE PRINCIPALE N°1 DE CASABLANCA A L'ALGERIE

LEGENDE.

- | | | | |
|---|-------------------|---|--|
| ▲ | Accidents mortels | △ | } Accidents pouvant être imputables à l'état de la route |
| ● | " non mortels | ○ | |
| ■ | " matériels | □ | |



Etude graphique des « zones noires » sur les principaux itinéraires — Exemple de la Route n° 1.



Cas de la route n° 1

Le cas de la Route n° 1 entre les périmètres de banlieue de Casablanca et de Rabat (tronçon où opère la Gendarmerie), pour l'année 1957, est particulièrement caractéristique et illustre bien cette observation.

En 1957, on a relevé, entre les P.K. 14 et 80, 15 accidents mortels, c'est-à-dire en moyenne un accident mortel pour 4,4 km et 57 accidents divers, dont 52 corporels, soit 1 accident pour 1,15 km.

Or le tronçon compris entre les P.K. 37 + 101 (limite des provinces de Casablanca et de Rabat) et le P.K. 51 (centre de Bouznika) qui avait pu un moment, compte tenu des virages de l'Oued Arrimène et de quelques accidents spectaculaires, être considéré comme une « zone noire » n'a vu en 1957 que 3 accidents mortels (1 par 4,6 km) et 16 accidents divers dont 15 corporels (1 pour 1,15 km). Ce tronçon n'apparaît donc pas plus dangereux que le parcours total de la Route n° 1.

L'examen détaillé de la localisation des accidents sur la Route n° 1 montre que les seules

« zones noires » où l'on observe véritablement une concentration caractéristique des accidents ont été : en 1956.

- le tronçon du P.K. 56 à 56 + 400 (9 accidents divers sur 400 m., surtout au cours du 1^{er} semestre) ;
- le tronçon du P.K. 65 à 65 + 400 (7 accidents divers en un an sur 400 m environ).

En 1956 et en 1957, les abords des Oueds Cherrat et Ykem.

Il est d'ailleurs particulièrement caractéristique que les abords des oueds Mellah et Nefik ne figurent effectivement pas dans les zones noires, la densité des accidents y étant analogue à celle de la Route n° 1 entre Rabat et Casablanca en général.

D'après l'avis du Service des Transports routiers, le détournement de la circulation lourde par la route côtière, by-passant les traversées des oueds Cherrat et Ykem, a dû réduire considérablement la fréquence des accidents en ces 2 points et il est fort possible

qu'à partir de 1958, ces traversées ne figureront plus dans les « zones noires » de la Route n° 1. Cette question devra être vérifiée soigneusement.

Localisation des « zones noires » sur les routes (autres que la route n° 1 entre Casablanca et Rabat).

A la lumière de ces observations, les Services du Ministère des T.P. ont entrepris la recherche systématique des « zones noires » pour les 2 années 1956 et 1957. Les résultats de cet examen ont été les suivants :

Route n° 1

- 1°) Abords du P.K. 56 + 500 — 7 à 8 accidents par an, p.m. ;
- 2°) Zone comprise entre les P.K. 69 et 69 + 300 — 12 à 15 accidents par an, p.m. ;
- 3°) Zone comprise entre les P.K. 98 + 200 et 98 + 600 — 4 à 6 accidents par an.
- 4°) Abords du P.K. 131 + 400 — 6 accidents groupés par an ;
- 5°) Abords du P.K. 132 + 500 — 7 accidents groupés par an ;
- 6°) Zone comprise entre le P.K. 147 + 300 et le P.K. 148 — 10 accidents groupés par an ;
- 7°) Abords du P.K. 173 — 6 accidents par an ;
- 8°) Zone de 500 mètres de part et d'autre du P.K. 90 + 100 — 8 accidents par an ;
- 9°) Abords du P.K. 284 + 000 — 6 accidents par an ;
- 10°) Abords du P.K. 410 — 6 accidents par an ;
- 11°) Abords du P.K. 85 + 700 — 6 à 7 accidents par an.

Route n° 2

- 1°) Entre les P.K. 23 et 24 — 12 accidents en 1957 ;
- 2°) Entre les P.K. 46 + 300 et P.K. 46 + 700 — 6 accidents en 1957 ;
- 3°) Abords du P.K. 118 — 5 accidents en 1957.

Route n° 7

- 1°) Abords du P.K. 19 — 15 accidents en 1957 ;
- 2°) Abords du P.K. 24 + 100 — 11 accidents en 1957 ;
- 3°) Abords du P.K. 28 + 600 — 7 accidents en 1957 ;
- 4°) Abords du P.K. 138 + 600 — 5 accidents en 1957 ;

- 5°) Abords du P.K. 143 — 4 accidents en 1957.

Route n° 8

- Abords du P.K. 50 + 300 — 6 accidents en 1957.

Route n° 13

- Abords du P.K. 52 + 400 — 5 accidents en 1957 ;
- Abords du P.K. 89 + 100 — 1 accidents en 1957.

Route n° 22

- Zone comprise entre les P.K. 4 + 900 et 5 + 400 — 5 accidents en 1957 ;
- Abords du P.K. 87 + 600 — 3 accidents en 1957.

Route n° 24

- Entre P.K. 12 + 700 et 13 + 000 — 5 accidents en 1957.

Route n° 27

- Abords du P.K. 21 + 000 — 5 accidents en 1957.

Route n° 31

- Abords du P.K. 30 + 000 — 4 accidents en 1957.

