

TRANSPORT SÛR ET DURABLE : UNE NOUVELLE APPROCHE DES PARTIES PRENANTES POUR LE MANAGEMENT DU TSD

Partie 2 : Le mode d'emploi

M. Said Kammas

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

Abstract

This communication aims to present an innovative reflection on the stakeholder theory and safe and sustainable transport (SST).

In particular, it is to examine the significance of this recent approach for the management of SST system. This reflection is indeed the subject of increasing attention in managerial practices and lies at the heart of debates that address the problem of SST. It encompasses a set of proposals that suggest that all stakeholders should be put at the heart of SST in a partnership approach and collaboration.

The article will introduce a new way of thinking about optimal governance, there by driving the SST strategy in a participatory and responsible logic. Among the deliverables to propose at the end of this article:

- Identify all stakeholders involved in the SST ;
 - Presentation of the classification scale stakeholders in the SST ;
 - Presentation of roles and responsibilities of STAKEHOLDER and their impact on road safety;
 - Presentation of a battery SST actions in different places by different STAKEHOLDERS
 - Exposure of an array of information and actions between the STAKEHOLDERS in the SST
-

Keywords: Safe and sustainable transportation, Road safety, Stakeholder, Responsibility Matrix, Attribute

Résumé

Cette communication a pour objectif de présenter une réflexion innovante portant sur la théorie des parties prenantes en Transport Sûr et Durable. Tout particulièrement, il s'agit d'examiner l'intérêt de cette approche récente pour le management du système TSD. Cette réflexion fait en effet l'objet d'une attention croissante dans les pratiques managériales et se trouve au cœur des débats qui traitent la problématique du TSD. Elle recouvre un ensemble de propositions qui suggèrent que toutes les parties prenantes doivent être placées au cœur du TSD dans une approche de partenariat et de collaboration.

L'article va présenter une nouvelle réflexion sur un mode de gouvernance optimal, permettant ainsi de piloter la stratégie TSD dans une logique participative et responsable. Parmi les livrables à proposer au terme de cet article :

- Identification de toutes les parties prenantes impliquées dans le TSD,
- Présentation de la grille de classement des parties prenantes dans le TSD,
- Présentation des rôles et responsabilités des PP et leur impact sur la sécurité routière,
- Présentation d'une batterie des actions TSD sur les différents horizons par les différents PP ,
- Exposition d'une matrice de flux d'informations et actions entre les PP dans le système TSD.

Mots clés: Transport sûr et durable, Sécurité routière, Partie prenante, Matrice de responsabilité, Attribut

La présente communication a pour objectifs de :

1. Revoir les rôles des parties prenantes impliqués pour un transport sûr et durable
2. Proposer une feuille de route pour instaurer une démarche Transport sûr et durable
3. Proposer des recommandations générales dans le domaine

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 de présenter une nouvelle réflexion en matière de TSD, présentant les démarches susceptibles de remédier à la problématique de la sécurité routière.

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

- Définition des concepts de base de l'approche TSD ;
- Présentation des interactions et spécificités de l'approche TSD, avec des tableaux et figures, afin de faciliter la compréhension pratique de l'approche ;
- Proposition d'un plan d'action multi horizons par PP et d'une cartographie de flux d'information et d'action pour faciliter l'application du TSD sur terrain.

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.

Cet article, vient pour compléter l'apport théorique, établi dans une communication précédente, sous le nom « Transport Sûr et Durable : concepts, Etat des lieux au Maroc et proposition d'une réflexion innovante en système de management de TSD »⁹, explicitant les principes fondamentaux du transport sûr et durable et l'état des lieux de la sécurité routière au Maroc. Dans le présent article, nous nous proposons une première

⁹ KAMMAS S., ZENDAL S., (2014), « Transport Sûr et Durable : concepts, Etat des lieux au Maroc et proposition d'une réflexion innovante en système de management de TSD », European Scientific Journal , Vol.10, pp 458-482

esquisse de réflexion d'une feuille de route, pour l'instauration d'une démarche type de la gouvernance du Transport Sûr et Durable (TSD).

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 favoriser un échange d'expériences réussies auprès de la communauté scientifique et professionnelle travaillant de près ou de loin sur la sécurité routière.

Dans ce qui suit, nous nous focalisons sur les aspects processuels pour instaurer une démarche Transport sûr et durable. Ainsi notre article se présentera comme suit :

En premier abord, nous présentons le modèle et la genèse du système TSD (1), par la suite nous étalons les fondements du TSD (les finalités, parties prenantes et attributs) (2) ; Ensuite nous enchaînons avec les interactions en TSD (Finalités/ Facteurs Motivateurs et PP) (3), puis nous exposons la grille de classement des parties prenantes TSD (4), ensuite nous présentons les rôles et les responsabilités des PP et leur impact sur la sécurité routière (5), puis nous proposons une batterie des actions TSD sur les différents horizons par les différents PP (6) ; Et enfin nous achevons notre réflexion par l'exposition d'une matrice de flux d'informations et actions entre les PP dans le système TSD.

1. Le modèle du système TSD

Le modèle du système TSD, présenté à la Figure N°1 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°1 couvre toute la feuille de route TSD sans détails des processus.

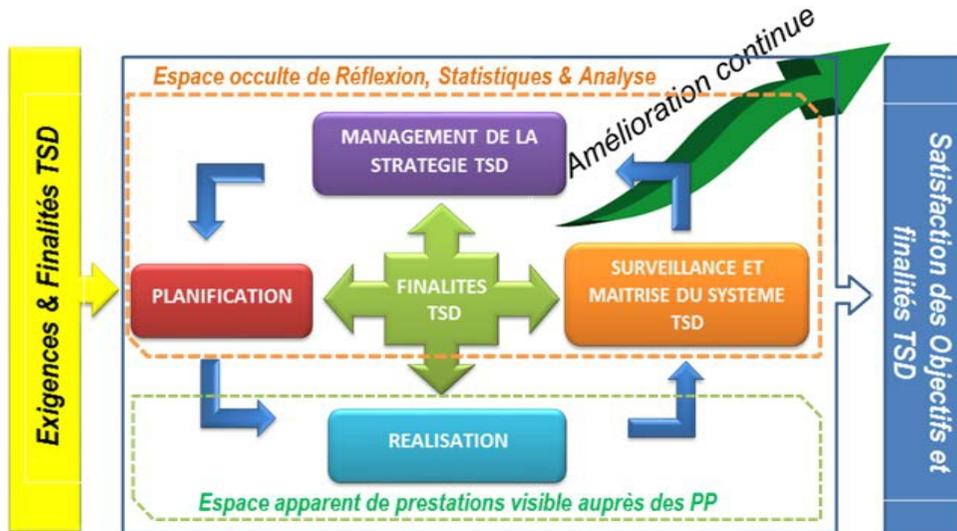


Figure N° 1 : Modèle du système de management de Transport sûr et durable

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 ».

La genèse de la carte de route TSD

Les fondements d’un système de Management doivent être forcément basés sur des finalités fondamentales, donnant ainsi une légitimité à notre modèle conceptuel de réflexion. Evidemment la protection de la vie humaine,

ainsi que les biens et infrastructures et la souveraineté de l'Etat sont les principales finalités sur lesquelles est basé notre système de Management TSD (IV.1.1). Chacune de ces finalités fait ressortir des facteurs motivateurs explicitant pour chaque partie prenante (PP) ses rôles et missions (IV.1.2). Une identification précise de toutes les parties prenantes impliquées dans le TSD s'avère indispensable pour bien cadrer les périmètres de l'étude (IV.1.3). Pour chacune des PP sont attribuées un ensemble de droits, devoirs et obligations pour accomplir les finalités préétablies dans la genèse de système du Management du TSD (IV.1.4).

