

TRANSPORT SÛR ET DURABLE : CONCEPTS, ETAT DES LIEUX AU MAROC ET PROPOSITION D'UNE REFLEXION INNOVANTE EN SYSTEME DE MANAGEMENT DE TRANSPORT SÛR ET DURABLE (TSD) (*Partie 1 : l'assise scientifique*)

M. Said Kammas, Doctorant - Chercheur

Développement Durable et RSE à l'Université Paul Valéry Montpellier III,
UFR « Sciences économiques, Mathématiques et sociales », France
Enseignant en Management de Transport & Logistique, Qualité et
Développement durable

M. Sohaib Zendal, Master 2 e-Logistique

Supply Chaîne Durable à l'Université Versailles, France
Cadre au Ministère de L'équipement et des transports Marocain (Tanger),
Formateur en Transport & Logistique

Abstract:

The transport sector is one of the strategic sectors of the economy in which the stakes are high. Transport in general, generates negative externalities widely recognized as well as denounced. In addition, aspects of security and sustainability have become sine qua non in almost all areas of public action. Therefore, security and sustainability have become a cornerstone in the policies of Transport via the concept of safe and sustainable transportation. This is especially with regard to road safety that the stakes of sustainability seem most important: the transport accident rate is indeed higher and higher and unbalanced modal share gets deeper, at the expense of other modes.

The article will present a field to study the current state of the road safety in Morocco and a full presentation of the players involved for a safe and sustainable transport and finally come out with a new thinking on the optimal mode of governance, allowing control of the DOTS strategy in a participatory and responsible logic.

Among the issues being studied on which this article is expected to make recommendations, may include:

- The development and implementation of a Moroccan transport policy
- The integration of actors from across the country in safety and transport sustainability,

- Statistical analyzes of trends in traffic, road accidents of road safety in Morocco.

Keywords: Safe and sustainable transportation, road safety, stakeholder, system.

Résumé :

Le secteur de transport est l'un des secteurs stratégiques de l'économie dans lesquels les enjeux sont majeurs. D'une manière générale, génère des externalités négatives largement reconnues et dénoncées. Par conséquent, la sécurité et durabilité sont devenues une pierre angulaire dans les politiques de Transport via la notion de transport sûr et durable⁴³. C'est notamment en matière de la sécurité routière que les enjeux de durabilité semblent les plus importants : le taux d'accidents du transport est en effet de plus en plus élevé et le déséquilibre des parts modales s'y creuse davantage, en défaveur des autres modes.

L'article va présenter un terrain pour étudier les états des lieux de la sécurité routière au Maroc ainsi qu'une présentation intégrale des acteurs impliqués pour un transport sûr et durable et enfin sortir avec une nouvelle réflexion sur un mode de gouvernance optimal, permettant ainsi de piloter la stratégie TSD dans une logique participative et responsable.

Parmi les questions étudiées actuellement au sujet desquelles cet article est appelé à présenter des recommandations ; On peut citer :

- L'élaboration et la mise en œuvre d'une politique Marocaine des transports sûr et durable,
- L'intégration des acteurs du pays tout entier dans la sécurité et durabilité des transports,
- L'état du lieu et statistique sur la sécurité routière au Maroc

Mots clés : Transport sûr et durable, sécurité routière, Partie prenante, système.

La présente communication a pour objectifs de :

1. Présenter les principes d'un transport sûr et durable
2. Etudier les états des lieux de la sécurité routière au Maroc
3. Revoir les rôles des parties prenantes impliqués pour un transport sûr et durable
4. Proposer des recommandations générales dans le domaine

⁴³ ROSETA VUKOSAVLJEVIC M. (2001), « Transports sûrs et durables en République de Serbie », Office des publications officielles des Communautés européennes, 2001-Communautés européennes p. 32

5. Proposer une feuille de route pour instaurer une démarche Transport sûr et durable

Quelques chiffres :

Le Ministère de l'Équipement et du Transport a procédé à la collecte et à l'exploitation des bulletins et situations mensuels récapitulants les messages des brigades territoriales de la Gendarmerie Royale et des services des accidents de la Direction Générale de la Sécurité Nationale, émis après les constats d'accidents corporels de la circulation routière survenus au cours de 2012.

L'analyse des chiffres fait ressortir une baisse des statistiques enregistrées concernant les accidents mortels, les tués et les blessés avec une hausse de nombres des accidents.

Ainsi, les résultats des statistiques de 2012 par rapport au 2011 se présentent comme suit⁴⁴ :

- ▶ 67,151 incidents, soit une hausse estimée à 0,10% ;
- ▶ 3.531 accidents mortels, une diminution d'environ 2,89% ;
- ▶ 4.167 morts, soit : -1,30% ;
- ▶ 12.251 blessés graves, soit : - 1,85% ;
- ▶ 90,099 blessés légère soit : + 0,64% .

Problématique :

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

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

La sécurité routière est assurée par un système complexe associant plusieurs actions sur les parties prenantes (L'Etat, les entreprises de Transport, les associations professionnelles, les usagers...) ; Le challenge consiste à trouver un juste équilibre de répartition des responsabilités et obligations pour une économie en croissance, en ayant un système de Transport sûr et durable (TSD).

Méthodologie :

Dans le cadre de notre approche méthodologique, et à travers l'observation des phénomènes, nous tenterons d'avancer une synthèse des travaux faits sur le sujet étudié, puis tenter de présenter les phénomènes dans

⁴⁴ Rapport annuel de du Comité Nationale de Prévention des Accidents de la Circulation janvier 2013, Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>, p 2.

le contexte Marocain et par la suite proposer les démarches susceptibles de remédier à la problématique.

Nous nous baserons pour la mise en œuvre de l'approche méthodologique sur :

- La collecte des données à partir de plusieurs études faites sur le phénomène en question ;
- Analyse documentaire (ouvrages, articles, colloques, conférences, rapports) ;
- Proposition d'un modèle conceptuel de mise en place d'une feuille de Route TSD

Introduction :

Le transport sûr et durable est une question tout à fait centrale, ne serait-ce que parce qu'elle concerne les déplacements quotidiens d'une part croissante de la population mondiale. La mobilité étant plus que jamais déterminante dans la performance économique, les retombées sociales et environnementales des transports sont majeures et doivent pour cette raison être maîtrisés. Ce sujet a pris une importance focalisée sur l'impact de transport sur l'insécurité routière⁴⁵.

Dans ce qui suit, le premier axe présentera une revue de littérature sur les principes d'un Transport sûr et durable (I) ; après, nous présentons l'état de lieux de la Sécurité Routière au Maroc (II) ; ensuite Revoir les rôles des parties prenantes impliqués pour un transport sûr et durable (III), puis enfin, la proposition d'une feuille de route pour instaurer une démarche Transport sûr et durable (IV). Cet article sera suivi d'un autre, axé sur l'explicitation de la feuille de route TSD.