Route n° 32

- Abords du P.K. 6 — 4 accidents en 1957.
- Abords du P.K. 43 + 500 — 4 accidents en 1957.

Ces observations ont permis de simplifier considérablement le travail de dépouillement des graphiques en limitant exclusivement — sauf exception notable, en cas d'accident particulièrement spectaculaire par exemple — l'examen des accidents imputés, à tort ou à raison, à la Route aux zones noires préalablement repérées sur les graphiques.

IX. — Conclusions sur les résultats statistiques résultant de la présente étude

Cette étude ne visait, à l'origine, qu'à présenter quelques uns des résultats généraux les plus caractéristiques des accidents de la circulation routière au Maroc. Ce n'est qu'après achèvement d'un dépouillement méthodique et rationnel des formulaires ainsi qu'après la recherche systématique de leur localisation, suivant les « points noirs » des principaux itinéraires, qu'on pourra avancer certaines interprétations sur les proportions relatives des causes et des circonstances de ces accidents.

Ce travail de dépouillement est déjà sérieusement amorcé ; mais il ne sera disponible que dans quelques mois. (Années 1956 et 1957).

En attendant, deux observations générales se dégagent dès maintenant de l'examen de l'évolution des statistiques :

1°) la constatation d'une progression continue du nombre des accidents au cours des dernières années, suivie d'une brutale réduction au cours de l'année 1957 et dont il faudra déterminer les causes exactes, l'une d'elles étant évidemment l'augmentation — du simple au double, en gros — du prix des carburants. Il est probable que l'étude de l'évolution des accidents en 1958 va nous renseigner sur la persistance probable de cette diminution.

2°) le **taux absolument anormal du nombre des accidents mortels et des tués**, rapporté au volume de la circulation. Le fait que ce taux reste encore supérieur au double du taux correspondant de France, qu'il atteigne le quadruple du taux de la Grande Bretagne et qu'il soit huit fois plus élevé que celui des Etats Unis, doit permettre d'aboutir rapidement à certaines mesures efficaces de prévention, destinées à réduire l'écart considérable qui sépare le taux des accidents de la circulation au Maroc de celui des autres Pays.

Il importe, en effet, que les usagers de la route prennent davantage conscience, non seulement de leur responsabilité, mais encore et surtout de l'influence que peut avoir leur attitude sur celle des autres usagers. Ils doivent se rendre parfaitement compte que, sans leur participation effective, tous les moyens qui pourraient être mis en œuvre pour réduire le taux actuel des accidents — et, parmi eux la limitation de la vitesse sur certains itinéraires — ne sauraient avoir que des résultats partiels.

C'est à cette seule condition que l'on peut espérer obtenir, dans un avenir qu'il faut souhaiter aussi proche que possible, la disparition progressive de ce fléau social que constituent, au Maroc les accidents de la circulation, tant sur les routes qu'à l'intérieur des agglomérations.

C. — DEUXIEME PARTIE

LA PREVENTION ROUTIERE

Si nous avons cru devoir insister assez longuement à la fois sur les conditions dans lesquelles se pose, pour les Pouvoirs publics, le problème des accidents de la circulation ainsi que sur les divers aspects de l'élaboration et des résultats des statistiques correspondantes, c'est bien parce que des remèdes efficaces doivent être envisagés et appliqués pour réduire le nombre de ces accidents. Ces remèdes s'imposent de plus en plus à l'opinion publique.

Nous avons souligné, en outre, qu'il existait dans la plupart des pays européens et américains des organismes dont la mission consistait précisément à étudier ces problèmes et à promouvoir toutes mesures d'ordre général destinées à lutter contre le développement de ces accidents.

Disons-le sans ambages, la Prévention routière qui, au Maroc, se préoccupe des questions des accidents de la circulation et cherche à attirer l'attention des Services publics sur la nécessité d'entreprendre des campagnes de propagande et d'éducation du public, a pu, au cours de ces deux dernières années, apparaître quelque peu en sommeil.

Mais, grâce à l'impulsion récemment donnée dans ce domaine par S.E. le ministre des Travaux publics, grâce aussi à l'action du « Royal Automobile Club » en matière de sécurité routière ainsi qu'aux multiples initiatives de son président, M. Elzizi, toujours à la tête de tous les mouvements qui tendent à favoriser le développement et la rationalisation de la circulation automobile, on peut espérer que la Prévention routière va connaître, dans le Pays, un renouveau d'activité. Le Groupement des Compagnies privées d'assurance, directement intéressé à la diminution des risques, va lui aussi et comme dans tous les Pays du Monde, apporter sa collaboration efficace à l'action de la Prévention routière.

Son action est trop évidente et aussi trop riche en enseignements de toute nature et en réalisations efficaces pour qu'il soit nécessaire d'insister sur l'importance que revêt cette organisation, toujours reconnue d'utilité publique dans les Pays étrangers. De par le monde, elle a déjà réussi à promouvoir des études approfondies, tant pour développer l'éducation des usagers de la route, que pour lutter contre l'accélération angoissante du nombre des accidents.

Il apparaît de plus en plus indispensable, en effet, que tous les usagers de l'automobile soient mieux informés des problèmes essentiels de la circulation routière, des conditions actuelles du trafic et surtout de l'ampleur des moyens mis en œuvre pour essayer sans cesse d'améliorer la sécurité de la circulation automobile.

