

Royaume du Maroc













Ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau
Comité National de Prévention des Accidents de la Circulation

ETUDE DE MESURAGE DES INDICATEURS COMPORTEMENTAUX DES USAGERS DE LA ROUTE 2018

Principaux résultats de l'enquête

18 décembre 2018

Sommaire

		Contexte
		Objectifs
		Approche méthodologique
		Informations recueillies
		Principaux résultats

Contexte

- Les accidents de la route entraînent plus de 1,35 million de décès par an environ. Ils coûtent à la plupart des pays 3% de leur produit intérieur brut. (OMS)
- Au Maroc, environ 3.500 personnes sont tuées et plus de 100.000 autres personnes sont blessées chaque année sur les routes, soit près de 10 décès et de 278 blessés par jour.
- Le Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies (ODD) a fixé une cible ambitieuse pour la sécurité routière, à savoir diminuer de moitié le nombre total des morts et des blessés dûs aux accidents de la route d'ici à 2020. Un plan mondial – Décennie d'action pour la sécurité routière, 2011-2020 vise à concrétiser cette objectif. *
- Le Maroc a mis en place une stratégie nationale de sécurité routière 2017-2026 avec un objectif de réduction de la mortalité de 50% due aux accidents de la route à l'horizon 2026.
- Pour qu'une politique de sécurité routière soit efficace, il est important de mettre au point des indicateurs de performance pertinents (ceinture de sécurité, casque, vitesse,...) et d'en assurer le suivi afin de se rendre compte des progrès accomplis et de l'efficacité des mesures mises en place.
- Dans ce cadre, le Comité National de Prévention des Accidents de la Circulation (CNPAC) réalise périodiquement des enquêtes de mesurage des indicateurs comportementaux des usagers de la route.

Objectifs

- Evaluer la prévalence de certains comportements à risque des usagers routiers.
- Les résultats de la présente enquête permettraient de disposer d'un tableau de bord instantané composé de 9 indicateurs rigoureusement sélectionnés, 7 en milieu urbain et 2 en rase campagne :
 - En milieu urbain :
 - Le respect du port de la ceinture de sécurité en sièges avant ;
 - Le respect du port des casques par les usagers de deux-roues à moteur ;
 - Le respect de l'arrêt au passage d'un signal stop ;
 - Le respect des passages de feux de carrefours au rouge ;
 - Le respect de la signalisation de changement de direction ;
 - Le respect de la priorité de passage à droite ;
 - Le respect de la priorité au carrefour giratoire.
 - En rase campagne :
 - Le respect du port de la ceinture de sécurité en sièges avant et arrière ;
 - Le respect d'usage des casques par les usagers de deux-roues à moteur.

Approche méthodologique

- L'approche méthodologique utilisée relève des méthodes de mesure de la prévalence et celles de l'observation directe des comportements des populations étudiées.
- En milieu urbain, 53 points d'observation par indicateur, répartis entre 19 villes représentatives du milieu urbain national.
- En rase campagne, 50 points d'observation par indicateur, représentatifs de l'ensemble du réseau routier national.
- Les observations ont été effectuées de jour pendant trois jours (mardi, jeudi et samedi) du mois de septembre 2018, de 8h00 du matin jusqu'à 18h00.

Informations recueillies

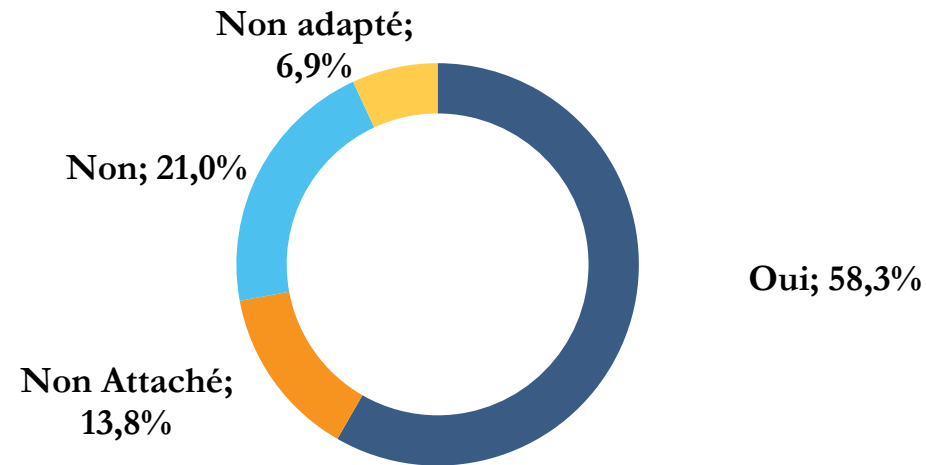
Pour chacun des neuf indicateurs comportements, les informations suivantes sont recueillies par les observateurs sur le terrain :

- Le nom du site ;
- La date et l'heure ;
- Le nom de l'observateur ;
- Les conditions climatiques dominantes ;
- Le type du véhicule ;
- L'âge et le sexe des conducteurs et des passagers ;
- Le comportement des conducteurs et des passagers.