Dans ce qui suit, une explicitation de l'ensemble des éléments des fondements de notre modèle conceptuel du TSD.

2. Les fondements du TSD

2.1. Les finalités du TSD

On entend par finalité, caractère de ce qui tend à un but, à une fin¹⁰. Dans tout système voulant modéliser une approche globale de solution, se ressourcer d'une ou d'un ensemble de causes profondes, donnant ainsi les raisons d'être de son existence, s'avère sine qua non pour sa légitimité. De ce fait, nous pensons que la protection de la vie humaine, ainsi que les biens et infrastructures et la souveraineté de l'Etat sont les principales finalités sur lesquelles est basé notre système de Management TSD ; Dans ce qui suit, une explicitation des trois finalités.

2.1.1. Protection de la vie humaine:

La protection de la vie humaine est une obligation pour qui que ce soit (État, personnes morales ou personnes physique) pour préserver et sauver son intégrité morale et physique, abstraction faite de toutes considérations raciales, religieuses, nationalistes ou autres. En effet, le droit à la protection de la vie fait partie des droits irréductibles, dits droits fondamentaux inhérents à la personne humaine qui doivent être protégés par l'État souverain. Donc, il incombe à ce dernier l'obligation de prendre toutes les mesures nécessaires et suffisantes en vue de rendre effectif ledit droit aux individus.

2.1.2. Protection de biens et infrastructures

Protection de biens et infrastructures (publics et privés) et **économie des dépenses** (rationalisation des dépenses et budget publics et privés):

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

- **Protection de biens et infrastructures :** L'objectif consiste à protéger les biens et infrastructures (publics et privés) de toutes sources de préjudices ou de nuisances, causées délibérément ou non pas une personne ou un groupe de personne.
- **Economie des dépenses (rationalisation des dépenses et budget publics et privés) :** une intention ferme et déterminée pour rationaliser et économiser les dépenses et budgets que se soient privés et publics, dans le cadre d'une stratégie d'équité sociale et de développement durable.

2.1.3. Protection de la souveraineté de l'État

Protection de la souveraineté de l'État (l'image de marque, crédibilité...) : Le principe de la souveraineté étatique constitue une notion-clé du droit international public. Il décrit le fait qu'un État possède le pouvoir suprême et qu'il n'a pas d'égal dans l'ordre interne ni de supérieur dans l'ordre international. On entend par État une collectivité qui se compose d'un territoire et d'une population soumise à un pouvoir politique organisé et qui se caractérise par la souveraineté.¹¹

2.2. Définitions des facteurs motivateurs:

Les facteurs motivateurs, sont les orientations et intentions manifestées à l'origine de finalités sus mentionnées pour énoncer et expliciter pour chacune des PP, leurs rôles, droits et obligations.

Ci-après les facteurs motivateurs découlant des finalités pour un système de management de TSD.

- **Le pouvoir faire:** c'est l'aptitude intentionnelle, conceptuelle et physique à réaliser ou exécuter des tâches, instructions, ordres ou décisions dans un but particulier.
- **Le savoir-faire:** c'est l'ensemble des compétences, pratiques techniques et expertises acquises par un processus d'expériences sur terrain, dans l'exercice d'un métier, une activité ou une tâche.
- **Le devoir faire:** C'est l'obligation légale et morale d'une entité (personne physique ou morale) d'accomplir et d'exécuter à une tâche, une instruction ou un ordre.
- **Le vouloir faire:** C'est la volonté intentionnelle d'une entité (personne physique ou morale) de réaliser et d'œuvrer sans obligation forcée, à une tâche, une initiative ou activité.

¹¹ La protection de la souveraineté nationale et la théorie du domaine réservé, <http://www.forum-scpo.com/relations-internationales-geopolitique-mondialisation/protection-souverainete-nationale-theorie-domaine-reserve.htm> (date de consultation : 12/10/2013)

2.3. Identification et définitions des parties prenantes :

Qu'on les appelle parties intéressées ou parties prenantes, ces acteurs portent un certain nombre d'enjeux pour le TSD :

Il est nécessaire d'identifier toutes les parties prenantes et d'essayer de leur faire formuler et délimiter le périmètre de responsabilité.

Ci-après un tableau détaillant pour chacune des PP, son identification fonctionnelle et juridique.

N°	Parties Prenantes	Statut juridique	Identification fonctionnelle
1	Etat	Autorité publique ayant la souveraineté sur un périmètre géographique spécifique	Comité de pilotage de la Sécurité routière Comité de contrôle Comité interministérielle Comité nationale Comité régionale Gendarmerie Police de circulation Contrôle Routier
2	Entreprise Transport	Personne morale	Entreprise transport Entreprise de transport de marchandise Entreprise de transport de voyageur
3	Association professionnel syndicat	Personne morale	une organisation professionnelle (à but lucratif ou non lucratif), indépendante de l'État (mais reconnue par celui-ci) et régie par un ensemble de lois, dans notre cas on parle soit des associations des patronats ou bien des conducteurs.
4	Chargeur	Personne morale	le terme chargeur fait généralement référence à une entreprise qui commande les conditions de réalisation du contrat de transport. Les entreprises industrielles et commerciales sont les entreprises « chargeuses ». on dit aussi : donneur d'ordre ou mandataire.
5	Centre de visite technique	Personne morale	Organisation privée qui veille à la conformité technique des véhicules par rapport aux normes de circulation avec la délivrance d'un certificat de conformité technique.
6	Conducteur	Personne physique	C'est le chauffeur chargé de la conduite des véhicules professionnel et qui dispose d'une carte professionnelle
7	Système éducatif	Personne morale	Structures, modes de fonctionnement et services assurant la formation et le développement intellectuel d'un être humain, dans notre cas il vise les programmes éducatifs fixés par le ministère de tutelle dans le domaine de la sécurité routière
8	Constructeur	Personne morale	une entreprise du secteur de la construction de véhicules automobiles dont l'activité consiste principalement à concevoir, fabriquer et commercialiser des automobiles.
9	Société BTP	Personne morale	regroupe toutes les activités de conception et de construction des bâtiments publics et privés, industriels ou non, et des infrastructures telles que les routes ou les canalisations.
10	Société civile	Un ensemble de personnes physiques, associations non professionnelles, ONG	La société civile est le domaine organisé de la vie sociale et civile, qui est volontaire, et largement autosuffisant et autonome de l'État. Dans notre cas c'est toute association qui s'intéresse à la sécurité routière

❶ Tableau N° 1 : Identification et définitions des parties prenantes

N°	Parties Prenantes	Statut juridique	Identification fonctionnelle
11	Observatoire de la sécurité routière	Entité (Public, Semi-public, privé, Public-Privé)	Est une entité chargée de la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales et internationales, le suivi des études, proposition des réflexions et recommandations et l'évaluation des nouvelles mesures de sécurité prises ou envisagées.
12	Ateliers de réparation	Entreprise sous un statut de personne morale ou physique	Un atelier de réparation automobile, est une entité spécialisée dans l'entretien et la réparation des véhicules automobile. Sa gamme d'activité varie entre les réparations mécaniques, électriques, tapisseries, carrossiers et tôleries.
13	Usager	Personne physique	Personne qui utilise la route pour circuler à pied (Majeur et/ou mineur) ou avec un véhicule sans moteur comme les cyclistes ou bien avec un véhicule moteur (voitures & motos) à l'exclusion des conducteurs professionnels,

● **Tableau N° 2 : Identification et définitions des parties prenantes (suite)**

2.4. Définitions des attributs:

2.4.1. Définition d'un attribut

Attribut de point de vue littéraire, c'est ce qui appartient en propre à quelqu'un, à quelque chose : La parole est un attribut de l'homme.¹²

Sur le plan juridique, « Attribut », existe sous forme de l'expression « l'attribution préférentielle », qui est le droit que la loi confère à une personne de se faire déclarer propriétaire exclusif d'un bien ou d'un ensemble de biens indivis, à charge par elle de désintéresser ceux qui avaient normalement vocation à participer au partage.¹³

Dans notre réflexion, nous avons voulu associer à chacune des parties prenantes, un rattachement en terme de responsabilité (majeure ou partielle) avec un ensemble de critères et de caractéristiques, afin de percevoir le TSD comme étant un système en interaction entre plusieurs PP, et non pas une responsabilité supportée unilatéralement par la souveraineté de l'Etat ou les usagers.