I. Les Principes Et Axes D'un Transport Sûr Et Durable

L'objet de cette partie, consiste à éclaircir en premier lieu les principes d'un Transport sûr et durable (I.1.) : Le choix de la durabilité, Le coût des avantages présentés par la route, Le transport au service des usagers et l'adoption des prix équitables. Après on enchainera sur l'explicitation des axes du TSD (I.2.) : Amélioration des normes de sécurité routière, La mobilité et Transport durable et La nouvelle vision de transport sûr et durable.

I.1. Les principes de transport sûr et durable :

Le transport sûr et durable repose sur l'idée qu'il est moralement inadmissible que la route continue à être à l'origine de morts ou de blessés graves. Il est focalisé sur des objectifs et finalités explicites et développe une

⁴⁵ <http://www.terre-finance.fr/transport-durable.php> (date de consultation le : 08/05/2013)

stratégie à la fois très pragmatique et fondée sur des bases scientifiques qui remet en cause l'approche traditionnelle en matière de sécurité routière. Ce système se repose sur les principes suivants :



Figure 1 : Principes de TSD⁴⁶

I.1.1. Le choix de la durabilité :

En matière de transport, les solutions sont aussi évidentes que les problèmes. Les mesures proposées ci-après peuvent être appliquées séparément, mais la plupart devront être combinées⁴⁷ :

- Redynamiser les chemins de fer et d'autres modes de transport pouvant se substituer à la route ;
- Faire basculer le transport de marchandises par route vers d'autres modes de transport, notamment le rail, mais aussi le transport maritime de courte distance ;
- Encourager le transport combiné, tant pour les passagers que pour les marchandises ;
- Dans le cadre des projets de réseaux Marocaine, axer les efforts sur la suppression des principaux goulets d'étranglement aux axes routiers,
- Imputer plus directement le prix d'utilisation des infrastructures et des équipements aux usagers,
- Réduire la pollution et les sources de pollution et renforcer la sécurité.

Dans le cadre de l'élaboration d'une politique intégrée pour le développement des différents modes de transport, le Ministère a adopté une nouvelle stratégie pour la période 2012-2016⁴⁸, tenant compte des orientations du programme gouvernemental tel que : • la compétitivité de l'économie nationale et régionale ; • Le développement harmonieux intégré et équilibré des infrastructures de transport ; • La poursuite d'une politique volontariste d'investissement avec la complémentarité des modes de

⁴⁶ Axes stratégique du ministère de l'équipement et du transport et la logistique, 2012-2016 <http://www.mtpnet.gov.ma> page 3.

⁴⁷ SARKIS S., IMAGES G., (2003), «L'Europe à la croisé de chemin le transport durable : une nécessité », Office des publications officielles des Communautés européennes, p.13

⁴⁸ Axes stratégique du ministère de l'équipement et du transport et la logistique, 2012-2016 <http://www.mtpnet.gov.ma> page 4.

transport et l'encouragement du transport multimodal ; • L'ajustement de la planification ; • La programmation et le financement ; • Et l'augmentation du niveau de l'offre et de la qualité des services.

I.1.2. Le coût des avantages présentés par la route :

Le transport routier offre aux usagers des services rapides, efficaces, souples et bon marché. Au total, le transport routier assure 75% des flux des marchandises à travers le territoire Marocain⁴⁹.

Le secteur est toutefois soumis à une concurrence féroce qui pousse certains transporteurs à baisser illégalement les prix pour gagner des parts de marché ou à ignorer la législation de transport et le code de la route et les lois relatives à la sécurité.

La législation en matière de transport doit être renforcée, de même que les contrôles portant de plus en plus sur la sécurité routière. La tarification routière est un autre moyen de réguler la place occupée par la route au sein des différents modes de transport. Elle permet de faire en sorte que le prix d'utilisation des routes reflète le coût total de construction et de maintenance des infrastructures, de résoudre les encombrements, de respecter les normes environnementales et de réduire les accidents⁵⁰.

I.1.3. Le transport au service des usagers :

Réduire les encombrements, les retards et la pollution, mieux répartir les passagers et les marchandises entre les différents modes de transport, financer et mettre en œuvre dans les délais les projets pluriannuels concernant les réseaux routiers, toutes ces actions profiteront à l'ensemble des usagers, professionnels, consommateurs, instances nationales, régionales ou locales. Tous les acteurs et les parties prenantes dans le domaine de transport, en profiteront également⁵¹.

Les institutions et les instances nationales n'ont pas l'intention de réduire de manière arbitraire le nombre de véhicules circulant sur les routes Marocain. Leur objectif consiste à garantir l'avenir du transport routier, sur qui reposent la mobilité des personnes et le bien-être économique. De l'autre côté, on ne peut pas forcer l'utilisateur à réduire ses déplacements en voiture, ni l'inciter à le faire. L'utilisation rationnelle de la voiture est possible pour peu que les instances nationales et locales proposent des solutions de

⁴⁹ Journal la Vie éco, (2013), « Transport routier au Maroc : 22% du parc des poids lourds a plus de 20 ans », Dossier Transport, 2013-02-08, Lien : <http://www.lavieeco.com/news/economie/transport-routier-au-maroc-22-du-parc-des-poids-lourds-a-plus-de-20-ans-24581.html>

⁵⁰ Ibidem, p.14

⁵¹ Commission européenne, (2003), « L'Europe en mouvement Luxembourg », Office des publications officielles des Communautés européennes 2003, p.19

remplacement, c'est-à-dire des transports publics de qualité, rapides, sûrs, confortables et propres.

I.1.4. Des prix équitables :

En plus de l'utilisation rationnelle des véhicules roulants (voiture et camions), il convient également d'imputer directement aux usagers certains coûts qui sont endossés jusqu'à présent par l'ensemble de la société. Le prix payé par les usagers ne reflète pas, par exemple, le coût total des infrastructures, des encombrements, des nuisances pour l'environnement et des accidents, mais ces problèmes concernent aussi d'autres modes de transport.

I.2. Les axes du transport sûr et durable (TSD).

I.2.1. Améliorer les normes de sécurité routière :

Tous les jours, presque 10 personnes meurent en moyenne sur les routes Marocaines, soit plus de 4000 par an. Le coût humain et économique qui en résulte est majeur et inacceptable. En termes purement économiques, les accidents de la route coûtent au Maroc 3 % de son PIB par an⁵². La Commission marocaine de la sécurité routière s'est fixée comme objectif de diminuer le nombre des tués de la route. Il faut pour cela que le pays :

- ▶ harmonise les peines infligées en cas d'excès de vitesse ou de conduite sous l'emprise de l'alcool,
- ▶ améliore la signalisation,
- ▶ continue de perfectionner les normes de sécurité des véhicules.

II.2.2. Mobilité et Transport durable :

Le Ministère de l'Équipement et du Transport Marocain a mis en œuvre au cours des cinq dernières années une stratégie volontariste qui a permis de réaliser des avancées certaines et des acquis incontestables dans différents domaines et de réussir son décollage économique.