Principaux résultats

Port du casque par les usagers des deux-roues à moteur en milieu urbain

Port du casque par le conducteur



Genre

La proportion de femmes portant un casque (49,7%) est nettement inférieure à celle des hommes (58,3%).

« Les femmes semblent moins respectueuse de la loi du port du casque: pb de nombre de cas de femmes observé »

Groupes d'âge

Les taux de port de casque sont respectivement de 66,1% et de 62,7% pour les «40 à 60 ans» et «60 ans et plus» alors qu'ils ne sont que de 59,9% et 48,5% respectivement pour les classes d'âge «25 à 40 ans» et «16 à 25 ans».

« A mesure que l'âge avance, on est plus enclin à porter le casque »

Type de véhicules

Les taux les plus élevés ont été enregistrés chez les conducteurs des «Moyennes cylindrées» (60,8%) et «Grosses cylindrées» (60,4%) et le moins élevé chez les «Triporteurs» (49,6%).

« Les conducteurs des triporteurs se mettent le plus en danger »

Villes d'observation

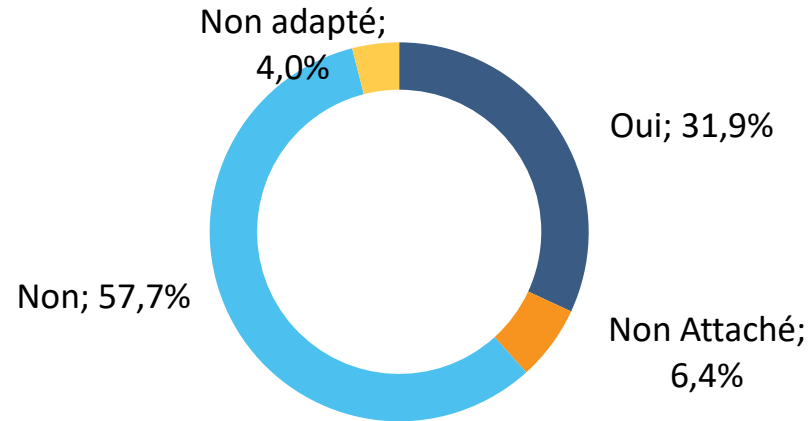
- Le taux le plus faible a été enregistré au niveau de la ville de Larache classée comme ville moyenne soit 24,4%.
- Ouarzazate considérée comme petite ville a affiché le taux de port de casque le plus élevé soit 92,4%.

«Y a-t-il une relation inverse entre la taille de ville est le respect du port du casque? »

Port du casque par les usagers des deux-roues à moteur en milieu urbain

« Une fréquence plus faible que pour les conducteurs, mais des différentiels identiques »

Port du casque par les passagers



Genre

Le taux de port de casque est de 32% pour les hommes contre 21,9% pour les femmes.

Groupes d'âge

La proportion la plus faible a été observée chez les passagers âgés entre 16 et moins de 25 ans. Ensuite, les proportions évoluent progressivement pour atteindre leur maximum pour les « 60 ans et plus » avec 49,5%.

Type de véhicules

Cette proportion est la plus faible chez les passagers des triporteurs (22,1%) suivis par ceux des «Grosses cylindrées» (30,9%), alors qu'elle est la plus élevée chez ceux des «Moyennes cylindrées» et «Petites cylindrées», respectivement 36,5% et 37,1%.