2.4.2. Identification et définition des attributs en TSD

Notre modèle de management de TSD, sera régi par un ensemble d'attributs, afin de cadrer avec justesse et précision les rôles de l'ensemble des PP. Pour que la sécurité routière puisse être appréhendée avec soin et responsabilité, il est impératif d'assigner à chaque PP un ou plusieurs rôles et responsabilités.

Le tableau ci-après présente avec précision chaque attribut avec sa définition.

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

¹³ <http://www.dictionnaire-juridique.com/definition/attribution-preferentielle.php> (date de consultation : 12/10/2013)

N°	Attributs	Définitions
1	Opposition et refus	Le mot "opposition" désigne toute manifestation de volonté par laquelle une personne (morale ou physique) entend arrêter l'exécution d'un processus juridique ou judiciaire.
2	Pouvoir	Le pouvoir c'est la capacité dévolue à une autorité ou à une personne, d'utiliser les moyens propres à exercer la compétence qui lui est attribuée soit par la Loi, soit par un mandat dit aussi "procuration". Bien qu'il faille distinguer le pouvoir et la compétence, la pratique ne fait pas toujours cette distinction, parce qu'il est évident que sans pouvoir pour l'exercer, la compétence ne serait pas déléguée.
3	Infrastructure	sont l'ensemble des installations fixes qu'il est nécessaire d'aménager pour permettre la circulation des véhicules et plus généralement le fonctionnement des systèmes de transport.
4	Véhicule	il vise l'état mécanique et la qualité du moyen de transport.
5	Effet Influence	est le processus par lequel une partie prenante fait adopter un point de vue par une autre, ou exerce une influence sur les autres PP par les différents canaux de communication et de manifestation.
6	Engagement RSE	La responsabilité sociétale (ou sociale) des entreprises (RSE) est la prise en compte par celles-ci, sur une base volontaire, des préoccupations sociales/sociétales et environnementales dans leurs activités et dans leurs interactions avec les autres acteurs.
7	Comportement	Façon de se comporter, manière d'agir vis- à- vis du TSD
8	Formation et sensibilisation	est l'instruction périodiquement prodiguée aux personnes habilitées ou susceptibles d'être habilitées et destinée à leur faire prendre conscience des enjeux du transport sûr et durable, ou leur faire apprendre les diverses compétences favorisant le TSD.
9	Compétence	dans un sens c'est la capacité reconnue dans un domaine. Mais aussi il reflète l'aptitude légale à instruire et juger une affaire
10	Responsabilité Morale	L'expression "responsabilité" désigne la responsabilité d'un organisme qui peut être engagée lors de l'exercice de ses activités.
11	Responsabilité Civile	La responsabilité civile est engagée, soit en raison de l'inexécution d'un contrat, soit en raison d'un acte volontaire ou non, entraînant pour la personne qui est fautive ou qui est légalement présumée fautive, l'obligation de réparer le dommage qui a été subi par une ou plusieurs autres.

❶ Tableau N° 3 : Identification et définition des attributs

3. Les interactions : Finalités/ Facteurs Motivateurs et PP :

Afin que notre modèle de système de management TSD soit cohérent, il sera opportun de développer les relations découlant de l'ensemble des finalités à travers les facteurs motivateurs correspondant à chacune des parties prenantes impliquées dans le système.

les finalités	Facteurs motivateurs	PP	Buts
Protection de vie humaine	Le pouvoir faire	L'Etat	Autorités publiques
protection de biens, infrastructures et économie des dépenses	Le pouvoir faire Le savoir faire Le devoir faire	L'Etat	Autorités publiques
		Entreprise Transport, Chargeur, Conducteur, Centre de visite technique, ateliers de réparation, Société BTP	Respect des lois et réglementation
		Système éducatif	Sensibilisation et Programmes de formations
		syndicat Association professionnel	Respect de l'ordre public Sensibilisation, Respect de l'ordre public
		la société civile, Usager	Respect de l'ordre public
protection de la souveraineté	Le pouvoir faire Le savoir faire Le devoir faire Le vouloir faire	L'Etat, Système éducatif	Autorités publiques Sensibilisation et Programmes de formations
		Syndicat	Respect de l'ordre public
		Association professionnelle,	Sensibilisation, Respect de l'ordre public
		la société civile	Respect de l'ordre public

Tableau N°4 : Les interactions : Finalités/ Facteurs Motivateurs et PP

4. Grille de classement des parties prenantes TSD

Arrivant à cette étape de réflexion, nous passons de la conceptualisation du modèle vers la concrétisation opérationnelle à travers un couplage Attribut # PP, afin de spécifier pour ce dernier toutes ses obligations et responsabilités pour un TSD.

IV.4.1. Matrice des Attributs

Pour instaurer un système juste, équitable et efficient, chaque PP est concerné par un ou plusieurs attributs dans une logique de répartition des rôles et responsabilités.

PP Attribut	Etat	Entreprise Transport	Condu cteur	Systèm e éducatif	Char geur	Centr e de visite techni que	Associati on professio nnel syndicat	Cons truct eur	Ateli ers de répa ratio n	Socié té civile	Socié té BTP	Ob ser vato ire de la SR	Usagers				
													Conduc teur non prof.	Moto Cycli stes	Cycli stes	Piéta nt Maje ur	Piétant Mineur
Pouvoir	✓			✓		✓											
Infrastructure	✓	✓									✓						
Refus et opposition	✓		✓				✓			✓							
Véhicule	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓				✓	✓			
Effet et influence	✓	✓		✓	✓		✓	✓		✓		✓					
Engagement RSE	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓						
Comportemen t	✓	✓	✓	✓	✓	✓				✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓
Formation et sensibilisation	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Compétence	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓		
Responsabilité	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
<i>Nb Attributs</i>	<i>10</i>	<i>8</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>6</i>	<i>6</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>5</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>5</i>	<i>4</i>	<i>3</i>	<i>2</i>

❶ **Tableau N° 5** : Matrice des interactions : Attributs TSE et PP

A travers la grille ci-dessous, on note bel bien que le rôle des PP devient majeur en fonction du nombre d'attributs assignés. Par conséquent, son rôle dans la promotion de la sécurité routière et le transport durable devient aussi de plus en plus capital et responsable.

4.2. Le Couplage PP & attributs:

Les tableaux ci-après expliciteront pour chaque PP les descriptifs des leurs obligations et responsabilités vis-à-vis de chaque attribut actif.

