

LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ROUTIERE AU MAROC

Le Ministère des Travaux Publics a publié récemment un recueil de données statistiques portant sur les accidents de la circulation routière survenus au cours de l'année 1958. Ce recueil fait suite à deux volumes déjà publiés sur le même sujet en ce qui concerne les années 1956 et 1957.

L'intérêt de ce document ne réside pas seulement dans le fait qu'il offre à tous ceux qui s'intéressent aux questions de statistique des accidents et de prévention routière une abondante documentation sur l'importance des accidents et des victimes, sur les conditions dans lesquelles ils se produisent ainsi que sur les causes probables qui les provoquent. Il réside encore et surtout dans le fait que la note de présentation, qui accompagne le recueil de 1958, met à la disposition du public de nombreuses données sur l'évolution des accidents, telle qu'elle résulte des relevés effectifs au cours de ces dernières années.

Les accidents de la circulation constituent en effet au Maroc l'un des fléaux sociaux les plus caractéristiques, à la fois par l'importance des victimes et par la permanence de l'hémorragie qu'il entraîne pour la santé du pays — parmi les éléments les plus jeunes en particulier — ainsi d'ailleurs que pour l'économie nationale. Qu'on songe un instant que, depuis six ans, le nombre annuel des tués par accidents a dépassé le chiffre de 700 et que le nombre des blessés — dont beaucoup trop avec incapacité permanente — a atteint près de 14.000

en 1958, dépassant ainsi nettement le nombre des victimes provoquées par la falsification de l'huile comestible à la fin de 1959 !

Qu'on songe, en outre, que la seule indemnisation des sinistres entraîne chaque année pour l'économie nationale une perte de substance de l'ordre de six milliards, alors que la perte *réelle* doit être de l'ordre de près de dix milliards, soit près de 2 % du revenu national !

Le nombre des victimes et le coût des réparations ou des indemnités peuvent servir de mesure pour l'appréciation de ce fléau social ; ils sont loin d'en souligner l'horreur et la brutalité, surtout lorsqu'il s'agit de certains accidents particulièrement spectaculaires qui, en quelques secondes, jettent des familles entières dans la consternation, multiplient les veuves, les orphelins, les mutilés ou encore, en tarissant les sources de revenus des chefs de famille, entraînent les autres membres dans une misère irrémédiable.

Les recueils de données statistiques

Le public pourra s'étonner que les recueils de données statistiques sur les accidents ne paraissent qu'après des délais considérables ; il faut cependant

penser que le récolement des données de base, la codification des principaux éléments caractéristiques des accidents, le dépouillement mécanographique, la présentation des états et l'interprétation sommaire des résultats exigent des opérations administratives et des travaux très importants qui ne peuvent être menés à bien que dans des délais relativement longs. On observera, au surplus, que les résultats mensuels provisoires paraissent régulièrement dans les bulletins mensuels du Service central des Statistiques, si bien que l'on peut dès maintenant (début 1960) disposer des données recueillies sur les deux premiers mois de 1960.

Au surplus, les données statistiques ainsi publiées ne répondent pas seulement au but qui consiste à déterminer le nombre des accidents et des victimes enregistrés chaque année au Maroc, mais encore à celui d'essayer, à l'aide de chiffres précis, de brosser un tableau aussi complet que possible des causes apparentes des accidents et des circonstances dans lesquelles ils se produisent.

Il convient en effet de souligner cette distinction fondamentale entre causes, apparentes ou réelles, et circonstances. Les premières sont déterminées à partir des dépositions des témoins ou des victimes des accidents, ou à l'aide des observations les plus directes faites par l'agent verbalisateur. Ces causes ont certainement une part dans l'accident ; mais elles n'en sont que les facteurs les plus superficiels. Leur part n'a pu devenir déterminante qu'en présence d'un faisceau de circonstances. C'est donc de l'analyse de ces dernières qu'il faut espérer déduire les causes profondes des accidents ou, plus précisément, les facteurs qui accroissent les risques d'accidents, ainsi d'ailleurs que les remèdes propres à les neutraliser.

L'élaboration des statistiques

Nous passerons volontairement sous silence les conditions dans lesquelles sont élaborées les statistiques des accidents de la circulation pour insister plutôt sur leur assiette géographique et sur les caractéristiques principales des données recueillies.