Il doit en résulter une prise de conscience générale des responsabilités engagées par tous ceux qui conduisent un véhicule automobile. Il doit également s'instaurer une discipline collective qui devrait s'ancrer profondément dans le subconscient de chaque conducteur ou de chaque usager de la route. Cet objectif ne peut toutefois être atteint que par la mise au point d'un système éducatif, analogue à celui qui, chez l'enfant, le prépare à son rôle d'homme « bien élevé », de citoyen sociable ou d'individu, « maître de ses réflexes », sinon consciemment, du moins instinctivement.

Le souci essentiel et permanent de la « Prévention routière », dont la raison sociale constitue déjà, à elle seule, tout un programme, réside ainsi dans le triple objectif qui consiste à éduquer, à conseiller et à protéger. Le recours à la sanction, d'ordre répressif ou d'ordre pénal, ne doit trouver place dans ce programme que dans la mesure où elle ne constitue qu'une solution exceptionnelle, à n'employer qu'en tout dernier ressort, après constatation de l'échec de tous autres moyens mis en œuvre pour faire

appel, dans ce domaine, à la conscience des intéressés.

Ce programme a été si bien compris, dans la plupart des Pays où la circulation automobile s'est fortement développée, que la prévention des accidents de la circulation routière figure à l'ordre du jour des grandes questions soumises à l'opinion publique, parmi celles qui reçoivent une vulgarisation de bon aloi par la presse, la radio et même le cinéma.

L'intervention de certains accords internationaux, tels que ceux qui sont à la base de la « Convention sur la circulation routière de 1949 », ou encore, « du protocole sur la signalisation routière » avait déjà été dominée par un souci commun de sécurité. Mais il est apparu, à l'application de ces accords, que la coordination des efforts entrepris par différents Etats pour renforcer cette sécurité sur le plan international devait désormais porter à l'échelon le plus élevé, c'est-à-dire à celui des études de caractère international, assumées par l'Organisation des Nations Unies.

Depuis 1950, un groupe de travail pour l'étude de la prévention de la circulation routière, réunit chaque année, en une des grandes commissions du « Comité économique pour l'Europe », les experts les plus qualifiés des divers Gouvernements. Ces experts ont reçu pour mission de rechercher en commun les meilleures solutions au problème de la sécurité routière et de l'éducation de tous les usagers de la route.

Par les conséquences d'une circulation automobile de plus en plus intense, par le dynamisme quelque peu « débordant » de son activité de jeune Nation moderne, le Maroc est déjà englobé, qu'on le regrette ou qu'on l'admette avec satisfaction, dans le rythme ahurissant des pays occidentaux. C'est ce qui explique qu'il ne peut méconnaître l'importance d'un organisme technique aux multiples activités comme la Prévention Routière, dont la pression éducative et psychologique doit étendre ses bienfaits à toute une population éminemment perméable à toute initiation de cet ordre, à condition toutefois que cet enseignement soit confié aux soins de spécialistes avertis et soit mis à la portée de tous, aussi bien du citadin que du fellah, de l'adulte que de l'enfant.

*

**

Le Maroc peut — et doit — œuvrer systématiquement dans ce domaine en puisant largement en cette matière dans l'expérience acquise par d'autres Pays et notamment en exploitant les statistiques, technique essentielle de base qui a longuement retenu l'attention du groupe de travail des pays européens. On ne saurait en être surpris, car la statistique peut, seule, enregistrer le mal ou contrôler les progrès accomplis.

Comme nous l'expliquions au début de cette étude, des statistiques satisfaisantes peuvent, seules, constituer la plateforme de départ normale de toute action efficace en matière de prévention des accidents.

C'est dans cet esprit que, dès le 1^{er} janvier 1956, le Ministère des Travaux Publics prit la décision d'élargir considérablement le champ d'investigation des accidents de la circulation routière en recourant à des formulaires statistiques qui, dès maintenant, peuvent éclairer d'un jour nouveau l'ensemble des problèmes qui relèvent de l'étude des causes et des circonstances des accidents et qui, du même coup, vont orienter, avec méthode et sûreté, l'œuvre à accomplir en matière de prévention.

La contribution de la Gendarmerie, des Forces Armées Royales, des Corps urbains de la Police, à l'action de coordination, d'investigation et d'orientation que va mener, en collaboration avec le Ministère des Travaux Publics, l'organisme, renouvelé et rajeuni, de la Prévention routière lui est déjà acquise.

Au cours de ces trois années, ces Services se sont rapidement et intelligemment adaptés au mécanisme de la rédaction et, dans certains cas, de l'interprétation des formulaires statistiques dont la tenue est confiée à leurs soins. L'action du Ministère des Travaux Publics fera le reste.

L'œuvre de la « Route tranquille et sûre », de la « Via sicura » suivant l'expression latine, ne demande ainsi qu'à prendre essor sur les bases solides qui viennent d'être établies.

Nous n'entreprendrons pas ici la nomenclature complète des moyens essentiellement variés qui peuvent être utilisés pour poursuivre les objectifs que vient de se fixer la Prévention routière marocaine, ce qui entraînerait à donner à cette étude un développement beaucoup trop considérable. Mais nous tenons à insister sur le fait que cette tâche, sociale et humaine entre toutes, ne demande pas, pour être menée à bien, que le patronage du Gouvernement et des autorités, patronage qui — nous en sommes déjà assurés — ne lui fera pas défaut. Elle demande, aussi et surtout, la compréhension d'une population qui ne saurait demeurer insensible ou indifférente à cet ensemble de recommandations et de mesures dont l'objectif primordial est sa propre protection et qui la conduisent à prendre elle-même conscience de ses ignorances, de ses faiblesses, mais aussi et surtout de ses responsabilités. L'énorme pourcentage de mortalité des enfants qui, entre 2 à 10 ans, sont victimes d'accidents, est peut-être le plus pathétique et le plus effrayant exemple de la carence des plus élémentaires notions en matière de dangers routiers. Le jeune enfant joue et évolue dans la rue ou sur la route, sans que la mère prenne garde aux dangers de la circulation, et le petit corps sanglant, relevé après l'accident inévitable, est le douloureux tribut de l'ignorance ou de l'inconscience !