IV.4.2.1. La partie prenante : État

1 État			
N°	Attributs	Rôle*	Obligations / Responsabilités*
1	Pouvoir	Législation, Contrôle et sanction	- Met en place les lois - Contrôle leurs applications - Sanctionne les contrevenants
2	Responsabilité	Veillez à la promotion de la culture de sécurité routière	Met à niveau le secteur de transport (Stratégie/Politique)
3	Comportement	Sensibilisation aux bonnes pratiques	Fait face à la corruption
4	Opposition et refus	Refus des demandes des autres parties prenantes	Oppose et refuse les demandes et pression de modification des lois et règlements
5	Compétence	L'habilité technique pour décider en matière de la sécurité routière	Les corps de contrôle ont la compétence pour constater les infractions et de verbaliser les contrevenant
6	Effet Influence	Pouvoir influencer les comportements des autres parties prenantes	La journée Nationale de la sécurité routière
7	Infrastructure	Conception des projets pour le développement des routes et autoroutes	Pilotage et suivi de mise en œuvre des infrastructures dans la stratégie nationale de la sécurité routière
8	Véhicule	Fixation des normes techniques pour la mise en circulation des véhicules	Veille sur l'application des arrêtés d'application
9	Formation et sensibilisation	Élabore des programmes de formation et de l'éducation routière	Encadre les formations pour les examens de permis de conduire
10	Engagement RSE	Élabore la réglementation et l'aide en matière de développement durable	Veille à la sensibilisation et l'application des stratégies et politiques en matière de transport sûr et durable
* : Les rôles et obligations / Responsabilités explicités pour chaque PP, sont à titre indicatif et non pas titre limitatif ; Plusieurs rajouts peuvent être prévus, en fonction des exigences de l'environnement et de la conjoncture de l'État souverain.			

🕒 Tableau N°6 : Explication des rôles et mission de l'État dans le TSD

4.2.2. La partie prenante : Entreprise de Transport

2 Entreprise de Transport			
N°	Attributs	Rôle*	Obligations / Responsabilités*
2	Responsabilité	En termes de stratégie en Management de transport et en termes de pratiques RH vis-à-vis les conducteurs ainsi que le respect de la réglementation	Le choix d'adoption d'une stratégie de TSD
3	Comportement	Respect de la réglementation en vigueur	Elaboration d'un règlement interne qui englobe les lignes directrices de TSD
5	Compétence	L'effet d'expérience et professionnalisme	Guide des bonnes pratiques
6	Effet Influence	S'inscrire comme entité avec ces partenaires dans une démarche TSD	Cahier de charge TSD
7	Infrastructure	Préserver les infrastructures pour la non dégradation des voies routières	Interdire la surcharge de marchandises

2 Entreprise de Transport (suite)			
N°	Attributs	Rôle*	Obligations / Responsabilités*
8	Véhicule	Tracer une politique de rajeunissement du parc de véhicule et de maintenance avec toutes ses facettes (préventive, systématiques et curatives)	Encourager le leasing et le respect de la périodicité de la visite technique
9	Formation et sensibilisation	Intégrer l'esprit et les pratiques de TSD dans l'élaboration des programmes de formation (diplômantes, qualifiantes et continue)	Compagne de communication et de sensibilisation de la stratégie TSD, surtout les canaux de communication, susceptibles d'influencer toutes les cibles.
10	Engagement RSE	Intégrer les pratiques RSE dans la stratégie de l'entreprise	Augmenter le taux des conducteurs déclarés en CNSS à 100%. Réduire l'empreinte carbone

* : Les rôles et obligations / Responsabilités explicités pour chaque PP, sont à titre indicatif et non pas titre limitatif ; Plusieurs rajouts peuvent être prévus, en fonction des exigences de l'environnement et de la conjoncture de l'Etat souverain.

Ⓜ Tableau N°7 : Explication des rôles et mission de l'Entreprise de Transport dans le TSD

4.2.3. La partie prenante : Conducteur

3 Conducteur			
N°	Attributs	Rôle*	Obligations / Responsabilités*
2	Responsabilité	- Conduire d'une manière économique, rationnelle, responsable, sûre et durable, afin d'assurer sa sécurité et la sécurité de toutes les parties prenantes TSD.	
3	Comportement	Se comporter responsable dans la conduite, avec le respect du code de la route, les normes techniques...	
4	Opposition et	Participer dans des manifestations et grèves pacifiques et responsables	

	refus	contre les manquements des acquis et droits des conducteurs.
5	Compétence	- Maîtriser la conduite rationnelle, responsable, sûr et durable. - Avoir le permis de conduite et la carte professionnel
8	Véhicule	- Assurer la vérification périodique des véhicules avant chaque utilisation journalière du véhicule. - Veiller sur le suivi de la maintenance préventive et curative du parc matériel.
9	Formation et sensibilisation	- Participer périodiquement aux sessions de formation (chaque cinq année pour le renouvellement de la carte professionnelle)
* : Les rôles et obligations / Responsabilités explicités pour chaque PP, sont à titre indicatif et non pas titre limitatif ; Plusieurs rajouts peuvent être prévus, en fonction des exigences de l'environnement et de la conjoncture de l'État souverain.		

⊕ Tableau N°8 : Explicitation des rôles du Conducteur dans le TSD

4.2.4. La partie prenante : Système éducatif

4 Système éducatif			
N°	Attributs	Rôle*	Obligations / Responsabilités*
1	Pouvoir	Avoir un rôle décisionnel dans les programmes de formation	Introduire le TSD dans les différents programmes de formations Marocains (Sensibilisation, Diplômâtes, certifiantes, qualifiantes et continues)
2	Responsabilité	Assurer les bases de formations TSD	Élaborer des programmes type de formation TSD
3	Comportement	Favoriser et encourager l'introduction les programmes de formation TSD dans vis-à-vis de tous les public (enfants, stagiaires, étudiants, citoyens...)	Sensibiliser les enseignants, formateurs, conseillers, consultants, professeurs, managers... sur les formations TSD
5	Compétence	Construire des programmes de formation TSD pertinent et durable	Adaptation des programmes selon les niveaux éducatifs
6	Effet Influence	Faire influencer les étudiants pour le TSD	Faire des ateliers sur le TSD réalisés par des étudiants

⊕ Tableau N°9 : Explicitation des rôles du Système éducatif dans le TSD

4 Système éducatif (suite)			
N°	Attributs	Rôle*	Obligations / Responsabilités*
9	Formation et sensibilisation	Exécution des programmes de formation TSD	Imprimer des livres éducatif TSD
10	Engagement RSE	Participer à promouvoir l'esprit et les principes de TSD dans les différents programmes de formations, vis-à-vis des différents publics.	
* : Les rôles et obligations / Responsabilités explicités pour chaque PP, sont à titre indicatif et non pas titre limitatif ; Plusieurs rajouts peuvent être prévus, en fonction des exigences de l'environnement et de la conjoncture de l'Etat souverain.			

4.2.5. La partie prenante : Chargeur

5 Chargeur			
N°	Attributs	Rôle*	Obligations / Responsabilités*
2	Responsabilité	Considérer le transporteur comme partenaire.	Assumer ses obligations et responsabilités en matière de TSD, dans le champ de son activité (respect du poids en charge, réglementation en matière de transport dangereux, conformité des papiers : Lettre de voiture, liste de colisage, instruction de sécurité...)
3	Comportement	Se manifester respectueux et responsable vis-à-vis la réglementation de TSD.	- Interdire aux transporteurs la surcharge de marchandises, - Appliquer les règles de sécurité en arrimage, séparation de marchandises dangereuses.
5	Compétence	Respecter et appliquer le contrat de transport sûr et durable	Indique dans les contrats de transport des close concerne le TSD
6	Effet Influence	Influencer sur transporteurs, à travers des audits et contrôles.	Réaliser des audits seconds partis aux transporteurs.
8	Véhicule	Respecter aux exigences techniques	Exiger aux transporteurs des véhicules, respectant les normes de sécurités et développement durable.
10	Engagement RSE	Veiller à la planification du transport, en faisant appel aux transporteurs labélisés ou engagés en TSD.	Développer des partenariats avec les transporteurs en matière de TSD

** : Les rôles et obligations / Responsabilités explicités pour chaque PP, sont à titre indicatif et non pas titre limitatif ; Plusieurs rajouts peuvent être prévus, en fonction des exigences de l'environnement et de la conjoncture de l'Etat souverain.*

⊙ **Tableau N°10** : Explication des rôles du Chargeur dans le TSD

4.2.6. La partie prenante: Centre de visite technique

6 Centre de visite technique			
N°	Attributs	Rôle*	Obligations / Responsabilités*
1	Pouvoir	Pouvoir technique sur l'octroi du certificat de visite technique.	- Décider la conformité technique des véhicules, - Etre impartiale dans l'octroi des certificats de véhicules.
2	Responsabilité	Assumer l'entière responsabilité en matière de conformité technique des véhicules contrôlés.	- S'assurer de la conformité technique des véhicules selon les exigences et les cahiers de charges, - Apposer des sanctions fortes e fermes et en cas de fraude du centre de visite (falsification des résultats des visites techniques).