Les éléments statistiques de 1958, qu'il s'agisse de relevés numériques ou de formulaires, ne portent encore que sur les provinces du sud. Ce n'est qu'à partir du 1^{er} mars 1959 qu'il a été possible d'étendre la documentation à l'ensemble du territoire, grâce à l'implantation, dans les provinces du nord, de plusieurs brigades de gendarmerie et de quelques corps urbains de police.

C'est en 1960 seulement qu'on pourra disposer d'un ensemble de statistiques homogènes, s'étendant alors à l'ensemble du territoire.

Cette remarque préliminaire fait que les comparaisons qu'il est possible d'entreprendre avec d'autres pays doivent être basées sur la population, le réseau routier, le parc routier ou le volume de la circulation des seules provinces du sud.

Ces données de base figurent généralement à la suite des tableaux statistiques d'accidents des différents pays. Il en résulte, pour le Maroc, que la population intéressée par les statistiques d'accidents peut-être, au moins provisoirement, estimée à 8.700.000 habitants, que le réseau routier correspondant s'étend sur 20.000 km environ, que le parc routier comporte en gros 150.000 véhicules et que le volume annuel de la circulation routière peut être chiffré en gros à un peu plus de deux milliards de véhicules/kilomètres.

Quant aux données d'ensemble sur les accidents et les victimes, elles se réduisent au dénombrement des accidents corporels, répartis, d'une part, en accidents mortels — lorsqu'il a été relevé un tué au moins — et, d'autre part, en accidents non mortels ainsi qu'au dénombrement des victimes, tués d'une part (sur le coup ou dans les trois jours qui suivent l'accident), blessés (grièvement ou légèrement) d'autre part.

L'évolution du nombre des accidents et des victimes

Les premières statistiques recueillies sur les accidents ont porté seulement — comme il était naturel — sur l'évolution du nombre global des accidents observés chaque année. On comprend aisément toutefois que les comparaisons ne peuvent et ne doivent se faire, d'une année à l'autre, que si l'on rapporte les résultats globaux au volume de la circulation routière, encore que le développement du nombre des accidents n'est généralement pas en corrélation directe avec le volume de la circulation, mais qu'il dépend essentiellement de l'intensité ou de la densité de la circulation.

Malheureusement, les données statistiques qui permettraient, avec une précision suffisante, de calculer les volumes annuels de la circulation sont particulièrement réduites et ont dû même être parfois estimées. Il en résulte qu'il faut se garder de toute interprétation hâtive en présence de l'évolution des résultats globaux.