Qu'on songe à ce fait, qui en illustre toute l'horreur tragique, qu'un pourcentage considérable d'accidents, presque 1 sur 3, est provoqué par la distraction, aux dires mêmes des intéressés, interrogés après l'accident.

Cruelle négligence, stigmatisant trop souvent une absence, pour le moins surprenante, du sens de la conservation !



Accident de la circulation et mise au pilon de matériel automobile... On ne reconnaît même plus les carrosseries !
(Photo Verdy)

D. — TROISIEME PARTIE

QUELQUES INITIATIVES RECENTES EN MATIERE DE PREVENTION ROUTIERE

A titre d'exemples et sans trop insister sur les différents aspects que présente à l'étranger la Prévention routière, nous voudrions exposer rapidement quelques initiatives, plus ou moins heureuses, prises en Europe dans le domaine de la Prévention routière :

a. — L'« Opération Annecy ».

La première, qualifiée d'« Opération Annecy », s'est déroulée, en France, du 2 avril au 1^{er} juin 1957 ; elle constitue l'une des initiatives les plus hardies et les plus intéressantes de la Prévention routière. Elle révèle que, sur 38 accidents corporels, observés au cours de la période de la mise en place de la Pré-

vention, 14 ont été le fait de la distraction, 6 étaient dus à l'ivresse, 5 à un défaut de respect de la priorité à droite, 4 à des changements de direction non signalés, 3 à l'imprudence de piétons circulant en défaut sur la chaussée ; 2 ont été provoqués par la circulation du véhicule à gauche, un, enfin, était dû à la fatigue du conducteur.

Au cours de l'« Opération Annecy », entreprise sous l'égide de la Prévention routière française, les accidents avaient cependant diminué, à la fois en nombre et en gravité, par rapport à la période correspondante de l'année précédente : 38 accidents corporels avaient été observés en 1956, 31 le furent en 1957, dont nous avons souligné les causes ; 54 blessés en 1956 contre 43 en 1957, 7 morts en 1956, 1 seulement en 1957.

Il est vrai qu'en France, comme au Maroc d'ailleurs, l'année 1956 avait été une année exceptionnelle de pointe. Mais la diminution fut, en France surtout, la conséquence des mesures de prévention.

Quoi qu'il en soit, il importe que le mécanisme de la Prévention routière puisse être mis efficacement en marche, au Maroc, le plus rapidement possible.

A cette condition seulement, et à elle seule, on pourra obtenir, dans un délai que nous voudrions espérer aussi proche que possible, la disparition progressive du véritable fléau social que constituent aujourd'hui les accidents de la circulation.

b. — La limitation des vitesses de circulation sur les itinéraires les plus fréquentés.

Une autre initiative a été suivie avec intérêt et même avec passion par l'opinion publique française ainsi que par de nombreux organismes internationaux. Il s'agit de la limitation de la vitesse sur certains itinéraires routiers au cours des trois derniers week-ends de septembre 1958.

Les itinéraires intéressés par le décret français du 25 août 1958 étaient les suivants :

- N. 13 - Sortie de l'autoroute de l'Ouest à Lisieux,
- N. 7 - Paris - Fontainebleau,

- N. 6 - Fontainebleau - Auxerre,
- N. 7 - Lyon - Montélimar,
- N. 17 - Paris - Péronne,
- N. 10 - Sortie de l'autoroute de l'Ouest à Chartres,
- N. 113 - Toulouse - Nîmes.

La longueur de l'ensemble de ces itinéraires atteignait environ 900 kilomètres.

A l'occasion de la mise en application du décret, les mesures suivantes avaient été effectuées sur les sections expérimentales : mesure de la fréquence des accidents, du nombre des victimes, de la distribution des vitesses et des espacements de véhicules, ainsi que des volumes de circulation.

Les mesures ont été effectuées dès le début de septembre 1958 et ont été poursuivies sur les cinq week-ends du mois. En outre, on disposait des renseignements relatifs à la fréquence des accidents et aux volumes de circulation pour le mois de septembre 1957.

L'analyse des distributions de vitesse montre que la limite a été respectée de façon assez satisfaisante pendant les troisième et quatrième week-ends de septembre et moins bien pendant le dernier week-end. La circulation des lundis est plus rapide que celle des samedis et des dimanches. Alors que le pourcentage moyen de véhicules circulant à plus de 80 kilomètres/heure a été de 40 % au cours des deux premiers week-ends de septembre 1958, la limitation de la vitesse a abaissé ce pourcentage à 21 % pour les deux week-ends suivants et à 30 % pour le dernier. Pour les mêmes périodes, les pourcentages extrêmes ont été respectivement de 28-60 %, 3-44 %, 11-60 %.