⊙ **Tableau N°11** : Explication des rôles du Centre de visite technique dans le TSD

6 Centre de visite technique (suite)			
N°	Attributs	Rôle*	Obligations / Responsabilités*
3	Comportement	Appliquer avec diligence et loyauté le code déontologique du métier	Se montrer le professionnalisme, neutralité, impartialité, exactitudes... dans l'exercice du métier.
5	Compétence	Délivrance des certificats de conformités techniques fiables	
8	Véhicule	Expertiser minutieusement les véhicules pour la détection des anomalies réels et potentiels	
9	Formation et sensibilisation	Assurer le double fonctionnement du centre Visite : contrôle de conformité et sensibilisation & formation	- Journée portes ouvertes sur le TSD - Affiches, dépliants et livret sur les thématiques de TSD
10	Engagement RSE	- Veiller sur le respect des normes environnementales par les véhicules moteurs (Empreinte Carbone) - S'engager en RSE, pour comme étant un acteur citoyen (Lutte contre la corruption), etc.	
* : Les rôles et obligations / Responsabilités explicités pour chaque PP, sont à titre indicatif et non pas titre limitatif ; Plusieurs rajouts peuvent être prévus, en fonction des exigences de l'environnement et de la conjoncture de l'État souverain.			

4.2.7. La partie prenante : Associations professionnelles & syndicat

7 Associations professionnelles & syndicat			
N°	Attributs	Rôle*	Obligations / Responsabilités*
2	Responsabilité	Participation à l'élaboration à la stratégie nationale de TSD	- Planification et réalisation de diverses activités en matière de TSD
4	Opposition et refus	Refuser des pratiques ou projet de lois Étatiques non avantageux en matière de TSD	- Grève des transporteurs
5	Compétence	Étudier, analyser et proposer les problèmes en communs et récurrents des entreprises de transport en matière de TSD	- Réalisation des études sectorielles dans le secteur de transport et sécurité routière
6	Effet Influence	Faciliter l'intégration de la culture TSD, grâce aux regroupements syndicaux et associatifs	- Mobiliser le maximum des associés ou adhérents pour intégrer le TSD
9	Formation et sensibilisation	Participer et soutenir les programmes d'études et formations en matière de TSD	- Réalisation des colloques, salons, journées d'études... sur les thématiques touchant le TSD
10	Engagement RSE	Encourager à l'adhésion à l'intégration des TSD auprès des entreprises de Transport.	- Réaliser un guide, ou mode d'emploi de TSD
* : Les rôles et obligations / Responsabilités explicités pour chaque PP, sont à titre indicatif et non pas titre limitatif ; Plusieurs rajouts peuvent être prévus, en fonction des exigences de l'environnement et de la conjoncture de l'Etat souverain.			

📌 **Tableau N°12** : Explicitation des rôles des Associations professionnelles & syndicat dans le TSD

4.2.8. La partie prenante : Constructeur

8 Constructeur			
N°	Attributs	Rôle*	Obligations / Responsabilités*
2	Responsabilité	Respecter des aspects sécuritaires et environnementaux, dans tout le cycle de vie d'un véhicule.	
5	Compétence	S'engager massivement en Recherche et développement pour la construction des véhicules de plus en plus favorisant les finalités de TSD.	
7	Infrastructure	Favoriser la protection et la sauvegarde des routes et infrastructures, grâce à une conduite rationnelle et stationnement réglementaire.	

8 Constructeur (suite)			
N°	Attributs	Rôle*	Obligations / Responsabilités*
8	Véhicule	Construction des véhicules sûrs et durables, dotés des technologies fiables, et efficaces (à titre d'exemple, Moteurs Euro 6, moteurs à combustion hybride...)	
9	Formation et sensibilisation	Elaboration des stratégies de communication multi dimensionnelles favorisant l'acquisition des véhicules respectant les principes de TSD, grâce aux compagnes de sensibilisation, information, session de formation, salons et foires, vidéos, flyers....	
10	Engagement RSE	Développer un label ou image de marque respectant le TSD e la citoyenneté	Sponsoriser des événements favorisant le TSD
* : Les rôles et obligations / Responsabilités explicités pour chaque PP, sont à titre indicatif et non pas titre limitatif ; Plusieurs rajouts peuvent être prévus, en fonction des exigences de l'environnement et de la conjoncture de l'Etat souverain.			

⊕ **Tableau N°13** : Explication des rôles du Constructeur dans le TSD

4.2.9. La partie prenante : Société civile

9 Société civile			
N°	Attributs	Rôle*	Obligations / Responsabilités*
2	Responsabilité	Se porter responsable moralement et civilement vis-à-vis le TSD	Se manifester en actions associatives TSD
4	Opposition et refus	- Avoir le droit Participer pacifiquement dans des manifestations contre les manquements des acquis et droits des citoyens en matière de TSD.	
5	Compétence	- Se mobiliser des événements associatifs dans les thématiques de TSD	
6	Effet Influence	- Avoir la possibilité d'influencer l'opinion publique et les scènes politiques en matière de sujets de TSD	
9	Formation et sensibilisation	Participer à l'élargissement du champ de formation et de sensibilisation en matière de TSD, grâce aux compagnes de	

		sensibilisation et de formation en TSD
10	Engagement RSE	- participer par des pratiques sociétales et écologiques, dans le cadre de l'esprit de développement durable, pour atteindre les finalités de TSD.
* : Les rôles et obligations / Responsabilités explicités pour chaque PP, sont à titre indicatif et non pas titre limitatif ; Plusieurs rajouts peuvent être prévus, en fonction des exigences de l'environnement et de la conjoncture de l'Etat souverain.		

4.2.10. La partie prenante : Société BTP

10	Société BTP		
N°	Attributs	Rôle*	Obligations / Responsabilités*
2	Responsabilité	Respecter des cahiers de charge techniques dans la construction des routes.	
5	Compétence	Maitriser les aspects techniques et d'ingénierie des chantiers BTP	
7	Infrastructure	Réaliser des projets routiers fiables et conformes aux cahiers de charges	
10	Engagement RSE	- S'engager en RSE, pour une entreprise citoyenne, loyale (lutte contre la corruption), etc.	
* : Les rôles et obligations / Responsabilités explicités pour chaque PP, sont à titre indicatif et non pas titre limitatif ; Plusieurs rajouts peuvent être prévus, en fonction des exigences de l'environnement et de la conjoncture de l'Etat souverain.			