Cette stratégie a porté sur l'amélioration des systèmes et la réforme des différents secteurs du transport au Maroc et s'est articulée autour de la mobilité et transport durable :

- Placer le citoyen au centre de l'amélioration des services de transport ⁵³ :
 - Jouer un rôle moteur dans la mise à niveau du transport urbain,
 - Améliorer la qualité du service de transport rendu aux citoyens par les différents modes de transport d'une manière générale et la qualité

⁵² Rapport du comité national de la prévention des accidents de circulation édition 2012, Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>, p.4

⁵³ Rapport cadrage stratégique du ministère de l'équipement et des transports 2008-2012, Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>, p15.

- du transport routier de personnes (voyageurs, international, touristique, scolaire, de personnel) de façon particulière,
- Améliorer les conditions de déplacement des populations rurales,
 - Améliorer la qualité du transport maritime de passagers,
 - Répondre de manière satisfaisante aux besoins de la population marocaine en matière de transport aérien domestique,
 - Améliorer l'information relative aux services de transport,
 - Améliorer la mobilité des personnes et plus particulièrement les conditions d'accès aux moyens de transport pour les personnes à mobilité réduite,
 - Mettre à niveau les gares routières et ferroviaires.
- Rendre le transport durable un impératif :
- Maintenir la sécurité routière au cœur des priorités d'action notamment via l'adoption et la mise en œuvre du nouveau code de la route,
 - Encourager le transport propre et intensifier les actions d'efficacité énergétique et de lutte contre les transports polluants.

II.2.3. Le transport sûr et durable : Réalité et perspective

Il faut entendre par sûr et durable une situation dans laquelle les transports routiers, dont nous avons la responsabilité directe ou indirecte, sont conformes aux objectifs définis en matière de sécurité routière, de protection de l'environnement, de qualité de l'environnement de travail, ainsi que d'autres objectifs essentiels du point de vue des activités concernées⁵⁴.

La manière traditionnelle de traiter les problèmes de sécurité routière et les problèmes environnementaux qui leur sont liés consiste à mettre en œuvre de nouvelles législations et réglementations plus contraignantes, à accroître le contrôle de l'application de ces mesures par la police et à développer l'éducation, la formation et les sanctions. Toutes ces mesures sont importantes mais elles ne visent en général qu'un seul des acteurs concernés : le conducteur.

Le conducteur, bien entendu, est responsable de son comportement au volant mais s'il ne respecte pas les règles de la circulation, le problème demeure en fin de compte un problème pour les responsables de l'organisation des transports. Le conducteur, en effet, n'est que le dernier maillon d'une longue chaîne allant de l'entreprise ou de l'administration qui commande le transport (le consommateur de transport) au prestataire de transport et finalement au conducteur.

⁵⁴ WHITE P., (2003), « Comment assurer que le transport effectué satisfait aux exigences de sécurité et de durabilité ? », Publications de la CEMT - l'OCDE, p. 51

Une opération de transport routier est considérée de bonne qualité lorsque les personnes ou les biens transportés arrivent à destination à l'heure prévue, au coût prévu et sans risques pour les biens, les personnes ou l'environnement liés au transport en question. Placer presque entièrement la responsabilité du transport sur l'usager de la route n'est pas le moyen adéquat pour résoudre les problèmes de sécurité ou de pollution. Le conducteur lui-même ne peut être de grande utilité du point de vue des incidences des transports routiers sur l'environnement.

II. Etat de lieux de la sécurité routière au maroc :

En guise de présenter l'Etat de lieux de la sécurité routière au Maroc, nous présenterons en premier abord les statistiques à la sécurité routière au Maroc (II.1.1) et l'évolution des infrastructures (II.1.2), puis nous présenterons la politique du Maroc en matière de la sécurité routière, avec ses lignes directrices de sa stratégie nationale de la sécurité routière (II.2.1.) et le plan national du contrôle (II.2.2.).

II.1. Statistiques et chiffres relatifs à la sécurité routière au Maroc

II.1.1. La sécurité routière : les chiffres qui parlent⁵⁵ :

On peut constater que, suite à la mise en place de la stratégie nationale de sécurité routière, la tendance strictement haussière du nombre de tués a été enrayée. Cependant, ce résultat n'est pas homogène sur l'ensemble de la période. Ainsi, on assiste sur la période 2006 - 2008 à un accroissement du nombre de tués sur les routes, avec des taux de croissance comparables à ceux de la période pré PSIU⁵⁶. Par ailleurs, une baisse significative du nombre d'accidents a été enregistrée en 2005 et lors du dernier trimestre 2010.



Figure 2 : Analyse pluriannuel des nombres des tués au cours des dernières années¹³

⁵⁵ Rapport du comité national de la prévention des accidents de circulation édition 2011, Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>, p 10.

⁵⁶ Plan Stratégique Intégré d'Urgence de la Sécurité Routière, Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>, p8.

D'une part, la baisse de 2005 est expliquée par la mise en œuvre, au début de l'année, de la circulaire du ministre de la Justice, qui ordonne le retrait des permis de conduire des contrevenants en cas d'infraction aux règles de la circulation. L'annulation de cette circulaire au cours du premier semestre 2006 a entraîné le redémarrage à la hausse des statistiques d'insécurité routière. D'autre part, la baisse de 2010 est expliquée par l'entrée en vigueur du nouveau code de la route, malgré l'absence des équipements nécessaires à la réalisation d'un contrôle efficace.

On peut noter sur ces courbes (figure N°2) l'amélioration de la sécurité routière d'une année sur l'autre. On y voit également très clairement l'impact de l'introduction du nouveau code de la route, à travers l'écart important entre les statistiques du dernier trimestre 2010 et les statistiques des années précédentes. On constate surtout la forte saisonnalité de l'insécurité routière, avec un pic lors de la période estivale. Cela montre l'importance d'accroître les efforts de communication, de contrôle et de sanctions en prévision de cette période.