Influence du comportement du conducteur

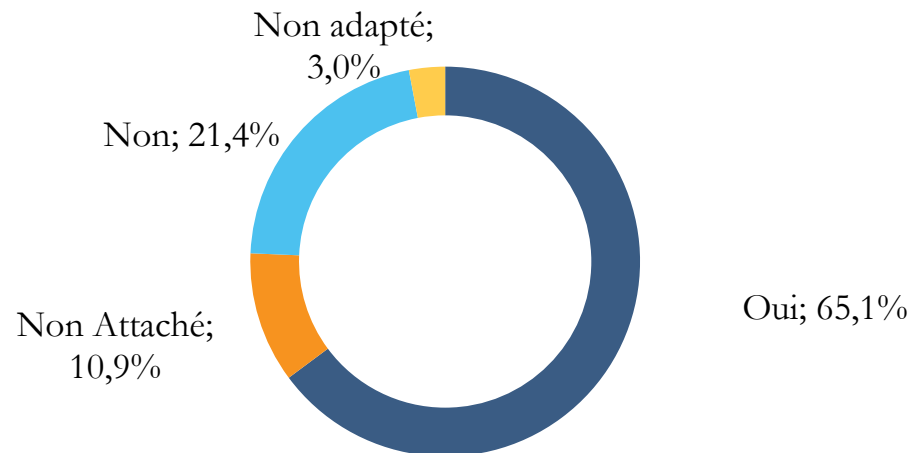
Lorsque le conducteur ne porte pas de casque il y a 81,1% de chances que le passager ait le même comportement que le conducteur. En revanche, lorsque le conducteur porte un casque, ces chances se réduisent pour atteindre 46,5%.

«Une influence certaine du conducteur sur les comportements des passagers »

Port du casque par les usagers des deux-roues à moteur en rase campagne

« Le port du casque est mieux respecté en rase campagne qu'en milieu urbain »

Port du casque par le conducteur



Genre

La proportion des femmes conductrices qui portent un casque est nettement supérieure à celle de la gente masculine (72,6% contre 64,9%).

« Contrairement à ce qui a été observé en milieu urbain »

Groupes d'âge

Le taux du port de casque est plus bas chez les conducteurs âgés de moins de 16 ans (53,8%) et ceux âgés entre 16 et 25 ans (60,1%) et plus élevé chez ceux âgés « de 60 ans et plus » (74,7%).

« même constat qu'en milieu urbain »

Type de véhicules

Les taux de port de casque sont les moins élevés pour les conducteurs des « Petites cylindrées » et des « triporteurs » avec respectivement 62,0% et 62,1% alors qu'ils sont les plus élevés pour les « Grosses cylindrées » avec 72,1%.

« Outre les triporteurs, en rase campagne les conducteurs des petites cylindres se mettent également le plus en danger »

Type de réseau routier

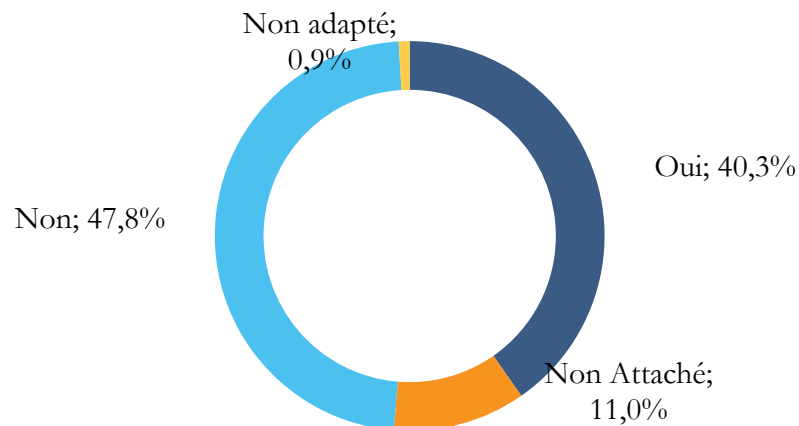
La proportion des conducteurs portant un casque est la plus élevée sur le « réseau autoroutier » avec un pourcentage de 95,4% puis le « réseau provincial » avec 67,3%. En revanche, les réseaux nationaux et régionaux affichent des proportions moins élevées soit respectivement 65,0% et 61,4%.

« Il y a lieu de chercher pourquoi en routes nationales et régionales on respecte le moins le port du casque »

Port du casque par les usagers des deux-roues à moteur en rase campagne

«Le port du casque est également mieux respecté en rase campagne par les passagers qu'en milieu urbain»

Port du casque par les passagers



Genre

On constate des écarts peu significatifs entre le pourcentage du port casque chez les hommes (40,7%) et chez les femmes (39,2%).

« Le contraire de ce qui a été observé en milieu urbain »

Groupes d'âge

Ces taux sont les moins élevés chez les groupes d'âge « 16 à 25 ans » (35,2%) et « Moins de 16 ans » (36,5%) et les plus élevés chez les personnes âgées de « 60 ans et plus » (64,7%).

« Pratiquement le même constat qu'on milieu urbain »

Type de véhicules

Les taux de port de casque sont les moins élevés pour les « triporteurs » et les « Petites cylindrées » avec respectivement 27,5% et 36,7% alors qu'ils sont les plus élevés pour les « Grosses cylindrées » avec 51,9%.