🕒 **Tableau N°14** : Explication des rôles des Sociétés BTP dans le TSD

4.2.11. La partie prenante : Ateliers de réparation

11	Ateliers de réparation		
N°	Attributs	Rôle*	Obligations / Responsabilités*
2	Responsabilité	Respecter les normes techniques dans la réparation des véhicules	
5	Compétence	Maitriser efficacement la réparation (mécanique, électriques, tôlerie...) des véhicules	
8	Véhicule	Veiller sur la préservation et le maintien de toutes les performances du véhicule	
9	Formation et sensibilisation	-Accès au secteur par des professionnels compétents et qualifiés -Mise à jour des formations obligatoires pour accompagner le développement technologique de l'industrie automobile.	
10	Engagement RSE	- S'engager en RSE, pour une entreprise citoyenne, loyale (lutte contre la corruption), etc.	
* : Les rôles et obligations / Responsabilités explicités pour chaque PP, sont à titre indicatif et non pas titre limitatif ; Plusieurs rajouts peuvent être prévus, en fonction des exigences de l'environnement et de la conjoncture de l'Etat souverain.			

🕒 **Tableau N°15** : Explication des rôles des Ateliers de réparation dans le TSD

4.2.12. La partie prenante : Observatoire de la sécurité routière

12 Observatoire de la sécurité routière			
N°	Attributs	Rôle*	Obligations / Responsabilités*
2	Responsabilité	Responsabilité morale, dans le sens de la diffusion des statistiques et analyses fiables, factuelles et authentiques réalisées en matière de la sécurité routière	
6	Effet Influence	La puissance des études/Enquêtes/Statistiques et Recommandations peuvent influencer notablement la scène politique, économique, sociale et médiatique en matière de la SR	
9	Formation et sensibilisation	De facto, les études/Enquêtes/Statistiques et Recommandations réalisées par l'observatoire, jouent un rôle majeur en matière de sensibilisation des toutes les parties prenantes de la SR	
* : Les rôles et obligations / Responsabilités explicités pour chaque PP, sont à titre indicatif et non pas titre limitatif ; Plusieurs rajouts peuvent être prévus, en fonction des exigences de l'environnement et de la conjoncture de l'Etat souverain.			

📍 **Tableau N°16** : Explication des rôles de l'Observatoire de la sécurité routière dans le TSD

4.2.13. La partie prenante : Usager

13 Usager			
N°	Attributs	Rôle*	Obligations / Responsabilités*
2	Responsabilité	Se porter responsable en cas d'utilisation de la route ainsi le cas échéant en accidents	La législation ne détermine pas la responsabilité de l'usager en cas d'accident (partie vulnérable)
3	Comportement	- Se comporter responsable et civique dans le respect du code de la route et des droits des autres utilisateurs des voies publiques - Pour l'usager Majeur, il doit avoir l'aptitude totale à utiliser les voies publiques avec l'entière responsabilité et diligence.	
5	Compétence	Les conducteurs non professionnels, les Moto Cyclistes et les Cyclistes sont tenus d'avoir l'habilité et les compétences requises de conduite (selon les différents cas : voiture, moto ou vélo), le respect rigoureux du code de la route	
8	Véhicule	Pour tout conducteur d'un moyen de transport (voiture, moto ou vélo), est obligé d'entretenir régulièrement et systématiquement l'état et la fiabilité mécanique de leurs véhicules (moteurs et non moteurs)	
9	Formation et sensibilisation	- développer un esprit de conseil, d'accompagnement et de sensibilisation en matière de TSD, entre les différents usagers des voies publiques (Auxiliaires des conducteurs, adultes et mineurs)	
* : Les rôles et obligations / Responsabilités explicités pour chaque PP, sont à titre indicatif et non pas titre limitatif ; Plusieurs rajouts peuvent être prévus, en fonction des exigences de l'environnement et de la conjoncture de l'Etat souverain.			

📍 **Tableau N°17** : Explication des rôles des Usager dans le TSD

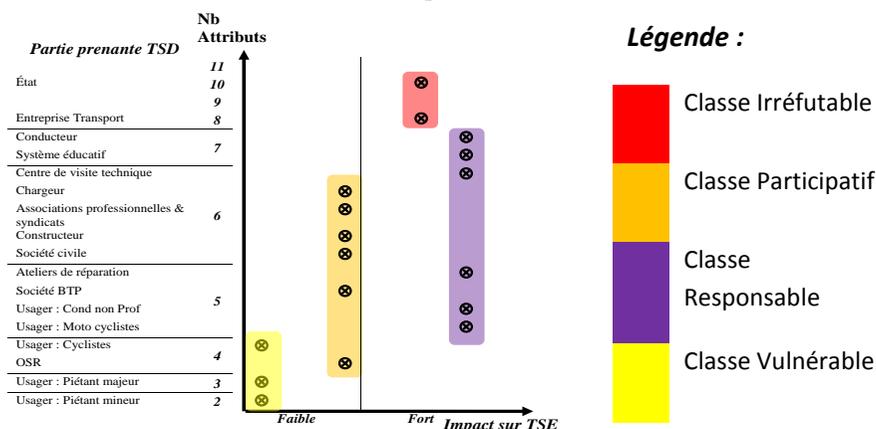
5. Rôles et responsabilités des PP et leur impact sur la sécurité routière

Arrivant à ce niveau d'analyse, nous avons voulu simuler l'impact des PP en fonction de leurs attributs (rôles et responsabilités) et leurs effets

(dégâts humains et matériels) sur la sécurité routière ; Néanmoins, faute des données factuelles (statistiques actualisées), on s’est contenté d’estimer l’impact de chaque PP sur la sécurité routière sur une échelle de deux niveaux (Majeur et Mineur), grâce aux consultations faites auprès des cadres du Ministère des équipements et de transport Marocain (dans la délégation de Tanger), et les experts en Transport Routier.

<i>Parties prenantes</i>	<i>Parts d'attributs relatifs à la sécurité routière</i>	<i>Importance d'impact sur la sécurité routière</i>
1. État	10	Majeur
2. Entreprise Transport	8	Majeur
3. Conducteur professionnel	6	Majeur
4. Système éducatif	7	Majeur
5. Chargeur	6	Mineur
6. Centre de visite technique	7	Majeur
7. Association professionnel syndicat	6	Mineur
8. Constructeur	6	Mineur
9. Ateliers de réparation	5	Majeur
10. Société civile	6	Mineur
11. Société BTP	5	Mineur
12. Observatoire de la SR	4	Mineur
13. Usager		
Conducteur non professionnel	5	Majeur
Moto cyclistes	5	Majeur
Cyclistes	4	Mineur
Piéton majeur	3	Mineur
Piéton mineur	2	Mineur

🕒 **Tableau N°18 :** Classement des PP par parts d’attributs relatifs à la SR et l’importance d’impact sur la SR



🕒 **Figure N°2 :** l’impact des PP sur la sécurité routière dans le TSD

Le graphique ci-dessous représente la réparation des PP en fonction des parts d’attributs relatifs à la SR et l’importance d’impact sur la SR. La concentration des PP sur le graphique dégagent quatre classes de responsabilité que l’on a désignée, sous les appellations suivante : Classe Irréfutable, Classe Participatif, Classe Responsable et la Classe Vulnérable.