Les résultats de cette expérience, analysés par le Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme de France, se traduisent par le tableau suivant du rapport du nombre d'accidents (corrigé à volumes de circulation égaux) pendant les trois derniers week-ends de septembre 1957 et 1958 au nombre d'accidents pendant les deux premiers week-ends des mêmes années, sur l'ensemble des sections expérimentales et sur les sections témoins :

Week-ends (Rapports)	France entière		Sections expérimentales		Sections témoins	
	1955	1956	1957	1958	1957	1958
3 ^{me} + 4 ^{me} /1 ^{er} + 2 ^{me}	1,16	1,33	1,15	1	1,23	0,66
3 ^{me} + 4 ^{me} + 5 ^{me} /1 ^{er} + 2 ^{me} ..	1,11	1,36	1,07	0,94	1,13	0,85

Ce tableau appelle les remarques suivantes :

1°) En se limitant aux accidents survenus hors agglomération, on peut constater qu'il y a eu 43 accidents pendant les trois derniers week-ends de 1958 sur les sections expérimentales. Si, pendant ces derniers week-ends, le taux d'accidents avait été

rigoureusement le même que pendant les deux premiers, il aurait dû y avoir 38 accidents. Il y a donc une légère augmentation qui n'est d'ailleurs pas assez sensible pour être statistiquement significative. Au contraire, si pendant ces week-ends, le taux d'accident avait été le même que pendant la période correspondante de 1957, il y aurait dû y en avoir

60 ; cette diminution qui, cette fois, est significative est de 28 %.

2") Le taux d'accidents a nettement augmenté du début vers la fin de septembre 1957, mais il a diminué au contraire en septembre 1958. On trouve donc, contrairement à ce qu'on aurait pu penser, les mêmes tendances sur les itinéraires non réglementés que sur les autres.

3") On ne peut exploiter les comparaisons 0,66/1 et 0,85/0,94 entre les sections expérimentales et les sections témoins, les valeurs correspondantes n'ayant pas une signification statistique suffisamment précise.

Pour conclure, sans essayer d'interpréter subjectivement les résultats de l'expérience, nous reproduisons intégralement les conclusions du rapport présenté au ministère des T.P., des Transports et du Tourisme :

« Au stade actuel des études, il ne semble pas qu'il y ait de différence entre les itinéraires soumis à la limitation de vitesse et les autres.

Il ne faut cependant pas tirer de conclusions hâtives ; les sections témoins ne représentent qu'un faible échantillon du réseau français. Nous allons entreprendre une étude de contrôle beaucoup plus complète portant sur l'ensemble de celui-ci ; on pourra alors savoir de façon certaine si les sections expérimentales se distinguent ou non des autres sections.

D'autre part, il n'est pas exclu, sans qu'on puisse le prouver, que la publicité intensive faite pour la sécurité routière et notamment celle accordée aux mesures de limitation de vitesse ait incité les conducteurs à la prudence sur d'autres itinéraires, notamment sur les itinéraires importants, parmi lesquels ont été choisies les sections-témoins.

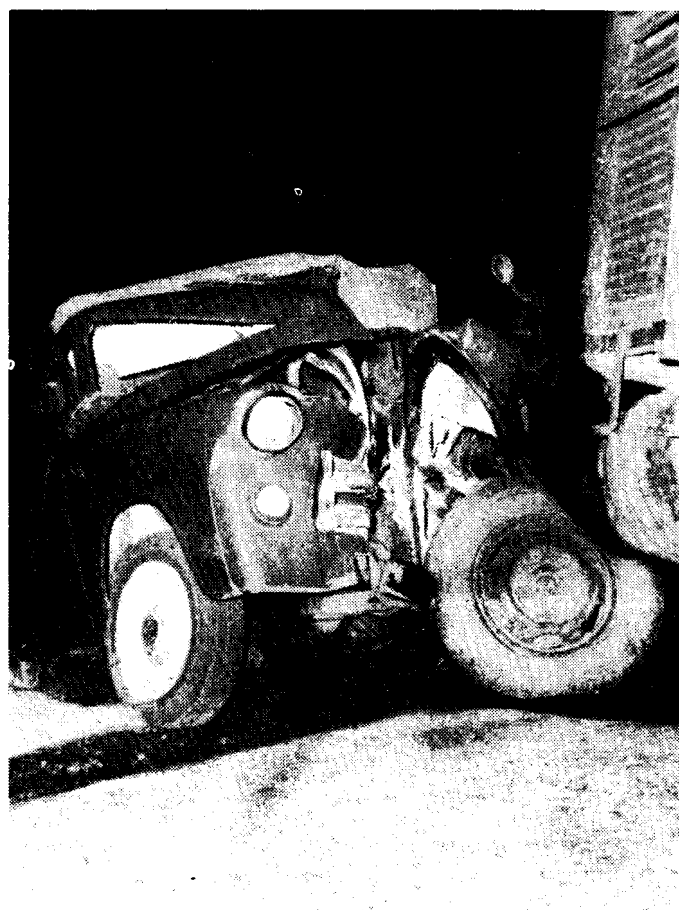
De toutes façons, on peut dire que les résultats de l'expérience ne sont pas assez précis pour conclure ni à la nécessité d'une réglementation, ni à l'inutilité de celle-ci. Il paraît indispensable, pour faire progresser l'étude de ce problème, de procéder à de nouvelles expériences. Il faudra envisager celles-ci de façon à donner un nouvel éclairage à l'objet à étudier.

Cette année (1958), la vitesse a été limitée sur les itinéraires à très forte circulation. Le nombre des accidents étant sensiblement proportionnel aux volumes de circulation, ces itinéraires sont aussi ceux qui sont le siège du plus grand nombre d'accidents. Néanmoins, le taux d'accidents par millions de véhicules/kilomètres n'y est pas nécessairement anormalement élevé. Il serait donc intéressant de faire porter les études ultérieures, notamment celles des essais de limitation de vitesse, dont les modalités ne seront certainement pas les mêmes qu'en 1958, non plus sur les itinéraires les plus circulés, mais sur des sections de routes où le taux d'accidents est anormalement élevé. »

c. — Le Congrès international de la Sécurité routière. — C'est dans une perspective d'études un

peu différentes que s'est déroulé à Copenhague, du 21 au 23 septembre 1958, le Congrès international de la Sécurité routière.