«Le même constat qu'en milieu urbain, pour ce qui est des triporteurs mais l'opposé pour les petites cylindres »

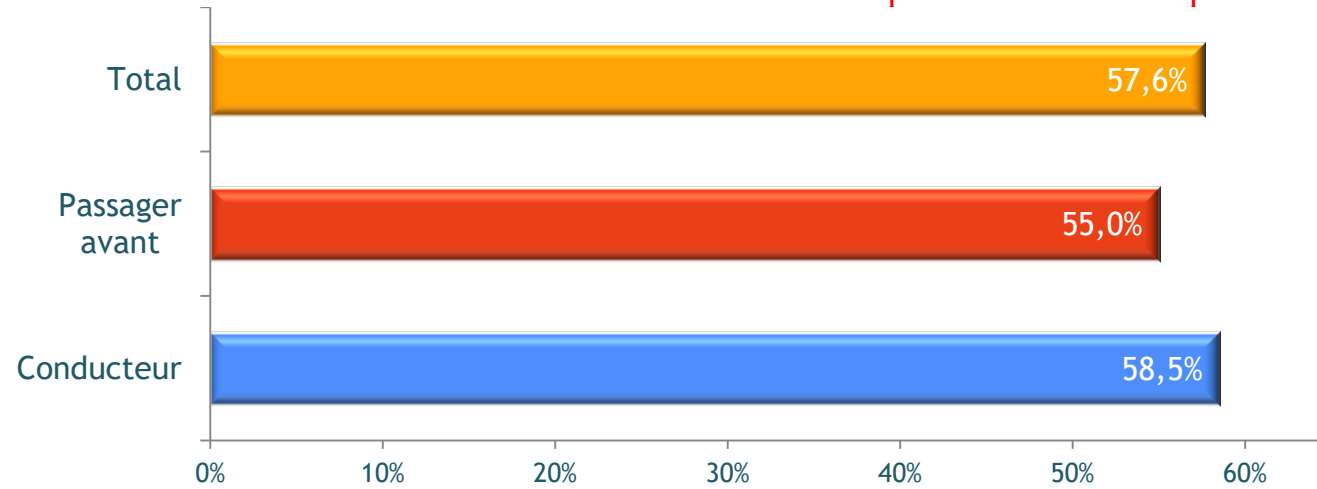
Influence du comportement du conducteur

Le port du casque par le passager est bien associé avec celui du conducteur: il y a 82,7% de chance pour le passager de ne pas porter son casque quand le conducteur fait de même. Dans le cas contraire, cette probabilité est réduite à 37,3%.

«Même constat qu'en milieu urbain »

Port de la ceinture de sécurité en milieu urbain:

« Encore un vrai problème du respect du code de la route »



Conducteur

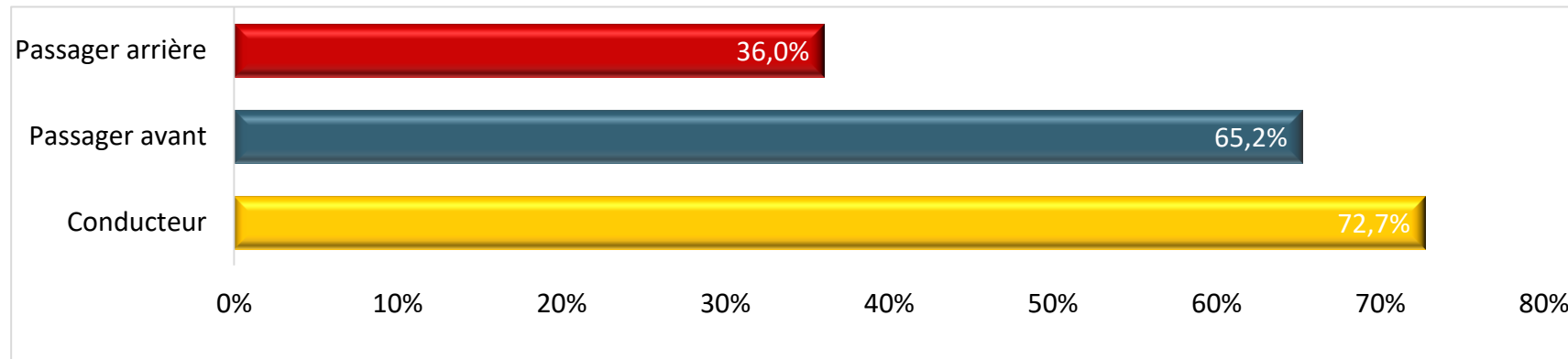
- Le pourcentage de femmes portant la ceinture de sécurité (87,2%) est nettement supérieur à celui des hommes (56,8%).
- Les taux sont plus élevés chez les jeunes âgés entre 18 et 25 ans (65,8%) et les personnes âgées de 60 ans et plus (61,4%) alors qu'ils sont moins élevés chez les personnes âgées entre 40 et 60 ans (55,8%).
- Ces taux sont plus élevés chez les conducteurs de véhicules de tourisme (84,1%) et les véhicules utilitaires légers (72,0%) suivis par les véhicules utilitaires lourds (45,7%) alors que la proportion observée chez les Taxis est nettement inférieure (14,1%) .