Classes de Resp.	Parties prenantes	Descriptif
Irréfutable	- Etat	la partie prenante recevant le plus d’attention est celle qui est appelée « Irréfutable », ayant la prise en charge la quasi-totalité des attributs du système TSD, avec un impact fort sur la sécurité routière. Par conséquent, cette classe « Irréfutable » est la partie prenante la plus en mesure d’influencer, de gérer de mener et de tracer les stratégies, les actions et les comportements des PP « Vulnérable » grâce à la contribution des PP participatives.
	Entreprise de transport	
Responsable	- Conducteur professionnel	C’est la partie la plus déterminante dans la mise en œuvre de la sécurité routière. Elle présente un impact direct sur le résultat final du processus, on la considère comme « Responsable », or elle possède de cinq à sept attributs, avec un impact fort sur la sécurité routière
	- Système éducatif	
	- Centre de visite technique	
	- Ateliers de réparation	
	- Conducteur non professionnel (voiturier et motocycliste)	
Participatif	- Société civile	Quand elle détient de quatre à six attributs (voire même parfois à sept attributs), il s’agit d’une PP dite « Participatif », qui relie d’une manière modérée les PP Irréfutables et les Vulnérables . Elle participe pleinement à la sensibilisation et au développement du TSD. Son impact sur la sécurité routière est entre moyen à faible.
	- Associations professionnelles	
	- Chargeur	
	- Constructeur	
	- BTP	
- Observatoire de la SR		
Vulnérable	- Usager : Cyclistes, Piétant majeur, Piétant mineur	• Comme elle ne possède que trois à quatre attributs, la PP est considérée comme « Vulnérable ». Elle n’a souvent pas des impacts directs sur le TSD ou du moins celle-ci ne leur porte que peu d’attention.

⊙ **Tableau N°19** : Définition des classes de responsabilité des parties prenantes dans le TSD

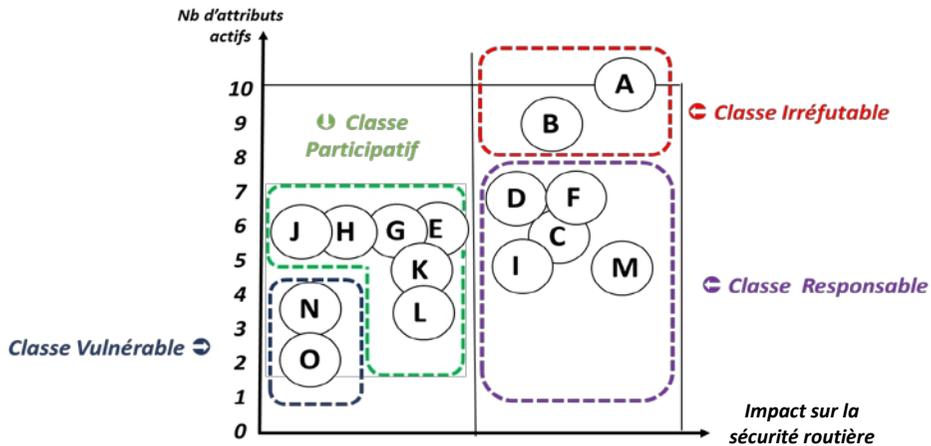


Figure N°3 : Matrice de responsabilités des parties prenantes en TSD

Légende		
(A) Etat	(B) Entreprise de transport Chargeur	(C) Conducteur professionnel
(D) Système éducatif	(E) Constructeur	(F) Centre de visite technique
(G) Associations professionnelles	(H) BTP	(I) Ateliers de réparation
(J) Société civile	(K) Usager : Cyclistes	(L) Observatoire SR
(M) Usager : Conducteur non professionnel	(N) Usager : piétant Majeur et Mineur	(O) Usager : piétant Majeur et Mineur

Dans le but, de formaliser un outil de mesure de responsabilité des PP en TSD, la matrice ci-dessous vise à positionner chaque PP en termes de prise de responsabilité dans la sécurité routière, en fonction de l'importance d'attributs engagés et de l'impact matériel sur la sécurité routière. La réparation dégage quatre classes possibles de positionnement :

- ▶ **Classe Irréfutable** : c'est une classe qui a un nombre élevés des attributs engagés (≥ 8) avec un impact direct et fort sur la sécurité routière ;
- ▶ **Classe Responsable** : elle concerne une classe qui un nombre important des attributs (un peu moins que la classe irréfutable : 5 à 7), mais avec un impact fort sur la sécurité routière.
- ▶ **Classe participatif** : c'est la classe qui accompagne le TSD avec un nombre moyen d'attributs (4 à 6) et un impact moyen à faible sur la sécurité routière.
- ▶ **Classe vulnérable** : on parle ici d'une classe qui a le nombre le plus faible d'attributs avec un impact minime sur la sécurité routière

Entreprise Transport	National	- Réunion de commission Maroc Européen	-	-	-
	Régional	-	-	-	-
	Local	- Orientation stratégique interne TSD	- Formation et sensibilisation interne TSD	- Dispositif de contrôle TSD	- Contrôle TSD

** : Eléments et propos à titre indicatif et non pas titre limitatif ; Plusieurs rajouts ou adaptations peuvent être prévus, en fonction des exigences de l'environnement et de la conjoncture de l'Etat souverain.*

Tableau N°20 : Plan d'action des PP de la classe de responsabilité : Irréfutable

TSD PP		Horizon des actions	Stratégique*	Tactique*	Opérationnel*	Temps Réel*
		Degré de responsabilité : Responsable				
Centre de visite technique	National*	Local*	- Stratégie nationale de standardisation des normes de visites techniques	- Mise en œuvre d'une campagne de communication multidimensionnelle favorisant les valeurs de citoyenneté et la RSE	- Lutte contre les fraudes et la corruption - Professionnalisme/Rigueur	- Suivi des indicateurs par le biais des bases de données centrales - Contrôle suivi et sensibilisation TSD
	Régional*					
Conducteur	National	Local	Stratégie nationale de développement des compétences en conduite TSD au profit de toutes les catégories des conducteurs	Conduire d'une manière économique, rationnelle, responsable, sûre et durable, afin d'assurer sa sécurité et la sécurité de toutes les parties prenantes TSD.		
	Régional					

Tableau N°21 : Plan d'action des PP de la classe de responsabilité : Responsable

TSD PP		Horizon des actions		Stratégique*	Tactique*	Opérationnel*	Temps Réel*
		<i>Degré de responsabilité : Participatif</i>					
Association professionnel syndicat	National*	Commission nationale de communication TSD - Veille stratégique TSD	- Forum, sensibilisation et formations	Journées portes ouvertes et calendrier des évènements TSD	- Retour d'expérience		
	Régional*	Commission régionale de communication TSD	- Expertise et accompagnement	- Consolidation des expériences	Compte rendu et diffusion des réalisations		
	Local*	- Normalisation TSD	- Mise à niveau des opérateurs	- Conseil et suivi	- Compte rendu des réalisations		
Chargeur	National*	Intégration des stratégies TSD Respect des finalités TSD	- Mise en œuvre d'une campagne de communication multi dimensionnelle favorisant les valeurs de citoyenneté et la RSE	- Formation et sensibilisation TSD	- Contrat type TSD		
	Régional*						
	Local*						
Système éducatif	National	Intégration du TSD dans les différents programmes de formations (enseignement primaire, secondaire, supérieur et professionnel)	- Participation à la journée Nationale de la SR	- Elaborer un plan d'action national TSD	Mise en œuvre et suivi à travers des indicateurs de réalisation et de performances.		
	Régional		- Participation à la semaine régionale de la SR	- Elaboration d'un plan d'action régional TSD			
	Local		- Formation des enseignants sur le domaine TSD	- Elaboration d'un plan d'action local TSD			
Constructeur	National*	S'engager massivement en Recherche et développement pour la construction des véhicules de plus en plus favorisant les finalités de TSD.		- Produire des véhicules sûrs et durables	- Sensibilisation et formation		
	Régional*						
	Local*						
* : <i>Eléments et propos à titre indicatif et non pas titre limitatif ; Plusieurs rajouts ou adaptations peuvent être prévus, en fonction des exigences de l'environnement et de la conjoncture de l'Etat souverain.</i>							