C'est en effet à la suite de la Quatrième Semaine internationale d'étude de la technique de la circulation routière que s'est tenu, le 22 septembre 1958 à Copenhague, et pour la première fois en Europe, un Congrès International de la Sécurité Routière. Le nombre de ses participants qui venaient de toutes les contrées du monde (l'Inde et l'Australie, aussi bien que le Canada étaient représentés) a témoigné d'une volonté commune de confronter plus étroitement les expériences de chacun et de coordonner les efforts de tous en vue de rendre plus efficace la lutte contre les accidents de la circulation routière.



Choc de poids lourds en pleine nuit. Insuffisance d'éclairage ou éblouissement ? Mais certainement l'effet de vitesses exagérées.

(Photo

Cette lutte, elle était certes déjà entreprise sur le plan international, puisque la Commission économique pour l'Europe de l'O.N.U. comporte un groupe de travail de la prévention des accidents de la circulation routière. Mais l'objet d'une telle instance est d'aboutir, en principe, à des accords internationaux de nature à entraîner une modification des diverses réglementations nationales en vue de leur harmonisation, donc, en définitive, à des textes qui sont discutés par des experts gouvernementaux. Les études

ainsi poursuivies ne peuvent avoir, de ce fait, la souplesse ni la liberté des échanges de vue qui peuvent avoir lieu au sein d'un Congrès. C'est ainsi que l'Organisation Mondiale du Tourisme et de l'Automobile (O.T.A.) et la Fédération Internationale des Fonctionnaires de Police (F.I.F.S.P.), jugeant utile une confrontation plus large, ont organisé, avec la coopération des Clubs et Associations de l'Automobile et du Tourisme, ainsi que des Organisations de la Prévention Routière des quatre pays nordiques, le Congrès de Copenhague dont le succès fut la preuve de l'intérêt que présentent de telles rencontres. Quatre thèmes servirent de support aux communications des rapporteurs et aux discussions qui s'en suivirent :

Le premier thème, qui s'imposait pour un premier Congrès, permettait de faire en quelque sorte le bilan des activités entreprises et des résultats obtenus par les clubs et associations de l'Automobile et du Tourisme, tant sur le plan national qu'international, en matière de sécurité routière.

Le thème II avait pour objet d'apporter tous les éléments d'information au sujet de l'œuvre actuellement réalisée pour l'éducation de la jeunesse.

Les différentes méthodes employées, tant par les professeurs à l'école que par les parents ou même, dans certains pays, les agents de la police, pour inculquer aux enfants les connaissances essentielles nécessaires à leur sécurité, ont été passées en revue et leurs mérites respectifs ont été discutés.

Le thème III posait le problème de la valeur même des données statistiques. Toutes les études de la Semaine Technique de la Circulation avaient mis en lumière la complexité des questions qui se posent aux statisticiens. C'était le tour maintenant des spécialistes de la sécurité routière de discuter de la place qui doit être donnée aux résultats statistiques et comment ils doivent être interprétés pour concourir efficacement à l'établissement des programmes d'action de prévention routière et pour permettre d'en prévoir les effets.

Enfin, le thème IV, dont la discussion fut particulièrement animée, évoquait le problème difficile de la valeur de la « Propagande de choc ». Cette discussion, illustrée de films et de projections, et à laquelle prirent part des spécialistes de tous ordres, parmi lesquels figuraient des psychologues et des psychiatres qui plaidèrent pour ou contre cette forme de propagande par le choc, c'est-à-dire par la peur, permit de voir s'ébaucher de très intéressantes théories sur les méthodes les plus propres à éduquer l'adulte. Il n'est plus question, comme pour l'éducation de l'enfant, de créer lentement des habitudes fondées sur un ensemble de connaissances, un « savoir », mais de détruire des habitudes fondées sur l'ignorance et la légèreté. Le choc que donnent la peur ou l'horreur peut incontestablement être salutaire. Mais il peut également créer des inhibitions et des attitudes mentales contraires à la sécurité.

En tout cas, tout l'intérêt d'un très vaste problème a été, à Copenhague, particulièrement mis en lumière.

Si court qu'ait été ce premier Congrès, on peut apprécier, par ce très bref énoncé des thèmes étudiés, thèmes dont la matière n'a pas été d'ailleurs totalement épuisée, toute l'utilité d'une telle prise de contact. Cette prise de contact permit à tous les délégués, venus des milieux les plus divers (représentants gouvernementaux, membres de la police, représentants des grandes associations privées) dont le but commun est l'amélioration de la sécurité routière, de dénombrer leurs moyens et leurs résultats et d'en mesurer la valeur.

Ce n'est pas seulement par la diversité de leurs objectifs que les études de la circulation se sont imposées, mais surtout parce qu'elles visent à donner des solutions à des problèmes qui ont pris une importance primordiale dans l'activité humaine.

La congestion des grands centres ne conduit-elle pas à rechercher des conceptions nouvelles de la cité future, l'aménagement des routes ne se traduit-il pas par des facilités et des économies de transport dont l'aménagement du territoire ne peut pas ne pas tenir compte ?