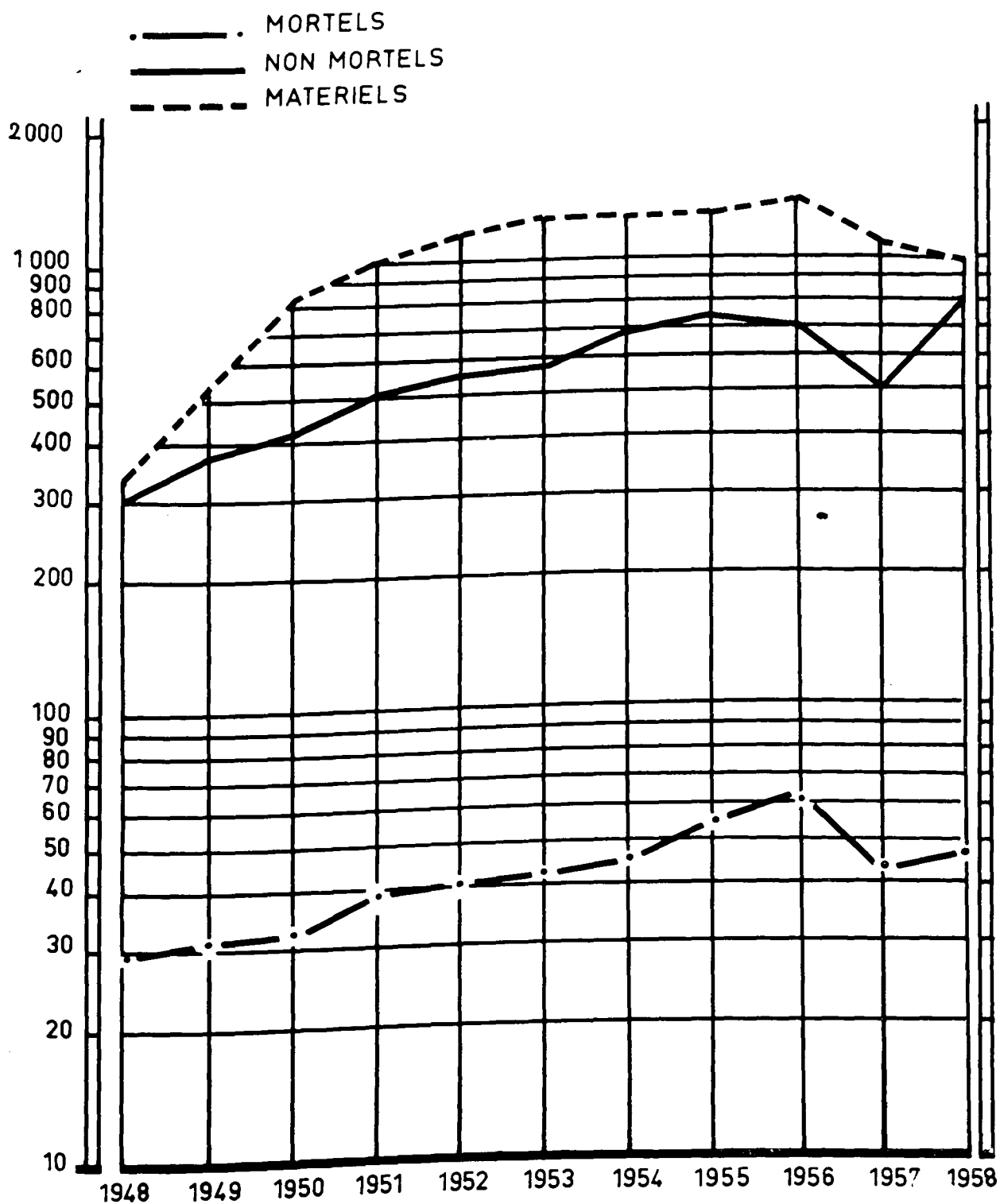
Par ailleurs, il est nécessaire de bien distinguer la période antérieure à l'intervention du ministère des Travaux Publics dans les statistiques d'accidents (1945 à 1955) de la période actuelle, caractérisée par un dénombrement systématique.

Au cours de la première période, qui embrasse les années 1945 à 1948, il s'est agi plutôt de données purement qualitatives que d'évaluations exhaustives.

ACCIDENTS CORPORELS ET MATERIELS

DE 1948 A 1958

Moyennes mensuelles



Au cours de la **seconde période**, qui couvre les années 1948 et 1955, on relève une augmentation progressive et continue du nombre des accidents corporels (334 par mois dont 29 mortels en 1948 — 777 par mois dont 54 mortels en 1955). Mais il est difficile de savoir si l'augmentation du volume de la circulation a été du même ordre et si le taux des accidents a ou non progressé pendant cette période.

Quant à la troisième période, celle qui va de 1956 à 1959, elle est caractérisée par une recherche systématique du nombre des accidents et des victimes ainsi que par l'étude des causes et des circonstances. Les premiers résultats — ceux des années 1956 et 1957 — ont pu subir certaines fluctuations dues à la première méthode d'appréciation, qui consistait dans le dénombrement de formulaires, méthode qui fut corrigée par la suite à l'aide de relevés systématiques effectués sous forme d'états numériques. Mais, depuis 1958 tout au moins, on dispose de résultats à peu près sûrs et qui, entre eux, sont suffisamment homogènes.

C'est ainsi que les moyennes mensuelles des accidents corporels qui avaient atteint 777 (dont 54 mortels) en 1955 ont accusé un fléchissement assez léger en 1956 (769), un peu plus accentué en 1957 (700 environ — chiffre estimé), rebondissent ensuite à 813 en 1958. Si l'on en juge par les résultats de l'année 1959, l'année 1959 qui atteint vraisemblablement le chiffre de **969**, (dont 56 mortels, chiffre qu'il faut rapprocher de ceux de 1956 et 1958 : 53 accidents mortels).