❶ **Tableau N°22** : Plan d'action des PP de la classe de responsabilité : Participatif

TSD PP		Horizon des actions	Stratégique*	Tactique*	Opérationnel*	Temps Réel*
		Degré de responsabilité : Participatif				
Société BTP	National	Respecter des cahiers de charge techniques dans la construction des différentes infrastructures routières dans le pays.			Respect les normes la sécurité routière lors de la réalisation des infrastructures	
	Régional					
	Local					
Société civile	National	-Encourager la création des associations et ONG ambitionnant les finalités TSD		Participation à la journée Nationale de la SR	Elaborer un plan d'action national TSD	Mise en œuvre et suivi à travers des indicateurs de réalisation et de performances.
	Régional			Participation à la semaine régionale de la SR	Elaboration d'un plan d'action régional TSD	
	Local			Coordination des événements locaux sur les thématiques de TSD par les acteurs de la société civile	Elaboration d'un plan d'action local TSD	
* : <i>Eléments et propos à titre indicatif et non pas titre limitatif ; Plusieurs rajouts ou adaptations peuvent être prévus, en fonction des exigences de l'environnement et de la conjoncture de l'Etat souverain.</i>						

🕒 **Tableau N°23** : Plan d'action des PP de la classe de responsabilité : Participatif (suite)

TSD PP		Horizon des actions	Stratégique*	Tactique*	Opérationnel*	Temps Réel*
		Degré de responsabilité : Vulnérable				
Usager	National	Mise en œuvre d'une campagne de communication multi dimensionnelle (à travers les différents canaux de communication) favorisant le développement d'un esprit de conseil, d'accompagnement et de sensibilisation en matière de TSD.			participer par des pratiques sociétales et écologiques, dans le cadre de l'esprit de développement durable, pour atteindre les finalités de TSD : Education routière, respect du code de la route, protection de l'environnement...	
	Régional					
	Local					
* : <i>Eléments et propos à titre indicatif et non pas titre limitatif ; Plusieurs rajouts ou adaptations peuvent être prévus, en fonction des exigences de l'environnement et de la conjoncture de l'Etat souverain.</i>						

🕒 **Tableau N°24** : Plan d'action des PP de la classe de responsabilité : Vulnérable

7. Matrice de flux des PP :

Afin de faciliter l'échange et la communication entre les différentes PP du système TSD, la matrice ci-après élucide pour chaque PP, le type de communication à établir avec toutes les autres PP, dans le but d'une mise en œuvre efficace du système TSD.

2. Entreprise de Transport	1. Etat		PARTIES PRENANTES										
	1. Etat	2. Entreprise Transport	3. Conducteur	4. Centre de visite technique	5. Chargeur	6. Système éducatif	7. Association professionnelle syndicat	8. Constructeur	9. Société BTP	10. Société civile	11. Ateliers de réparation	12. Observatoire de la SR	13. Usager
Respect des conditions d'accès à la profession, Respect de la réglementation en vigueur	<p>Remonte les différents rapports et PV relatifs à la SR</p> <p>Décline les différentes réglementations aux ministères et instances impliquées dans la SR</p>	Contrat programme, lois et cahier de charge.	Guide de conduite, Permis de conduire, Carte Professionnelle	Lois Cahier de charge et réglementation (Agrément, PV d'infraction)	Lois (en cas de surcharge technique)	Contrat d'insertion de la sécurité dans le cursus éducatif, Cahier de charge autoécole ; Programme pédagogique pour les permis de conduire, cahier de charge de FP conducteurs	Contrat programme (Ex : CCGM, Syndicat professionnel des auto-écoles...)	Contrat programme	Cahier de charge, appel d'offre, Ordre de service et PV de contrôle	Autorisations, Accompagnements, Subventions,	Condition d'accès, qualifications, autorisation, Normes techniques et Cahier de charge	Cahier de charge, Cadre réglementaire, Ordre d'études, champs d'activités	Promotion et sensibilisation
Conditions favorable de travail, Ordre de service, Formation continue													
Véhicule, Documents de bord.													
Offre technique et commerciale adéquate avec les besoins du													
Proposition d'amélioration des programmes de formation													
Suggestion et programme d'amélioration													
Besoins et recommandations en véhicule sûr et durable													
Réparation efficace des véhicules selon les normes techniques légales et réglementaires													
Statistiques, contraintes, propositions, suggestions, améliorations ...													

PC : permis de conduire, CP : carte professionnelle, CVT : certificat de visite technique, FP : formation professionnelle

Tableau N°25 : Tableau d'interaction de flux entre les PP dans le système TSD

<i>Interaction des flux</i>		PARTIES PRENANTES												
		1. Etat	2. Entreprise Transport	3. Conducteur	4. Centre de visite technique	5. Chargeur	6. Système éducatif	7. Association professionnel syndicat	8. Constructeur	9. Société BTP	10. Société civile	11. Ateliers de réparation	12. Observatoire de la SR	13. Usager
8. Constructeur	Dossier de conformité technique	Dossier de conformité technique	Véhicule durable	Véhicule durable, Chronotachygraphe		Proposition d'amélioration des programmes FP (innovation technologique et mécanique...)					Guides d'emploi et manuels relatifs aux véhicules explicites et clairs	Statistiques, contraintes, propositions, suggestions, améliorations ...		
9. Société BTP	Conformité technique des infrastructures											Statistiques, contraintes, propositions		
10. Société civile	Programme de des actions et projets de sensibilisation											Statistiques, contraintes, propositions, suggestions, améliorations		Evénement TSD
11. Ateliers de réparation		Dossier de suivi technique de véhicules												
12. Observatoire de la SR	Présente des études, réflexion, Benchmarking, veille	Sensibilisation de l'ensemble de PP par les dégâts de l'insécurité routière												
13. Usager	En cas d'accident (PV ...), en cas d'infraction					Dossier administratif, pour bénéficier de la formation				adhésion et				

PC : permis de conduire, CP : carte professionnelle, CVT : certificat de visite technique, FP : formation professionnelle

Conclusion

L'adaptation de la stratégie des transports et les politiques publiques aux exigences et finalités du transport sûr et durable ne pourra se réaliser que si un certain niveau de maturité et de responsabilité se développent en commun accord entre l'ensemble des les parties prenantes.

La politique commune de transport est à un grand carrefour de choix et d'enjeux. L'avenir dépend de l'utilisation rationnelle et efficace des stratégies innovantes en matière de TSD, ainsi que le recours renforcé à la recherche scientifique dans ce domaine.

Les parties prenantes ont le grand mérite et la grande responsabilité d'apporter le cadre de réflexion qui manquait au concept de responsabilité et de collaboration (*Responsabilité collaborative*) en matière de TSD. Ainsi, la notion de parties prenantes permet d'identifier et d'organiser les multiples obligations et interventions envers les différents groupes qui y contribuent. Par conséquent, les parties prenantes sont les mieux placés et la plus mobilisateurs pour intégrer les notions de sécurité et durabilité dans les problématiques du transport ; Or ils constituent une centre d'analyse générateur de :

- Proposition des visions alternatives de la gouvernance du transport sûr et durable ;
- Proposition des mécanismes de management par objectifs/actions orientés TSD ;
- Rôle de médiateur/Arbitre dans les problèmes du TSD à tous les niveaux entre les acteurs, afin d'assurer une implication et interaction de toutes les parties prenantes.

Ressources Bibliographiques:

Sources académiques:

1. KAMMAS S., ZENDAL S., (2014), « Transport Sûr et Durable : concepts, Etat des lieux au Maroc et proposition d'une réflexion innovante en système de management de TSD », European Scientific Journal, Vol.10, pp 458-482
2. 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.

Rapports officiels:

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