Par ailleurs, l'accroissement du nombre des accidents de la route a porté celui-ci à un niveau qui en situe les conséquences à celui d'un fléau social.

d. — Les initiatives du Ministère des Travaux Publics du Maroc.

La création d'un organisme de Prévention routière au Maroc

En face des graves problèmes que pose au Maroc la multiplication des accidents de la circulation routière, en présence des initiatives de plus en plus nombreuses prises par les pays étrangers, le Ministère des Travaux Publics du gouvernement de S.M. le Roi n'est pas resté inactif. D'une part, des études ont été entreprises à la fois dans le domaine de la circulation routière, dans celui de la localisation des accidents, dans celui de la rationalisation des comptages et, enfin, dans celui de la limitation des vitesses de circulation. D'autre part, S.E. Abderrahman ben Abdelali, ministre des T.P., prenait l'initiative de convoquer le 17 janvier 1959 les représentants de tous les organismes et de tous les ministères et services intéressés à la Prévention routière. Cette réunion avait essentiellement pour but de faire un large tour d'horizon des questions de prévention routière, mais aussi et surtout de promouvoir la mise sur pied d'un organisme, qui, en liaison avec les Services administratifs, doit être armé pour engager une lutte efficace contre la multiplication des accidents de la circulation routière.

Les organismes privés convoqués à cette réunion étaient :

- Le Royal-Automobile Club du Maroc ;
- Le Touring-Club du Maroc ;
- La Commission d'organisation et d'administration du Comité consultatif des assurances privées ;

- Le Comité des importateurs de carburants liquides (C.I.C.L.), Association des Sociétés pétrolières;
- L'Union routière du Maroc.

Des fonctionnaires représentaient, par ailleurs, le Ministère de l'Intérieur, la Sûreté Nationale, la Gendarmerie royale et les Services techniques du Ministère des T.P.

Au cours de la réunion en question, le ministre des T.P. tint à souligner que l'action d'un tel organisme doit être basée, comme cela a lieu dans tous les pays du monde, sur une propagande active, à base de slogans et d'images très simples, qui puissent frapper directement le peuple ainsi que sur une œuvre éducative, susceptible d'atteindre à la fois les milieux sociaux les plus divers ainsi que les milieux scolaires, par l'intermédiaire des éducateurs.

A la suite de diverses observations et suggestions, il fut décidé, sur proposition du ministre, de créer un Comité restreint, présidé par M. Elzizi, en vue d'étudier un programme d'action et de mettre sur pied un budget de fonctionnement, avec l'appui des Services intéressés du ministère des T.P.

La Prévention routière marocaine, actuellement en formation, mais qui va très vite développer ses diverses branches d'activités, apparaît ainsi comme la réalisation la plus désirable et la plus immédiatement rentable parmi celles qui sont destinées à lutter contre les accidents de la circulation routière et parmi celles qui visent à enrayer ce fléau social dont nous avons souligné les méfaits.

e. — La limitation de la vitesse de circulation sur la route n° 1 de Casablanca à Rabat

Le Ministre des Travaux Publics, en outre, a pris récemment l'initiative d'attirer l'attention du public sur l'angoissant problème que posent les accidents de la circulation routière et de souligner combien il apparaissait possible et désirable de recourir à un système de mesures basées sur l'éducation du public et sur la prise de conscience du problème par les intéressés eux-mêmes, ainsi qu'à la nécessité d'une stricte réglementation dans le cadre d'un vaste ensemble de remèdes généraux ressortissant à la Prévention routière. Au premier rang de ces remèdes figure la limitation de la vitesse de circulation des véhicules automobiles sur certaines routes et sur certains tronçons de route particulièrement critiques.

Il paraît difficile, en effet, de contester le fait que la vitesse des véhicules a une incidence marquée sur le nombre des accidents de la circulation. C'est ainsi qu'aux Etats-Unis, l'examen détaillé des causes probables des accidents a montré que 37 % environ du nombre des accidents mortels semblaient dus à des excès de vitesse.

Une expérience très intéressante a été faite dans l'Etat de Pennsylvanie, au cours des années 1937, 38 et 39, où la vitesse absolue avait été limitée à

50 miles par heure, soit 80 km.-heure. La première année d'application, les données statistiques des accidents ont diminué de 25 à 29 %, la seconde de 2 à 5 %.

Si certains spécialistes américains contestent le fait que le nombre des accidents soit directement lié à la vitesse maxima, tous s'accordent, par contre, pour reconnaître que la gravité des accidents lui est étroitement liée. Ils admettent qu'un accident mortel sur trois peut être attribué à une vitesse excessive, soit que cette vitesse soit supérieure au maximum indiqué par la signalisation routière, soit qu'elle soit trop grande pour les conditions techniques de la circulation.

En cas de collision d'un véhicule avec un obstacle fixe ou avec un autre véhicule, la dissipation brutale de l'énergie cinétique accumulée présente très souvent des effets proportionnels au carré de la vitesse du véhicule.

C'est ainsi que dans 13 Etats des Etats-Unis, on a pu observer que le nombre des accidents mortels survenus aux conducteurs pour 1.000 accidents de conducteurs était de 12 pour des vitesses égales ou inférieures à 32 km.-heure, de 21 pour des vitesses comprises entre 33 et 48 km.-heure, de 36 pour des vitesses de 49 à 64 km.-heure, de 48 pour des vitesses de 65 à 80, et de 92 pour des vitesses de plus de 81 km.-heure.