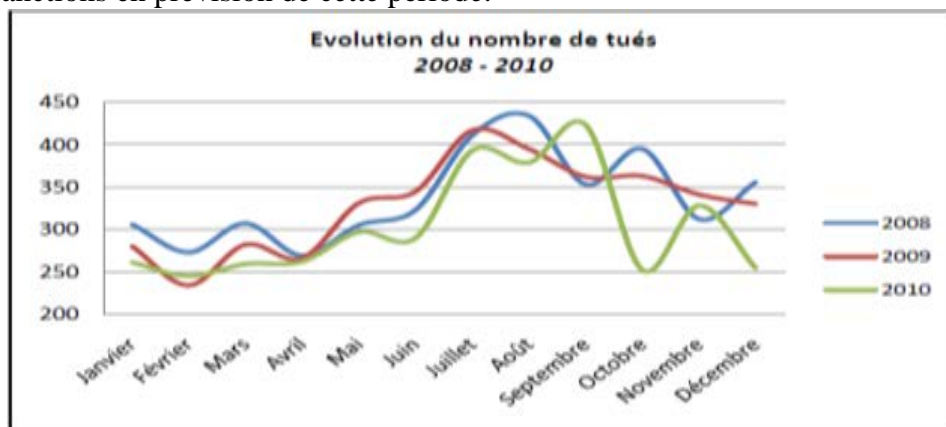
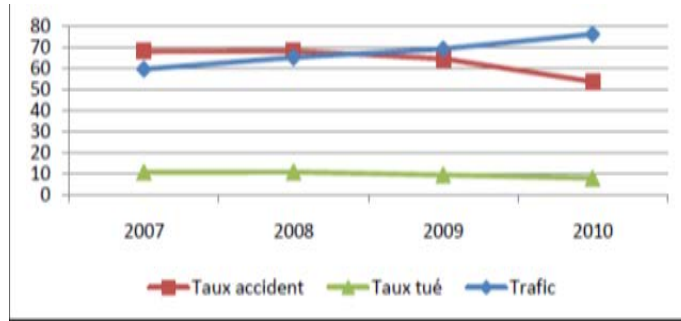


Figure 2 : Analyse saisonnière des nombres des tués entre 2008 et 2010¹³

Le taux d'accidents pour 100 millions véhicule-Km a enregistré, par rapport à l'année précédente, une augmentation de 0,19% en 2008, et des baisses de 5,33% en 2009 et 16,85% en 2010 (figure N°3). La mortalité pour 100 millions véhicule-Km a enregistré, par rapport à l'année précédente, une augmentation de 0,74% en 2008, et des baisses de 12,79% en 2009 et 15,71% en 2010. Pendant cette période, le trafic⁵⁷ a été en constante et forte augmentation (8,5% en moyenne). On peut donc conclure que l'évolution du trafic n'est pas une variable explicative de l'évolution des statistiques de sécurité routière.

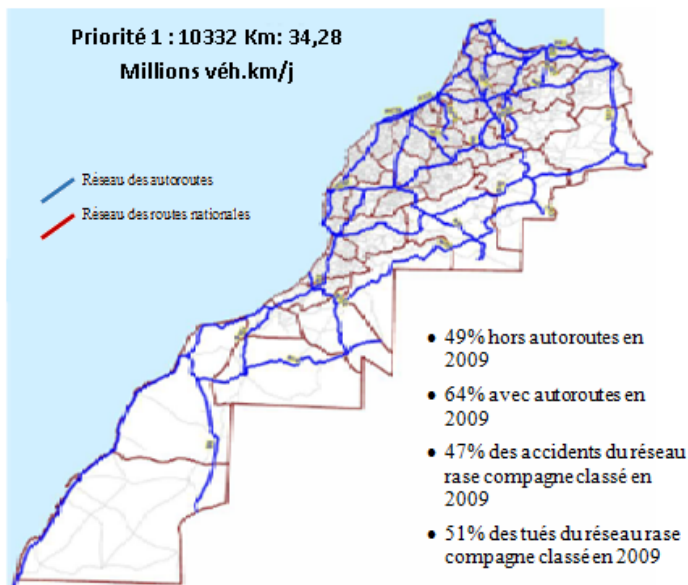
⁵⁷ Rapport de direction des routes, (2011), Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>, p 9.



❶ **Figure 3 :** Analyse de l'évolution des taux d'accidents, taux de tué et le trafic depuis 2007 jusqu'à 2010 ¹³

II.1.2.Évolution des infrastructures :

Au cours de la période 2008-2010, le MET a réalisé des aménagements de sécurité routière pour un coût de 414 millions DH, soit une augmentation de 160% par rapport au coût d'investissement réalisé dans le cadre du PSIU 2004-2006⁵⁸. Ces aménagements sont répartis comme suit :



❶ **Figure 4 :** évolution des infrastructures au cours de la période 2008-2010.

- traitement de 132 points noirs pour un coût global de 359 Millions de Dirhams
- construction de 23.779 mètres linéaires de murets de protection des usagers pour un coût global de 15.6 Millions de Dirhams ;

⁵⁸ Plan de sécurité intégré d'urgence 2011-2013 Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>, p13.

- aménagement de 144.900 mètres linéaires de voies cyclables pour les usagers des 2 roues pour un coût global de 35.5 Millions de Dirhams ;
- aménagement de 28.600 mètres linéaires de voies latérales pour les usagers des engins agricoles ou des véhicules à traction animale pour un coût global de 3.5 Millions de Dirhams ;
- aménagement de 3 aires de déversement des huiles de poisson pour un coût global

➤ En Résumé :

La sécurité routière : les chiffres provisoires des 9 mois de 2013 ⁵⁹	Orientation des infrastructures 2013-2016 ⁶⁰
<ul style="list-style-type: none"> ▶ 50764 incidents, une diminution d'environ 0,26%; ▶ 2343 accidents mortels, une baisse d'environ 11,25%; ▶ 2751 tués une diminution estimative de 12,16%; ▶ 8242 blessés graves vers le bas d'environ 9,55%; ▶ 67 369 blessés légers, une baisse d'environ 0,38%. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ traitement de 40 points noirs pour un coût global de 120 Millions de Dirham⁶¹. ▶ Construction de 10.000 mètres linéaires de murets de protection des usagers pour un coût global de 5. Millions de Dirhams ; ▶ Aménagement de 40.000 mètres linéaires de voies cyclables pour les usagers des 2 roues pour un coût global de 40. Millions de Dirhams ;

Ⓞ Tableau 1 : Synthèse des chiffres relatifs à la sécurité routière et les orientations des infrastructures 2013-2016

II.2. La politique du Maroc en matière de la sécurité routière

II.2.1. La stratégie nationale de la sécurité routière :

En mars 2010, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté une résolution par laquelle elle proclame la décennie 2011-2020 Décennie d'action pour la sécurité routière, en vue de stabiliser puis de réduire le nombre prévu de décès imputables aux accidents de la route dans le monde, en multipliant les activités menées aux niveaux national, régional et mondial. Pour le Maroc, la mise en œuvre de cette décennie pour la sécurité routière s'inscrit dans le prolongement des actions menées pour lutter contre l'insécurité routière⁶². Ainsi, dès 2003, face à la recrudescence des accidents de la circulation routière, le Maroc a été précurseur en mettant en place une stratégie nationale de sécurité routière, qui s'étale sur une période de dix ans. Les objectifs assignés à cette stratégie sont d'inverser la tendance à la hausse du nombre annuel des tués et blessés graves, et de réduire d'une

⁵⁹ Rapport du comité national de la prévention des accidents de circulation édition 2012, Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>, p 10.

⁶⁰ Rapport de direction des routes, (2011), Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>, p 9.

⁶¹ Plan de sécurité intégré d'urgence 2013-2016 Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>, p13.