Le nombre des tués.

C'est cependant le nombre des tués qui constitue la donnée statistique la plus caractéristique des accidents de la circulation routière.

Quelques chiffres, relevés à l'étranger, pour l'année 1958, en marquent à la fois l'horreur et la brutalité :

- 1°) Aux Etats-Unis, le rapport du 3 mars 1959 du Secrétaire du Commerce au Comité des Travaux Publics faisait état de 37.000 tués en 1958 sur le territoire fédéral (contre 12.600 en 1920).
- 2°) Pour la France, il a été relevé un chiffre de 8.126 tués en 1958.
- 3°) Au Maroc, l'évolution du nombre des tués a été en constante progression jusqu'en 1956 où il a atteint le chiffre record de **894** tués pour l'année. En 1957, il a dû être voisin de 760 et en 1958 de 730. Au 1^{er} décembre 1959,

on avait déjà relevé 706 tués depuis le 1^{er} janvier, ce qui a entraîné, pour l'année entière, un total de l'ordre de **778 tués**.

Ces chiffres, rapportés au volume estimé de la circulation routière, exprimé en millions de véhicules-kilomètres, peuvent servir de base à d'utiles comparaisons avec certains pays étrangers.

C'est ainsi qu'aux **Etats-Unis**, le taux des tués n'a cessé de décroître entre 1920 (17,6 tués par 100 millions de véhicules-km), 1940 (7 tués) et 1958 (3,5 tués seulement par 100 millions de véhicules-km).

En **Grande-Bretagne** (5.970 tués en 1958), le taux des tués par 100 millions de véhicules-km est toujours resté inférieur à 10.

En **France**, ce même taux a diminué progressivement, mais moins vite qu'aux Etats-Unis. En 1953, il était de 16,3 ; en 1954 et 1955, il n'était plus que de 14 ; en 1956 et 1957, de 13 ; en 1958, il est tombé à 12,6.

Au **Maroc**, au contraire, le taux des tués, pour autant qu'on puisse l'apprécier avec un certain degré d'exactitude en raison du défaut de statistiques précises sur le volume de la circulation, a marqué une certaine tendance au relèvement puisqu'il n'était que de 35 environ en 1955 et qu'il a constamment dépassé 40 depuis 1956.

Ainsi, le taux des tués apparaît-il, au Maroc, 3 fois plus élevé qu'en France, 4 fois plus qu'en Grande-Bretagne et 10 fois plus élevé qu'aux Etats-Unis.