Passager avant

- Le taux de port de la ceinture de sécurité chez les hommes est légèrement inférieur à celui observé chez les femmes (54,4% contre 55,9%).
- Le taux le plus faible a été enregistré au niveau de la ville de Meknès (37,8%) classée comme grande ville et le plus élevé au niveau de la ville de Ben Slimane (76,7%) considérée comme petite ville
- Les comportements des conducteurs et des passagers avant sont bien corrélés: lorsque le conducteur ne porte pas de ceinture de sécurité, il y a 83,9% de chance que le passager avant ait le même comportement. Dans le cas contraire, cette probabilité atteint 82,1%.

Port de la ceinture de sécurité en rase campagne

«La législation en la matière est mieux respectée qu'en milieu urbain mais les passagers arrière nécessitent plus d'attention »



Conducteur

- 91,9% des femmes conductrices portent des ceintures de sécurité contre 71,6% des hommes conducteurs.
- Les taux les plus élevés de port de la ceinture de sécurité sont enregistrés chez les catégories d'âge de 18 à 25 ans (82,2%) et 60 ans et plus (80,9%) et les moins élevés chez celles de 25-40 ans et 40-60 ans avec respectivement 73,0% et 70,5%.
- La plus grande fréquence de conducteurs portant leur ceinture est observé au niveau du « réseau provincial » soit 79,3% et la plus faible au niveau du « réseau autoroutier » avec un pourcentage de 68,6%.
- Par ailleurs, les conducteurs des véhicules de tourisme et utilitaires légers affichent des taux de port de la ceinture de sécurité élevés soit respectivement 87,3% et 78,7%.

Passagers avant et arrière

- Pour les passagers avant, le taux le plus élevé est observé au niveau du réseau autoroutier (73,2%) et le moins élevé au niveau du réseau régional (59,4%). Pour les passagers arrière, le taux le plus élevé est observé au niveau du réseau autoroutier (52,6%) et le plus faible a été observé sur les réseaux provinciaux (28,2%).
- Les taux les plus élevés sont observés chez les passagers des véhicules de tourisme (passagers avant, 79,9% et passagers arrière, 39,1%) ou des véhicules utilitaires légers (passagers avant, 72,7% et passagers arrière, 39,1%).
- Il y a 84,3% de chances pour le passager avant de porter sa ceinture quand le conducteur boucle la sienne. Dans le cas contraire, cette probabilité est réduite à 16,5%. Concernant le passager arrière, ces probabilités sont de 51,6% et 7,4% respectivement.

Respect des passages de feux de carrefours au rouge

«C'est dans la bonne voie»



TYPE DE VEHICULES

Les conducteurs de véhicules utilitaires lourds (96,7%) et des autocars/autobus (96,5%) ont enregistré les taux les plus élevés de respect du feu rouge, suivis par les Taxis (96,0%), les véhicules utilitaires légers (95,5%) et les véhicules de tourisme (95,3%). Les deux-roues affichent des proportions variant entre 87,3% pour les petites cylindrées et 92,6% pour les triporteurs.

VILLES D'OBSERVATION

Le taux le plus élevé est enregistré au niveau des villes moyennes (97,5%) suivies par les petites villes (95,8%) et les villes intermédiaires (94,8%) et le plus faible au niveau des grandes villes (90,8%).



