

L'Education Routière au Maroc : Bilan et Approches

Jihane ALWATIK

**Doctorante à la faculté des sciences de l'éducation -
Université Mohammed V Rabat. Royaume du Maroc.
communication.jihane@gmail.com**

Résumé :

L'éducation à la sécurité routière constitue l'un des chantiers les plus importants pour faire face à la problématique des accidents de la circulation et à ses répercussions sociales et économiques et ce, en raison de la place centrale qu'occupe l'élément humain dans le système global de la sécurité routière. La cible des moins de 15 ans est un axe majeur sur lequel s'appuie la Stratégie Marocaine de la Sécurité Routière 2017-2026 qui a pour objectif de réduire à 50% le nombre de morts sur les routes marocaines. La prévention du risque routier passe par une information précoce, continue et générale du futur usager de la route, pour cette raison l'éducation à la sécurité routière doit être assurée dès le plus jeune âge soit en milieu scolaire ou par des activités parascolaires.

Cette contribution s'intéresse particulièrement à la problématique de l'éducation à la sécurité routière au Maroc comme étant une nécessité capitale, nous nous expliquerons comment cette éducation peut contribuer à l'amélioration des indicateurs de la sécurité routière, et dans quelle mesure elle permet d'inculquer une véritable culture de sécurité routière chez les futures générations ?

Mots-clés : Education routière, Sécurité routière, Stratégie Marocaine de la Sécurité Routière, Spécificités de l'enfant.

Road Safety Education in Morocco : Balance sheet and approaches

Jihane ALWATIK

**PhD student at the faculty of sciences education, University Mohammed
V in Rabat. Kingdom of Morocco
communication.jihane@gmail.com**

Abstract:

Road safety education is one of the most important areas for dealing with the problem of traffic accidents and its social and economic repercussions, because of the central place occupied by the human element in the overall road safety

system. The target of under 14s is a major axis on which the Moroccan Road Safety Strategy 2017-2026 is based, which aims to reduce the number of deaths on Moroccan roads to 50%. The prevention of road risk requires early, continuous and general information for the future road user. This is why road safety education must be provided from an early age either in school or through extracurricular activities.

This contribution is particularly interesting in the issue of road safety education in Morocco as being a capital necessity, we explain how this education can contribute to the improvement of road safety indicators, and to what extent it allows to instill a true culture of road safety in future generations ?

Keywords: Road education, Road safety, Moroccan Road Safety Strategy, Specificities of the child.

« Les jeunes sont l'avenir de nos pays. Nous ne pouvons pas nous permettre de perdre nos jeunes dans des accidents de la route. » Dr Margaret Chan
Directeur général - Organisation mondiale de la Santé

Introduction

Le fléau des accidents de la circulation détient malheureusement une place très importante dans le taux de mortalité dans le monde, il constitue la deuxième cause de décès chez les enfants. Dans le monde, 186 300 enfants meurent chaque année dans des accidents de la circulation – soit plus de 500 enfants chaque jour. De fait, les traumatismes dus aux accidents de la circulation figurent parmi les quatre premières causes de décès pour tous les enfants de plus de cinq ans.

Classement	< 5 ans	5 – 9 ans	10 – 14 ans
1	Complications dues à une naissance prématurée	Maladies diarrhéiques	VIH/sida
2	Infections des voies respiratoires inférieures	Infections des voies respiratoires inférieures	Maladies diarrhéiques
3	Asphyxie / traumatismes à la naissance	Méningite	Traumatismes dus aux accidents de la circulation
4	Maladies diarrhéiques	Traumatismes dus aux accidents de la circulation	Infections des voies respiratoires inférieures

Source: Organisation mondiale de la Santé, Global Health Estimates, 2014.

Classement des causes de décès chez les enfants de moins de 15 ans, dans le monde, en 2012

Le Maroc, pour sa part, n'est pas à l'abri de ce fléau qui handicape aussi bien la société que l'économie. Il demeure l'une des entraves au développement car son coût économique et social pèse lourdement sur notre pays, selon les statistiques des accidents de la circulation, 356 enfants de moins de 14 ans sont décédés en 2013, ce qui représente 10 % de la mortalité routière. Devant cette situation, investir sur le développement humain pour favoriser le progrès social et économique constitue le défi que s'est assigné le Maroc ce début de siècle. Les différentes mesures réalisées en faveur de la sécurité routière, dans le cadre de la stratégie nationale de la sécurité routière au titre de l'année (2016-2025) qui vise principalement à réduire le nombre de morts sur les routes à 1.900 d'ici 2025, soit un taux de 50%, s'inscrivent résolument au cœur de cette problématique nationale et se nourrissent de sa philosophie. Bien plus que l'instauration du bien-être physique sur nos routes, l'éducation routière est perçue, de plus en plus, comme un facteur de développement des sociétés actuelles.