⁶² Plan de sécurité intégré d'urgence 2008-2010, Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>, p 2.

manière durable et continue le nombre de tués et de blessés graves. Pour la mise en œuvre de cette stratégie, le gouvernement a élaboré des plans stratégiques intégrés d'urgence (PSIU) triennaux, qui intègrent des actions ayant un effet immédiat et une valeur ajoutée sur l'amélioration de la sécurité routière dans le pays. Jusqu'à l'année 2010, deux plans ont été élaborés, couvrant les périodes 2004-2006 et 2008-2010. Ces plans sont structurés autour des axes suivants⁶³ :

- Axe 1 : coordination et gestion de la sécurité routière à haut niveau ;
- Axe 2 : législation ;
- Axe 3 : contrôle et sanctions ;
- Axe 4 : formation des conducteurs et examen du permis de conduire ;
- Axe 5 : amélioration des infrastructures urbaines et voiries urbaines ;
- Axe 6 : amélioration des secours dispensés aux victimes des accidents ;
- Axe 7 : communication, sensibilisation et éducation routière.

PSIU 2004 – 2006

L'objectif du premier plan 2004 – 2006 était de stabiliser le nombre des tués et des blessés graves sur les routes marocaines. Cette première période a été l'occasion d'amorcer la mise en œuvre de la stratégie nationale de sécurité routière, et de montrer que le fléau de l'insécurité routière pouvait être contrecarré, à travers la mise en œuvre intégrée des sept axes retenus.

PSIU 2008 - 2010

Le second plan 2008 - 2010 avait comme objectif d'instaurer une tendance continue à la baisse des nombres annuels des tués et des blessés graves dans les accidents de la circulation routière.

PSIU 2011-2013

Le troisième plan⁶⁴ , qui couvrira la période 2011-2013, visera à inscrire de manière durable cette baisse des indicateurs de sécurité routière. Il impliquera deux nouveaux axes concernant à la fois :

- Axe 8 : Éducation routière.

⁶³ Stratégie Nationale de la sécurité routière 2008-2012, Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>, p 11.

⁶⁴ Plan de sécurité intégré d'urgence 2011-2013, Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>, p 6.

- Axe 9 : Recherche scientifique et veille technologique sur la sécurité routière :

II.2.2. Le Plan nationale de contrôle :

L'action «Contrôle-Sanction », considérée comme étant un axe phare de la stratégie nationale de la sécurité routière, est un levier incontournable pour atteindre les objectifs de la sécurité routière inscrits dans le plan stratégique intégré d'urgence de la sécurité routière pour la période 2011-2013 qui est « la réduction substantielle et continue des tués et des blessés graves »⁶⁵.

Le plan national de contrôle routier (PNC) est un cadre de travail qui permet le maximum de coordination, de concertation, de complémentarité et de synergie entre les différents corps de contrôle et les parquets en vue de lutter efficacement contre le fléau des accidents de la circulation.

Les actions de communication, de sensibilisation et d'éducation ne sont pas suffisantes à elles seules pour changer le comportement du citoyen. Elles doivent être accompagnées par un contrôle efficace, efficient et crédible et relayées par un système pertinent de sanctions.

L'évaluation des PNC I et II a démontré la corrélation étroite qui existe entre le renforcement du contrôle et l'amélioration des indicateurs de la sécurité routière par la réduction du nombre et du degré de gravité des accidents.

Elle a également mis l'accent sur la nécessité de disposer des fondements juridiques adéquats pour crédibiliser les actions de contrôle et de sanctions.

La loi 52-05 portant code de la route entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2010 met à la disposition de l'administration tout l'arsenal juridique nécessaire. La mise en place d'un système de contrôle et de sanctions efficace et crédible ne peut qu'améliorer les indicateurs de la sécurité routière.

Le plan national de contrôle 2011-2013 (PNC III) se veut un plan qui consolide les acquis des plans précédents, comble leurs carences et intègre de nouvelles thématiques de contrôle, garantissant ainsi le respect de l'ensemble des dispositions prévues par le code de la route.

⁶⁵ Le plan national de contrôle 2011-2013 (PNC III) , Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>, p 7.

☉ En Résumé :

LA STRATEGIE NATIONALE DE LA SECURITE ROUTIERE	
PSIU	Axe de travail
Plan de sécurité intégré d'urgence, on distingue : PSIU 2004 – 2006 PSIU 2008 - 2010 PSIU 2011-2013 PSIU 2013-2016	<ul style="list-style-type: none"> - Axe 1 : coordination et gestion de la sécurité routière à haut niveau ; - Axe 2 : législation ; - Axe 3 : contrôle et sanctions ; - Axe 4 : formation des conducteurs et examen du permis de conduire - Axe 5 : amélioration des infrastructures urbaines et voiries urbaines - Axe 6 : amélioration des secours dispensés aux victimes des accidents⁶⁶ ; - Axe 7 : communication, sensibilisation et éducation routière⁶⁷. - Axe 8 : Éducation routière. - Axe 9 : Recherche scientifique et veille technologique sur la sécurité routière.⁶⁸

☉ **Tableau 2** : Plan de sécurité intégré d'urgence et axes de travail depuis 2004 jusqu'à 2016

LE PLAN NATIONAL DE CONTROLE	
PNC ⁶⁹	Axe de travail
Plan national de contrôle, on distingue : PNC 1 PNC2 PNC 3	<ul style="list-style-type: none"> - L'action «Contrôle-Sanction » ; - Le contrôle efficace, efficient et crédible et relayées par un système pertinent de sanctions ; - Disposer des fondements juridiques adéquats pour crédibiliser les actions de contrôle et de sanctions ; - Intégrer de nouvelles thématiques de contrôle

☉ **Tableau 3** : Le plan national de contrôle

II.2.3. Cadre réglementaire du transport au Maroc :

Les dysfonctionnements du système des transports routiers ont amené les pouvoirs publics à examiner dès les années 80 les différents scénarii de sa réforme⁷⁰. Quant à la libération du transport routier, les services du Ministère en charge du transport s'appuyant sur la même revendication des associations professionnelles, ont élaboré une réforme des systèmes du transport routier de personnes et de marchandises. Toutefois, les pouvoirs

⁶⁶ Plan de sécurité intégré d'urgence 2004-2006, Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>, p 9.

⁶⁷ Plan de sécurité intégré d'urgence 2008-2010, Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>, p 11.

⁶⁸ Plan de sécurité intégré d'urgence 2011-2013, Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>, p 8.

⁶⁹ Le plan national de contrôle 2011-2013 (PNC III) , Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>, p 7.

⁷⁰ Rapport d'évaluation de la réforme de transport routier de marchandise, FT- CGEM, page 2

publics ont jugé la réforme du système de transport de marchandises prioritaire et réalisable dans un court terme, et qu'elle devrait précéder celle du transport routier de personnes jugée prématurée (et qui demeure jusqu'au nos jours en gestation).