GENRE

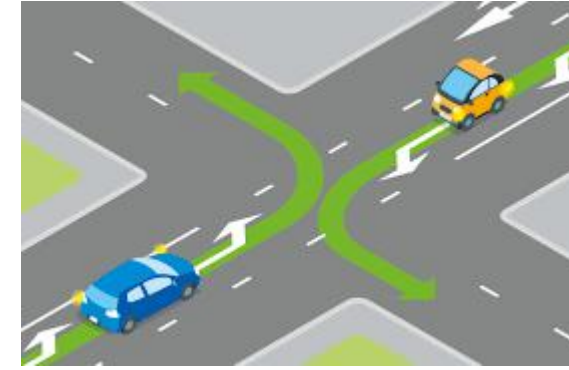
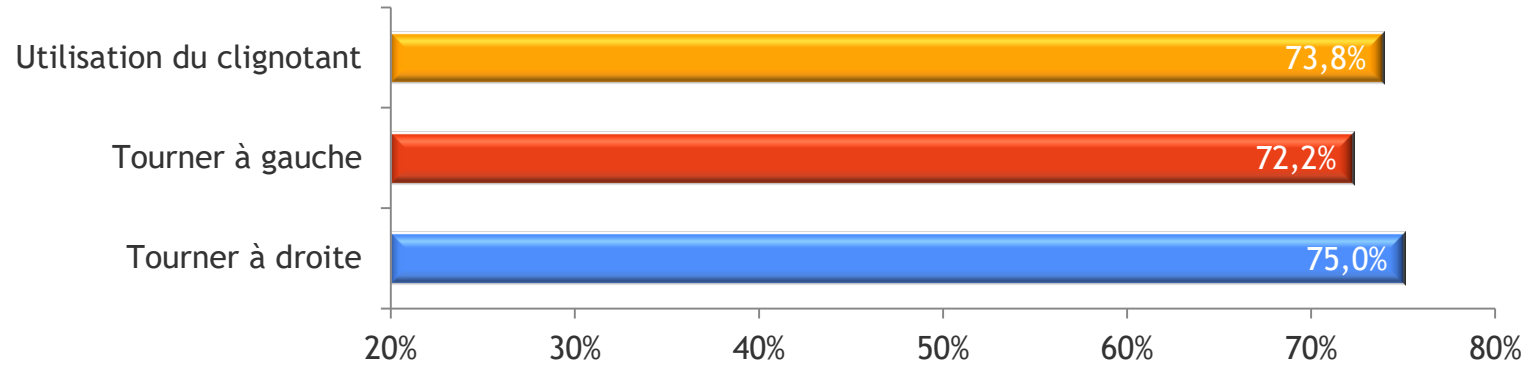
Le taux de respect des passages de feux de carrefours au rouge par les femmes (94,6%) est très proche de celui des hommes (94,4%).

AGE

Les fréquences du respect du feu rouge sont pratiquement identiques pour les classes d'âge «25 à 40 ans», «40 à 60 ans» et «60 ans et plus» (respectivement 95,0%, 94,5% et 94,3%) alors qu'elles ne sont que de 91,6% pour les plus jeunes (classe d'âge 18 à 25 ans).

Respect de la signalisation de changement de direction

TAUX GLOBAL D'UTILISATION DU CLIGNOTANT



Genre

Près de 78,3% des conductrices mettent le clignotant quand elles tournent contre 73,4% des conducteurs hommes.

Villes d'observation

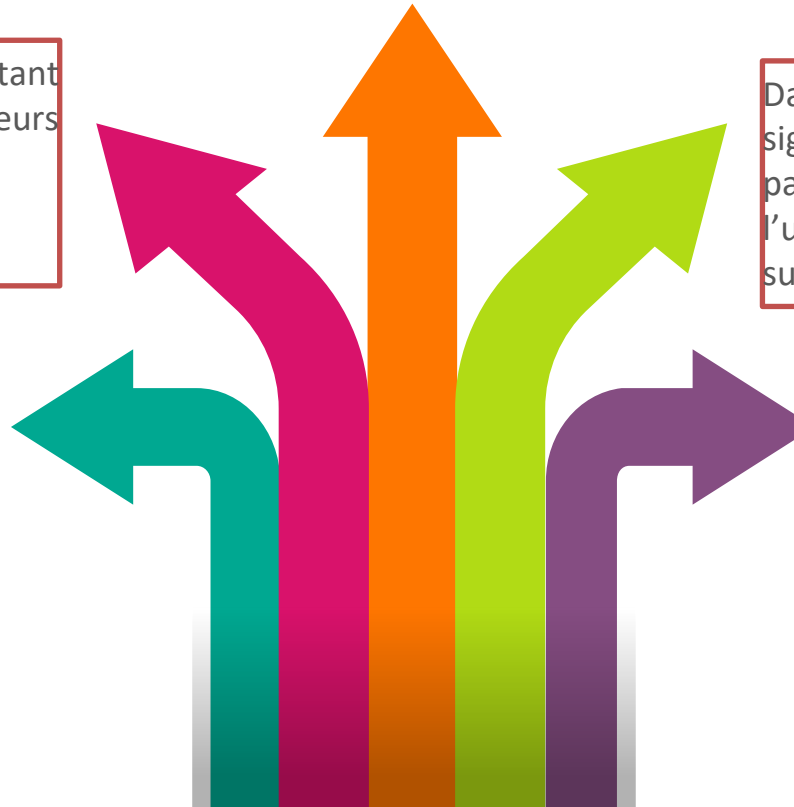
Dans les grandes villes, les conducteurs utilisent le moins la signalisation de changement de direction (64,8%) suivies par les villes de taille moyenne (76,3%) Alors qu'ils l'utilisent le plus dans les villes intermédiaires (83,2%) suivies par les petites villes (79,3%),

Age

Le taux le plus élevé de l'usage du clignotant est enregistré par les conducteurs âgés de «60 ans et plus» (78,8%), suivi par les «40-60 ans» et «25-40 ans» avec respectives de 75,2% et 74,5% et le moins élevé est enregistré par les jeunes âgés entre 18 à 25 ans (67,4%).