Le faible taux des accidents de la circulation aux Etats-Unis est certes la conséquence d'un réseau routier bien adapté à la circulation moderne ; mais il est également le résultat d'une politique systématique de limitation de vitesse, qui apparaît ainsi comme l'une des mesures les plus efficaces de prévention routière.

C'est cette idée de base qui a conduit les services techniques du Ministère des Travaux Publics à faire une expérience partielle de limitation de la vitesse entre Aïn-el-Harrouda et la banlieue de Rabat. L'arrêté, signé le 2 mars par le ministre des Travaux Publics, limite ainsi à 100 km.-heure la vitesse instantanée des véhicules sur le tronçon de la route n° 1 pour lequel on a constaté le plus grand nombre d'accidents mortels.

Il convient de bien insister, d'une part sur le fait que l'expérience en question est essentiellement temporaire et qu'elle ne vise — au moins dans sa première phase d'application — qu'à comparer entre eux le nombre des accidents, avec ou sans limitation de vitesse et, d'autre part, sur ce que cette limitation ne concerne que le tronçon de la route n° 1 compris entre Aïn-el-Harrouda et Rabat, à l'exclusion de la route n° 36 dite de « liaison rapide » entre Casablanca et Aïn-el-Harrouda. Ce tronçon de route à 2 chaussées séparées a, en effet, été conçu pour la circulation rapide.

C'est à la lumière des résultats de cette expérience qu'il conviendra d'examiner s'il y aura lieu

ou non d'abandonner à l'avenir l'expérience ou, éventuellement, de l'étendre sur d'autres tronçons moins meurtriers que la route n° 1, mais où l'on observe encore un taux exagéré d'accidents.

Qu'on songe, en effet, que pour les seules provinces de Rabat et de Casablanca, la Sûreté nationale a instruit en 1958 :

- 164 dossiers d'accidents mortels,
- 5.680 dossiers d'accidents corporels,
- et 8.606 dossiers d'accidents matériels.

Ces chiffres auxquels s'ajoutent ceux de la Gendarmerie royale font bien de la route n° 1, entre Casablanca et Rabat, la véritable « route sanglante »



Chevauchement et interpénétration..., pourtant, la route est large !

(Photo Verdy)

du Maroc, et c'est précisément sur ce tronçon le plus critique que va se dérouler l'expérience.

Rappelons enfin que le Code de la Route permet déjà de sanctionner les véhicules utilitaires qui dépassent la vitesse qui leur est fixée par ce code. Cette vitesse est de 80 km.-heure pour les cars, de 80 km.-heure pour les véhicules dont le poids est inférieur à 10 tonnes, et de 70 km.-heure pour les véhicules dont le poids est supérieur à 10 tonnes.

D'aucuns auraient voulu que cette vitesse maxima des « poids lourds », qui encombre trop souvent le milieu de la chaussée, soit encore réduite pour leur permettre d'être plus facilement doublés à 100 km.-heure par les voitures de tourisme. Mais il a été jugé préférable de reporter l'éventualité de cette mesure à une deuxième phase d'expérience. La réglementation de l'écartement des poids lourds est par contre à l'étude.

Signalons à toutes fins utiles que l'exécution des prescriptions de l'arrêté est assurée par un dispositif qui comprend :

- 1° Un contrôle de la vitesse quasi permanent et très étendu, à l'aide d'appareils spéciaux dénommés « télétachymètres ».
- 2° Des patrouilles motocyclistes de poursuite et de rattrapage des conducteurs en infraction.
- 3° La mise en service d'un véhicule dit « traf-fipax », destiné à photographier et à rapporter la preuve visuelle des infractions telles que : dépassements dangereux, franchissement des lignes médianes, croisement défectueux, feux éblouissants à l'occasion des croisements, etc...

E. — CONCLUSIONS

Les quelques données statistiques et observations correspondantes, qui forment la synthèse de cette étude, ne visent — au moins dans la période actuelle — qu'à souligner l'importance des problèmes

soulevés au Maroc par la prévention des accidents de la circulation routière. La résolution de ces problèmes exigera, semble-t-il, des études approfondies qui porteront à la fois sur l'examen de la ventilation des accidents en fonction des causes et des circonstances, en fonction des données géographiques, des catégories d'usagers, etc..., ainsi d'ailleurs, qu'en fonction du trafic routier.

Il y a, en effet, une corrélation très nette entre le nombre des accidents corporels et l'intensité du trafic, exprimée en véhicules/kilomètres, fonction elle-même de la consommation des carburants ainsi que le prouve le graphique qui traduit l'évolution parallèle du nombre des accidents corporels et de la consommation.

Cette corrélation est parfois perturbée par des facteurs extérieurs, tels que certains déplacements désordonnés, ou encore par le relèvement du prix de l'essence, comme cela s'est produit au cours du 2^{me} semestre 1956 (à partir du mois d'août). Il serait donc vain d'attacher une signification mathématique aux résultats bruts des statistiques de comparaison.

Au surplus, l'évolution du trafic routier est extrêmement difficile à saisir dans sa réalité concrète, car elle n'a jamais fait l'objet de statistiques officielles et les données que nous avons exprimées en millions de véhicules par kilomètres correspondent exclusivement à des reconstitutions plus ou moins vraisemblables.

Mais la voie dans ce domaine est ouverte aux études de toute nature sur le volume et la répartition des accidents, grâce aux données résultant du dépouillement mécanographique des années 1956 et 1957.

Formulons, en conclusion, le souhait que ces données contribuent à une meilleure compréhension du problème, ainsi qu'à une résorption du fléau social que constituent les accidents de la circulation au Maroc.

JK