Le tableau ci-dessous synthétise les différents textes réglementaires régissant le secteur de transport routier :

Textes réglementaires	Références	Commentaires
Dahir & loi	- Dahir n°1-63-260 du 12 novembre 1963 relatif aux transports par véhicules automobiles sur route.	Texte de base qui régit le transport professionnel (marchandises et personnes)
	- Loi 16-99 portant sur le transport routier de marchandise	Réforme touchant le transport routier de marchandises dans le dahir susmentionné
	- Loi 52.05 portant code de la route et les textes pris pour son application.	Le nouveau code de la route, remplaçant la loi 53

🕒 **Tableau N° 1** : Textes réglementaires du transport au Maroc

Textes réglementaires	Références	Commentaires
Décret & Arrêté	<ul style="list-style-type: none"> - Décret n° 2-63363 du 4 décembre 1963 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers pris pour l'application du Dahir sus-indiqué. - Décret n° 2-63364 du 4 décembre 1963 relatif à l'agrément des entrepreneurs de services publics de transport par véhicules automobiles et à l'autorisation des véhicules affectés à ces transports. - Arrêté du Ministre des Travaux Publics et des Communications n°50-73 du 25/01/1973 fixant les conditions d'aménagement des véhicules affectés à des transports occasionnels touristiques tel qu'il a été modifié et complété. - Décret n° 2-80-122 du 5 Moharrem 1402 (03 Novembre 1981) relatif aux transports privés en commun de personnes tel qu'il a été modifié et complété; - 	Textes explicatifs des dahirs et lois susmentionnés
Cahier de charge	<ul style="list-style-type: none"> - Cahier des charges relatif à l'exercice de l'activité de transport touristique routier signé le 05/10/2012. - Cahier des charges relatif au transport du personnel pour compte d'autrui. - Cahier de charge relatif au transport mixte 	Cahier de charges pour l'accès aux métiers de transports touristique, de personnel pour compte d'autrui et de mixte /rurale

🕒 **Tableau N° 1** : Textes réglementaires du transport au Maroc (suite)

III. La Sécurité Routière Et Les Parties Prenantes

Cette troisième partie, aura comme objet, la mise en valeur de l'implication des parties prenantes dans l'amélioration de la sécurité routière, avec une définition de ses responsabilités et rôles en TSD (III.1. 1), puis en second lieu une présentation d'une nouvelle vision pour les parties prenantes, dans la perspective d'une sécurité routière performante (III.1. 2).

III.1. Responsabilité et rôle des Parties prenantes au TSD

Le fondement du Transport Sûr et Durable est la mise en synergie et l'intégration des rôles et responsabilités de tous les acteurs concernés par la sécurité routière. La réponse à cet enjeu planétaire nécessite la mise en cohérence des politiques sectorielles et la recherche de démarche partenariales entre tous les acteurs.

Le développement ne se limite pas aux seuls engagements des gouvernements et des grandes parties directement associées à la sécurité routière, à savoir : le conducteur, l'entreprise de transport et les usagers. Néanmoins, nous sommes tous concernés par ce concept.

La réponse à ce défi majeur nécessite, par conséquent, une mobilisation et un engagement de tous les acteurs sous différentes formes : citoyens, associations, entreprises, collectivités locales, organisations professionnelles, systèmes d'éducation... (Voir figure N°5)

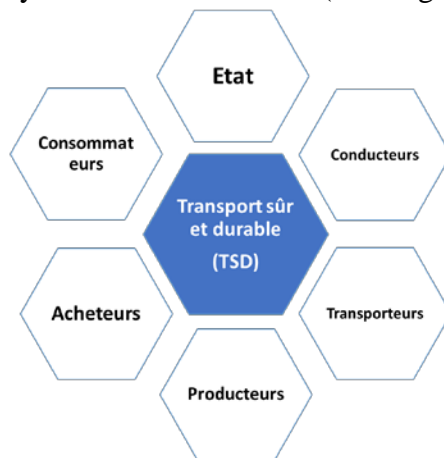


Figure 5 : Les parties prenantes en Transport sûr et durable

III.1.1. Difficulté d'entente et conflit d'intérêt :

Il est difficile de changer les mentalités sur le marché des transports parce que les conflits d'intérêts y sont nombreux. L'entreprise de transport, les conducteurs, les acheteurs et les producteurs, les consommateurs et les pouvoirs publics... en tant que parties prenantes, tablent sur des objectifs et intérêts différents et parfois antagonistes (voir Tableau N°5).

N°	Parties prenantes	Objectifs / Intérêts
1	Le consommateur	veut acheter au moindre prix
2	les producteurs et les commerces	doivent produire et vendre en se contentant de marges bénéficiaires minimales.
3	les entreprises de transport	Cette pression à la baisse des prix se répercute sur les entreprises de transport qui doivent calculer leurs temps de transport, salaires, réparations et mesures de sécurité de telle sorte qu'ils leur procurent un avantage par rapport à leurs concurrents. cette pression est répercutée sur leurs chauffeurs dont elles attendent qu'ils mettent tout en œuvre pour livrer à temps et au moindre coût.
4	La concurrence internationale	s'aggrave parce que les prix et les salaires sont beaucoup moins élevés dans d'autres pays
5	Pouvoirs publics	De l'autre côté les normes de sécurité et les contrôles ont tendance à être plus sévères et coûteux. Les conditions définies, les aides instaurées et les obstacles dressés par les lois et règlements nationaux rendent la liberté de circulation contraignante et coûteuse.

❶ **Tableau N° 2** : Objectifs et intérêts antagonistes des PP.
(TRIMPOP R., 2003) avec adaptation

Un changement de mentalité est un travail durable et récurrent. Il ne peut donc s'opérer uniquement avec l'intérêt et le pouvoir d'un seul agent ou une seule entité, mais doit être un exercice complexe à multiples facettes poursuivant un objectif commun clairement défini⁷¹.

III.1.2. Réflexion sur les responsabilités :

Selon plusieurs travaux de recherche et réflexions portant sur la sécurité routière et pendant de nombreuses années, l'accent a été mis davantage sur les usagers de la route pour améliorer la sécurité routière, en les encourageant à adopter des comportements voulus face aux nombreuses exigences découlant d'un système de circulation routière créé par l'homme et de plus en plus complexe à l'aide des moyens classiques, à titre indicatif : procédure d'obtention du permis de conduire, contrôles, formation et campagnes publicitaires⁷².

Communément, la responsabilité de la sécurité reposait sur les usagers du système de transport plutôt que sur ses concepteurs. De ce fait, la notion de responsabilité est tenue d'être élargie d'une manière transversale et globale ; Ainsi un certain nombre de questions majeures découlent, dans la

⁷¹ TRIMPOP R. (2003), « Une nouvelle communication sur le comportement humain : Comment travaillent les "propagateurs d'idées" pour réaliser cette tâche ? », Publications de la CEMT - l'OCDE, p. 72

⁷² TINGVALL C., (2003), « Qu'est-ce que la Vision Zéro ? », Publications de la CEMT - l'OCDE, p.11

perspective d'élargir les horizons de la perception de la notion de responsabilité dans la sécurité routière⁷³.