Type de véhicules

Les «Moyennes cylindrées » utilisent le moins la signalisation de changement de direction (56,9%) , suivis par les Petites cylindrées (62,2%), les Triporteurs (68,2%) et les Grosses cylindrées (69,6%). Les véhicules de tourisme (77,3%), les véhicules utilitaires légers (77,2%), les véhicules utilitaires lourds (77,7%) et les autocars/autobus (78,5%) enregistrent les taux d'utilisation les plus élevés.



Respect de la priorité au carrefour giratoire

Les taxis et surtout les véhicules à deux et à trois roues respectent le moins cette priorité



Le taux de respect de la priorité au carrefour giratoire est légèrement plus élevé chez les femmes conductrices où il est de 76,2% par comparaison aux hommes conducteurs (74,5%).

Les conducteurs âgés entre « 18 ans et 25 ans » (69,3%), sont moins enclins à respecter la priorité au carrefour giratoire. Le taux le plus élevé, qui est de 76,5%, est enregistré chez les « 40 à 60 ans » suivi par les « 60 ans et plus » et « 25 à 40 ans » avec des proportions respectives de 75,1% et 74,8%.

Les villes intermédiaires et les villes moyennes enregistrent les plus grandes fréquences de conducteurs qui respectent la priorité au carrefour giratoire soit 82,8% et 81,2%, respectivement. Elles sont suivies par les grandes villes (73,7%) puis par les petites villes (64,3%).

La matinée entre « 8h30 à 9h » et « 12h à 12h30 », les proportions du respect du carrefour giratoire restent stables, aux alentours du taux moyen (74,6%). L'après-midi, on constate en revanche des fluctuations avec un maximum de 75,8% pendant la tranche horaire « 13h00 à 13h30 » et un minimum de 73,6% pendant la tranche horaire « 14h30 à 15h00 ». Cependant, la différence n'est pas importante.

Les véhicules de tourisme (78,6%) affichent le taux de respect du carrefour giratoire le plus élevé suivis par les Autocars/Autobus (77,1%), les véhicules utilitaires lourds (76,0%), les véhicules utilitaires légers (75,8%) et les taxis (73,7%). Les véhicules à deux et trois roues affichent les taux de respect du carrefour giratoire les moins élevés variant entre 63,9% pour les petites cylindrées et 70,9% pour les grosses cylindrées.

Respect du la signalisation du Stop

Des résultats qui appelle à rappeler que faible vitesse au stop est une infraction...



Genre

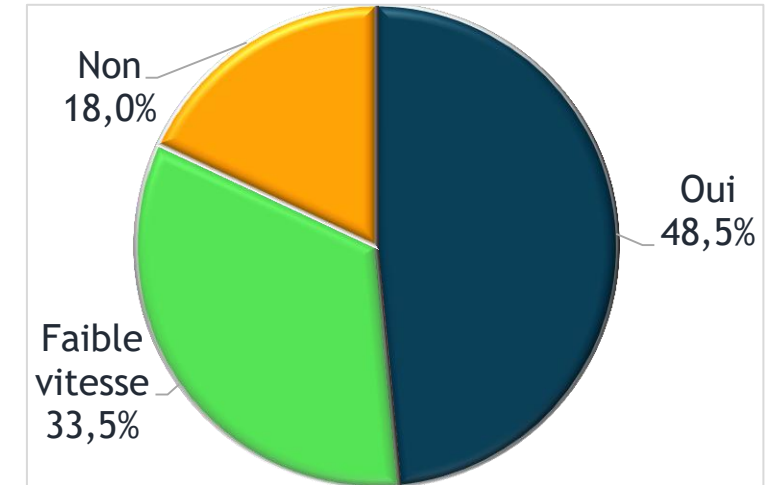
Le différentiel entre les taux observés chez les hommes (48,6%) et chez les femmes conductrices (46,4%) est peu significatif.