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

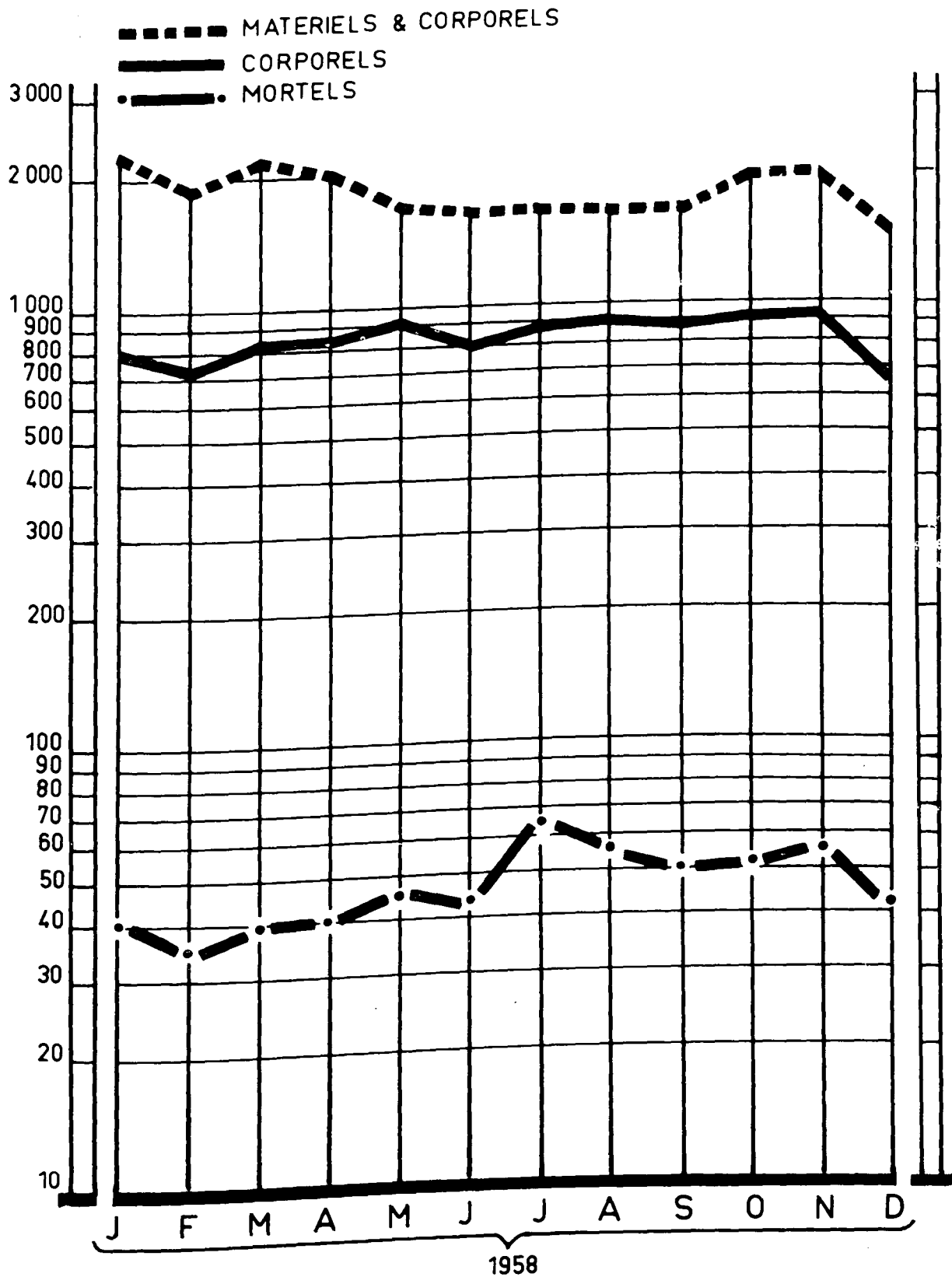
Le nombre des victimes

Le nombre des victimes (tués et blessés) a suivi au Maroc une évolution à peu près analogue à celle du nombre des tués. Il est remarquable, en effet, de constater que le nombre moyen des victimes par accident corporel et le nombre moyen des tués par accident mortel restent sensiblement constants d'une année à l'autre.

Ainsi 100 accidents corporels comportent, en moyenne, 140 victimes (144 depuis 3 ans) et 100 accidents mortels entraînent la mort de 115 personnes (116 à 117 pour les années 1955 à 1958 inclus).

DENOMBREMENT DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES

Moyennes mensuelles



Conclusions

En matière de conclusion, on peut noter que les données statistiques et les observations relatives aux accidents de la circulation routière ne visent — au moins dans la période actuelle — qu'à souligner certains aspects, parmi les plus caractéristiques, des problèmes importants que soulèvent les accidents de la circulation routière. Elles font également apparaître, dans une certaine mesure, quelles peuvent être les mesures qu'il convient d'envisager pour en réduire à la fois le développement et la gravité.

La résolution de ces problèmes exigera des études approfondies qui porteront à la fois sur l'examen de la ventilation des accidents en fonction des causes et des circonstances, en fonction des données géographiques, en fonction des catégories d'usagers, mais aussi également en fonction de l'intensité de la circulation routière.

L'évolution du trafic routier est extrêmement difficile à saisir dans sa réalité concrète, car elle n'a jamais fait l'objet, au Maroc, de statistiques officielles : les données dont on a pu faire état dans cette étude correspondent, en effet, à des reconstitutions plus ou moins précises.

Dans ce domaine, la voie est ouverte aux études de toute nature sur le volume et la répartition des accidents, grâce aux données qui résultent du dépouillement des statistiques recueillies depuis le 1^{er} janvier 1956 et dont il convient de souligner l'importance.