1. Quelle idée les citoyens se font-ils de la sécurité : qu'attendent-ils des pouvoirs publics ?

2. Quelle est la stratégie que les pouvoirs publics prennent pour doctrine pour assumer les responsabilités qui sont les leurs ? Quelles sont les décisions fondamentales à prendre en conséquence ?

3. Comment les pouvoirs publics peuvent-ils transposer leur stratégie et leurs principes de base dans des instruments d'action, des objectifs concrets et auprès de toutes les parties prenantes ?

4. Comment faire adhérer toutes les parties prenantes dans la cause nationale en termes de l'assurance de la sécurité routière ?

Ces questions seront tentées d'être traitées dans la réflexion d'un système de transport sûr et durable (TSD), à la partie IV du présent article.

III.1.3. Rôle des parties prenantes pour une culture de sécurité routière

La sécurité routière ce n'est pas le fruit d'un travail unilatéral, c'est une affaire sensée impliquer toutes les parties prenantes reliées à la sécurité routière de près ou de loin ; Pour cela il faut développer toute une culture pour inculquer l'esprit sécuritaire et de prévention, afin d'estimer un changement progressif dans le temps et l'espace. D'où un certain nombre de rôles qui s'imposent, à savoir :

1. la détermination du personnel d'encadrement : la responsabilité passe de l'individu à l'organisation.

La gestion des ressources humaines exerce une influence considérable sur la sécurité et la qualité des prestations offertes (Biens ou services). Les pratiques en la matière sont celles qui façonnent directement l'idée que les salariés se font de leur travail. Il faut réfléchir à l'agencement organisationnel, au développement des compétences des salariés et de l'organisation, à la gestion des performances, aux systèmes de primes/avantages ainsi qu'à la communication et aux relations publiques. La gestion des ressources humaines est à la base de la sécurité et de la productivité dans le transport de marchandises⁷⁴.

⁷³ STARREN A., (2003), « un rôle pour les pouvoirs publics en ce domaine : acteur de l'innovation à l'échelon national », Publications de la CEMT - l'OCDE, p.87

⁷⁴ MIKKOLA E., (2003), « Comment introduire une culture individuelle de sécurité et de durabilité ? », Publications de la CEMT - l'OCDE, p. 92

2. L'existence d'un code de sécurité, à partir de la base et à partir du sommet.

Une culture de sécurité ne peut absolument pas se passer des efforts de tous, depuis le conseil d'administration jusqu'à l'atelier. Ainsi des valeurs phares devront s'inculquer dans la culture de l'organisation, à savoir : La transparence, la clarté et la communication à cet égard sont essentielles.⁷⁵

3. Il faut donner du retentissement à la sécurité.

Les facteurs organisationnels qui jouent un rôle décisif du point de vue de la sécurité devraient faire l'objet d'évaluations quantitatives et comparatives. Les critères de performance en matière de sécurité sont notamment :

- ▶ la communication en ce domaine,
- ▶ les politiques de gestion des ressources humaines (facteurs liés à la formation, notamment),
- ▶ la qualité des procédures et la qualité du matériel.

Pour conférer de la visibilité à la sécurité, il faudrait que les salariés ne craignent pas de rendre compte des erreurs et des événements fâcheux, des incidents et des quasi-collisions, même s'ils en sont responsables. Il est en outre très important que l'information circule et que le personnel sache que les renseignements communiqués sont appréciés.

C'est seulement par la collecte des données pertinentes dans le cadre d'un système d'information que l'on peut traiter et analyser les informations de manière proactive. C'est ainsi que l'on pourra connaître les activités d'une organisation qui sont décisives pour la sécurité avant qu'un accident ne se produise⁷⁶.

4. Une culture de l'apprentissage

Pour augmenter résolument le niveau de sécurité, il faut organiser l'apprentissage. Les organisations sont souvent effrayées par les erreurs passées : elles cherchent à les oublier ou à les cacher. Mais les erreurs ont une facette positive : elles renseignent non seulement sur les moyens de redresser la situation, mais peuvent engendrer aussi un effet d'« apprentissage » propice à l'application de nouvelles procédures et méthodes de travail⁷⁷.

⁷⁵ Idem, p.93

⁷⁶ Ibidem, p. 93

⁷⁷ Idem, p.94

III.2. Une nouvelle vision pour les Parties Prenantes :

III.2.1. Une nouvelle réflexion : gouvernance des entreprises

La nouvelle ligne de réflexion exige que le ministère de tutelle assume une mission inédite, dont l'accomplissement est, d'une manière générale, plus complexe. Nous estimons que, dans l'optique d'une culture de sécurité, ce rôle nouveau amènera le ministère à adopter une démarche moins directe, dont les enjeux seront les suivants ⁷⁸ :

- La transparence de la qualité et de la sécurité.
- L'autoréglementation et l'homologation.
- La collaboration dans le domaine de la sécurité, en conjuguant des initiatives de la profession et du secteur public.
- La concrétisation d'incitations à obtenir des résultats favorables à la sécurité.

La profession connaît les niveaux de sécurité dans ses activités, elle en a donc la responsabilité.

On peut déduire que les pouvoirs publics et la profession peuvent prendre en charge ensemble la sécurité.

III.2.2. placer les parties prenantes au cœur du TSD :

Qu'il s'agisse d'un citoyen ou d'un professionnel, chacun doit pouvoir bénéficier d'un système de transport qui répondra à leurs attentes et besoins. Il convient de replacer tous les parties prenantes au cœur de la politique des transports :

La première préoccupation est celle de l'insécurité routière, ressentie comme une menace permanente, pour cette raison on doit :

- ▶ Préciser les classes des parties prenantes liées à la sécurité routière en prenant compte le nombre d'attribut de responsabilité de chaque partie,
- ▶ Déterminer le schéma relationnel entre les axes stratégiques de la sécurité routière et les parties prenantes,
- ▶ Positionner selon une matrice de responsabilités en TSD l'ensemble des parties prenantes en les déclinant sur les différents axes de décisions : stratégique, tactique et opérationnel.

Cette démarche sera illustrée étape par étape dans la partie qui suit.

IV. La Feuille De Route Tsd

Introduction

Après avoir explicité les principes fondamentaux du transport sûr et durable, et l'état des lieux de la sécurité routière au Maroc, nous nous proposons une première esquisse de réflexion d'une feuille de route, pour

⁷⁸ STARREN A., (2003), op.cit., p.95

l'instauration d'une démarche type de la gouvernance du transport sûr et durable.

La réflexion n'est pas forcément adaptée au contexte Marocain, or délibérément, nous nous projetons dans une approche générale et universelle, pour enrichir la littérature scientifique en la matière d'un côté, et de favoriser un échange d'expériences réussies auprès de la communauté scientifique et professionnelle travaillant de près ou de loin sur la sécurité routière.