Age

Le taux de respect le moins élevé est observé chez les jeunes âgés de moins de 18 ans (15%), inférieur aux taux progressifs enregistrés chez les personnes âgées de 18 à 25 ans (48,1%), celles âgées de 40 à 60 ans (48,3%) et celles âgées de 25 à 40 ans (48,1%). Les personnes âgées d'âgées de 60 ans et plus ont enregistré un taux de respect du panneau stop de 52,3%.

Villes d'observation

Les petites villes affichent le taux de respect du panneau Stop le plus élevé (57,3%) nettement supérieur à celui des moyennes villes (50,3%), des grandes villes (47,1%) et des villes intermédiaires (42,1%).



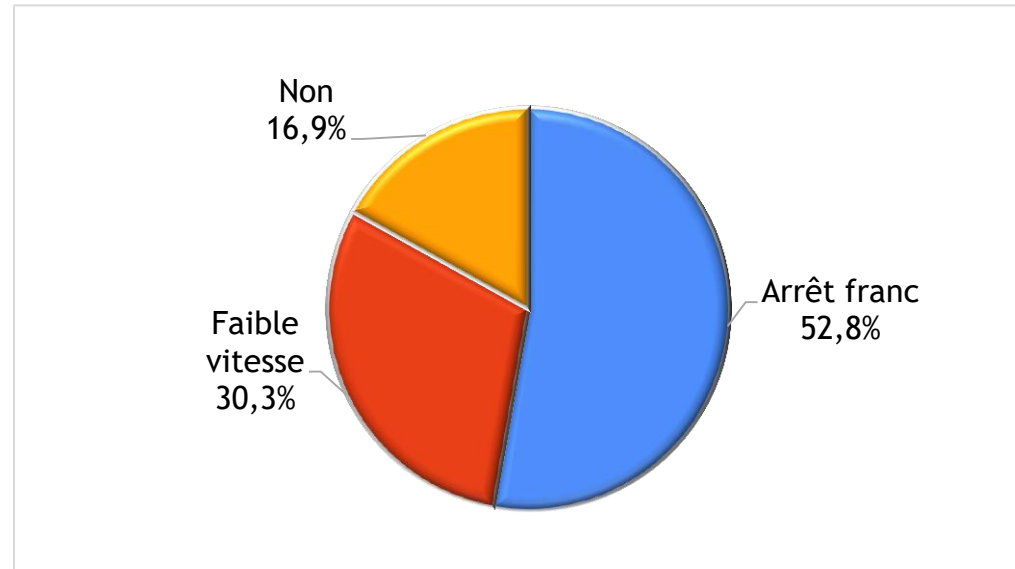
Horaires d'observation

Le taux le plus élevé de la journée atteint 50,6%, enregistré pendant la tranche horaire du 8h30 à 9h00, et le moins élevé n'est que de 47,4%, enregistré de 13h00 à 13h30. Le reste de la journée, ces taux varient plus au moins entre 47,6% et 48,6%.

Type de véhicules

Les deux-roues moyens cylindres (37,9%), Petits cylindres (42,6%), Triporteurs (46,5%), véhicules de tourisme (47,4%), véhicules utilitaires légers (47,8%), affichent des taux de respect de Stop nettement inférieurs à ceux des véhicules utilitaires lourds (51,9%), des taxis (53,3%) et des autocars et autobus (58,2%) et en fin les grands cylindre avec un taux de (60,3%).

Respect de la priorité à droite



GENRE

Les femmes (respectent plus (87,8% : 58,3% avec arrêt franc et 29,5% en faible vitesse) que les hommes (82,6%: 52,2% avec arrêt franc et 30,4% en faible vitesse) les règles de la priorité à droite.

AGE

Le taux de respect observé chez les conducteurs est le moins élevé chez les jeunes de 18 à 25 ans (79,4%)
Ailleurs, il est élevé et ne varie que très peu: 84,5% de 40 à 60 ans; 83,2% de 25-40 ans , et 85,4% chez les plus âgées de 60 ans et plus .

VILLES D'OBSERVATION

C'est dans les villes intermédiaires que le respect de la priorité à droite est le plus élevé (93,3%); Elles sont suivies par Casablanca (89,1%), suivie par les «villes moyennes» (81,6%);
Dans les «petites villes» (75,5%), puis les Grandes villes (79,3%), les taux sont le moins élevés.

TYPE DE VÉHICULES

Les triporteurs (76,9%), les Grands cylindres (77,7%) aussi bien que les Petits cylindres (79,0%) respecte le moins cette priorité. Les Moyens cylindres autant que les taxis viennent en deuxième lot (81,5% chacun).
Les véhicules utilitaires légers (86,1%), ceux lourds (85,8%) et ceux de tourisme (85,3%) suivis par les auto-cars et autobus (84,7%) respectent le plus cette priorité.

Merci pour votre
attention