Mais dès maintenant se dégage le fait brutal et incontestable **d'une proportion beaucoup trop élevée du nombre des accidents et des victimes**, rapportés au volume de la circulation routière. Que le nombre des tués par 100 millions de véh./km (40 en moyenne) puisse être au Maroc le triple du taux observé en France, le quadruple de celui de la Grande-Bretagne et le décuple de celui des Etats-Unis, ce résultat souligne la **gravité du fléau qu'il faut combattre**.

Ce sera l'œuvre conjuguée des administrations publiques, de la Sûreté générale et de la Gendarmerie royale en particulier, ainsi que de la Prévention routière marocaine qui a récemment fait part à la presse de ses objectifs et de son programme d'action.

J. KARST

CONSOMMATION PROBABLE DES CARBURANTS

Relevés de la Direction de l'Industrie

Catégorie de carburants	1958	1959	Pourcentage d'augmentation de 1959 par rapport à 1958
a) - Essence + super-carburants	346 935 m3	349 519 m3	0,74 %
b) - Gasoil pour moteurs Diesel	174 964 m3	221 104 m3	26,4 %

DENOMBREMENT DES ACCIDENTS CORPORELS

En ce qui concerne les seules provinces du sud, ces accidents se décomposent comme suit pour les années 1958 et 1959 :

	1958	1959	Pourcentage d'augmentation 1959/1958
— Accidents corporels survenus dans les villes.....	631	699	10,8 %
— Accidents corporels survenus sur les routes.....	202	224	10,9 %
	833	924	10,8 %

DENOMBREMENT DES ACCIDENTS MORTELS

Si l'on ne considère que les provinces du sud, l'évolution depuis 1954 du nombre des accidents mortels a été la suivante :

Années	Moyenne mensuelle des accidents mortels	Indice de la circulation routière
1954	45	Non calculé
1955	54	Non calculé
1956	62	115
1957	56 (reconstituée)	100
1958	53	100
1959	53	106 à 108

Ainsi, le nombre des accidents mortels serait passé par un maximum en 1956, année où l'on a observé le plus fort volume de circulation, et depuis 1957, se serait maintenu sensiblement autour de 85 % des chiffres de 1956.

En 1959, le nombre des accidents mortels aurait été du même ordre que celui de 1958, ce qui — toutes proportions gardées et compte tenu du volume de la circulation — traduirait une régression assez sensible, de l'ordre de 8 à 10 %.

DENOMBREMENT DES BLESSES

En 1959, et pour les seules provinces du sud, il a été dénombré 1.158 blessés par mois en moyenne, contre 1.159 en 1958, 851 en 1957, 1.110 en 1956, 1.172 en 1955 et 923 en 1954.

L'évolution du nombre des blessés apparaît ainsi assez différente de celle du nombre des accidents. Il semble en tout cas qu'il y ait eu une légère

régression relative — compte tenu de l'évolution du volume de la circulation — entre les résultats de l'année 1958 et ceux de l'année 1959.

DENOMBREMENT DES TUES

C'est dans le dénombrement des tués qu'on trouve les chiffres les plus caractéristiques de la statistique des accidents, ceux qui en soulignent à la fois l'horreur et la brutalité.

En 1959, en effet, on a relevé — pour l'ensemble du territoire — 796 tués par accident, dont 495 sur les routes et 301 dans les villes. Mais, si l'on procède à la ventilation des tués entre les provinces du nord et celles du sud, on observe que le nombre moyen mensuel des tués dans les villes (24) a été sensiblement le même en 1959 qu'en 1958 (285 pour l'année, soit 24 par mois) et que le nombre moyen des tués sur les routes a été de 10 % environ en augmentation (41 en 1959, 445/12, soit 37 par mois en 1958) entre 1958 et 1959.

Pour l'ensemble des provinces du sud, l'évolution du nombre des tués depuis 1954 a été la suivante :

	par mois en moyenne		
1954 ..	600	50	
1955 ..	708	59	
1956 ..	894	73	année record
1957 ..	(750) (1)	63	(1) chiffre reconstitué
1958 ..	(730) (1)	61	(1) chiffre reconstitué
1959 ..	778	65	

Entre 1958 et 1959, l'augmentation du nombre des tués aurait été ainsi de l'ordre de 6 à 7 %, c'est-à-dire sensiblement du même ordre que le relèvement de la circulation.