IV.1. Le modèle du système TSD

Le modèle du système TSD, présenté à la Figure N°6 en dessus, est le fruit d'un examen de différents systèmes de management de sécurité dans plusieurs pays au Monde. Aussi, il est inspiré de la genèse du Management de système de Qualité selon les normes ISO 9001, avec une profonde adaptation selon les particularités de la sécurité routière, notamment dans le contexte Marocain.

Le modèle est conçu selon l'approche processus pour illustrer avec clarté l'évolution de la réflexion de la feuille de route depuis les finalités, jusqu'aux plans d'action. Le modèle montre le rôle sine-qua-non que constitue les finalités du système TSD entre l'espace visible (front office) et l'espace occulte (back office) où toute la boîte noire du système se déroule.

La réalisation comme espace apparent des prestations visibles auprès des parties prenantes exige l'évaluation des informations concernant la perception de ces derniers sur le niveau de réponse du système TSD à leurs exigences. Le modèle présenté à la Figure N°6 couvre toute la feuille de route TSD sans détails des processus.



Figure N° 6 : Modèle du système de management de Transport sûr et durable

La lecture du modèle s'apprête comme suite :

- ▶ **Le processus « Management de la stratégie TSD »** : c'est l'établissement des objectifs & finalités, en identifiant les parties prenantes, avec toutes leurs interactions pour garantir l'aboutissement aux résultats correspondants aux exigences du Transport Sûr et Durable.
A la complétude du cycle de ce modèle, ce processus s'occupe aussi de la revue intégrale de l'entière stratégie et politiques, pour s'ajuster selon les conjonctures, impératifs et priorités gouvernementaux du l'Etat souverain.
- ▶ **Le processus « Planification »** : La projection des actions sur tous les horizons de temps (immédiat, court terme, moyen terme, et long terme) pour prévoir la mise en œuvre des actions TSD.
- ▶ **Le processus « Réalisation »** : Ce processus s'occupe de la mise en œuvre les actions apparentes et visibles auprès de toutes les parties prenantes, selon les politiques et objectifs fixés dans le processus « Management de la stratégie TSD » et planifiées selon le processus « Planification ».
- ▶ **Le processus « Surveillance »** : Ce processus s'occupe de la mesure et la surveillance des résultats obtenus par le biais des réalisations du processus « Réalisation », afin de les comparer par rapport aux attentes, objectifs et finalités du TSD préalablement fixés et validés dans le processus « Planification ».

Conclusion

Manifestement, le transport est la clef du progrès des nations ; Grâce aux transports, les citoyens peuvent profiter directement de tous les avantages offerts par les pays. Les personnes et les marchandises peuvent circuler sans entraves d'une région à une autre ou d'un pays à l'autre.

Jamais les produits qui accomplissent notre mode de vie n'ont été transportés avec autant de rapidité et d'agilité, en aussi grande quantité et avec une telle variété. Ce qui fait que le transport est victime de son propre succès. Les encombrements, les retards, la pollution et accidents ralentissent, si on ose dire, menacent aujourd'hui la mobilité des personnes et les biens. Il faut que cela change. C'est ce que, à quoi s'emploie la feuille de route TSD.

L'état de lieux de la sécurité routière au Maroc, dévoile un dysfonctionnement majeur dans la répartition des responsabilités et les plans d'action, d'où une feuille de route TSD adaptée est nécessaire pour lancer le processus conduisant à un système de transport sûr et durable que l'on peut espérer atteindre d'ici une dizaine d'années, avec l'implication total non conditionnelle de toutes les parties prenantes concernées. Dans, cet article, nous avons bâti l'assise scientifique pour présenter une réflexion innovante

de la prise en charge du TSD, De ce fait, nous nous investissons dans un prochain article pour présenter le modèle préconisé, qui sera une première esquisse TSD qui tracera par la suite, la voie d'une stratégie évolutive et participative à long terme.

References:

Sources académiques :

FRANCIS J. (2008), « travailler ensemble pour un transport durable et sain », publication Nations unies.

MIKKOLA E., (2003), « Comment introduire une culture individuelle de sécurité et de durabilité ? », Publications de la CEMT - l'OCDE.

ROSETA VUKOSAVLJEVIC M. (2001), « Transports sûrs et durables en République de Serbie », Office des publications officielles des Communautés européennes, 2001- Communautés européennes.

SARKIS S., IMAGES G., (2003), « L'Europe à la croisée de chemin le transport durable : une nécessité », Office des publications officielles des Communautés européennes.

STARREN A., (2003), « un rôle pour les pouvoirs publics en ce domaine : acteur de l'innovation à l'échelon national », Publications de la CEMT - l'OCDE.

TINGVALL C., (2003), « Qu'est-ce que la Vision Zéro ? », Publications de la CEMT - l'OCDE.

TRIMPOP R. (2003), « Une nouvelle communication sur le comportement humain : Comment travaillent les "propagateurs d'idées" pour réaliser cette tâche ? », Publications de la CEMT - l'OCDE.

WHITE P., (2003), « Comment assurer que le transport effectué satisfait aux exigences de sécurité et de durabilité ? », Publications de la CEMT - l'OCDE.

Article de presse :

Journal la Vie éco, (2013), « Transport routier au Maroc : 22% du parc des poids lourds a plus de 20 ans », Dossier Transport, 2013-02-08, Lien : <http://www.lavieeco.com/news/economie/transport-routier-au-maroc-22-du-parc-des-poids-lourds-a-plus-de-20-ans-24581.html>.

Rapports officiels :

Commission européenne, (2003), « L'Europe en mouvement Luxembourg », Office des publications officielles des Communautés européennes 2003.

Rapport annuel de du Comité Nationale de Prévention des Accidents de la Circulation janvier 2013, Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>.

Plan de sécurité intégré d'urgence 2008-2010, Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>.

Plan de sécurité intégré d'urgence 2011-2013, Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>.

Plan Stratégique Intégré d'Urgence de la Sécurité Routière, Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>.

Le plan national de contrôle 2011-2013 (PNC III), Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>.

Rapport du comité national de la prévention des accidents de circulation édition 2012, Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>.

Rapport cadrage stratégique du ministère de l'équipement et des transports 2008-2012, Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>.

Rapport du comité national de la prévention des accidents de circulation édition 2011, Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>.

Rapport de direction des routes, (2011), Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>.

Stratégie Nationale de la sécurité routière 2008-2012, Ministère des équipements et transport Marocain, <http://www.mtpnet.gov.ma>.

Sites web :

<http://www.dictionnaire-juridique.com/definition/attribution-preferentielle.php> (date de consultation : 12/10/2013)

<http://www.forum-scpo.com/relations-internationales-geopolitique-mondialisation/protection-souverainete-nationale-theorie-domaine-reserve.htm> (date de consultation : 12/10/2013)

<http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/finalit%C3%A9/33797> (date de consultation : 12/10/2013)

<http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/attribut/6321> (date de consultation : 12/10/2013)

<http://www.terre-finance.fr/transport-durable.php> (date de consultation le : 08/05/2013)