Il est reconnu que l'investissement dans les domaines éducatifs et pédagogiques est éminemment nécessaire par le fait même que le comportement humain constitue le premier facteur dans les causes d'accidents, puisqu'il est dans plus de 90 %. L'éducation constitue une composante indispensable à toute action de prévention, de nombreuses études menées à travers le monde ont confirmé qu'une bonne éducation en matière de sécurité routière permet à l'enfant de se sentir protégé dans l'environnement routier et de développer son sens de la responsabilité. De ce fait, l'éducation des enfants en matière de sécurité routière devient une nécessité capitale. L'enfant comme étant un usager « vulnérable » de la route, n'a pas les mêmes compétences qu'un adolescent ou un adulte pour gérer sa présence sur la route, sa conception même de la route et de son apprentissage n'est pas basée sur les mêmes éléments. En effet, jusqu'à un certain âge, l'enfant se différencie par rapport à l'adulte par sa petite taille, son champ de vision qui est réduit, son audition, son impulsivité, ainsi que son comportement naturellement joueur qui ne le prédispose pas à adopter une attitude de prudence et de sécurité, sa protection donc et sa défense au sein de cet environnement doivent être pris très au sérieux et exigent un investissement total. Si la thérapeutique d'éducation est valable pour les

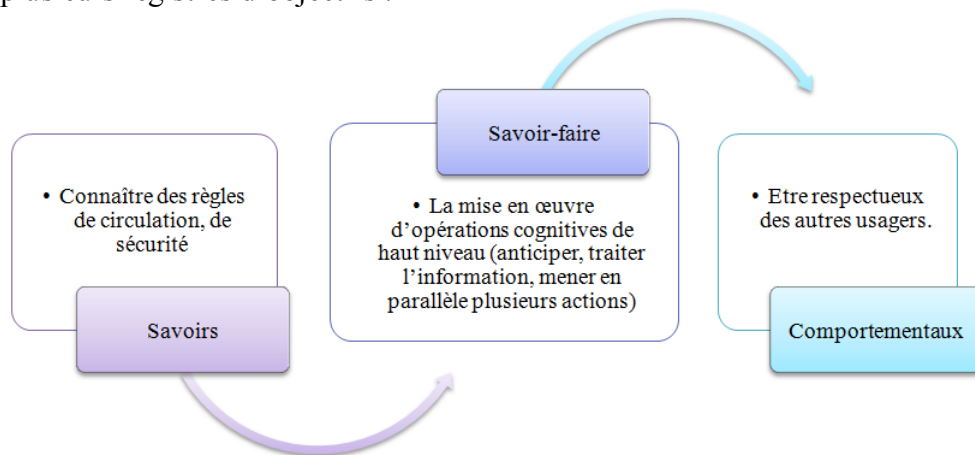
grands, elle l'est encore davantage pour les jeunes, l'école ayant pour mission de préparer les jeunes à leur vie de citoyens, responsables envers eux-mêmes et envers les autres, personne ne peut négliger cette forme de civisme que constitue l'éducation à la sécurité routière. L'enfant usager de la route, de part ses caractéristiques et ses facultés psychomotrices est considéré comme un « handicapé » au sein de l'environnement routier. En effet, jusqu'à un certain âge, l'enfant est défavorisé par rapport à l'adulte par sa petite taille, son champ de vision qui est réduit, son audition, son impulsivité, ainsi que son comportement naturellement joueur ne le prédispose pas à adopter une attitude de prudence et de sécurité. Sa protection donc et sa défense au sein de cet environnement doivent être pris très au sérieux et exigent un investissement total. De ce fait, l'éducation des générations futures doit constituer le moyen approprié dans la politique de lutte contre les accidents de la circulation et de leurs graves conséquences économiques et sociales.

L'enjeu d'éduquer à la sécurité routière est double : à court terme, lutter contre les dangers menaçant les enfants, et à plus long terme, former des usagers de l'espace public autonomes et responsables. Il s'agit ainsi non seulement d'inculquer les règles de circulation, de développer les capacités cognitives et perceptives liées au traitement de l'information, mais aussi d'enseigner le partage de l'espace commun et les normes sociales d'interaction en découlant. Cela implique de développer des savoirs, des savoir-faire, des attitudes, et de faire comprendre l'intérêt du respect des règles, ce qui concorde avec les missions de l'école de former des citoyens éclairés et d'apprendre aux élèves à réfléchir.

1. Objectifs et enjeux de l'éducation à la sécurité routière

Les avantages des actions d'éducation routière auprès des enfants ont été prouvés. En plus d'éviter les accidents et les situations indésirables, cela permet aux plus petits d'apprendre à mieux vivre en société. Les enfants qui reçoivent une éducation routière non seulement seront moins exposés au risque d'avoir un quelconque type d'accident, mais en plus, ils deviendront des adultes responsables et au fait des normes. Ils seront, alors, des conducteurs, des piétons, des cyclistes et des passagers conscients et prévoyants. Cette éducation routière contribuera à ce que les enfants apprennent des normes de vivre-ensemble et des règles adéquates pour une mobilité plus sûre. Ils sauront, de plus, quelles sont les possibles

conséquences pouvant se présenter lorsque l'on fait mal les choses, de même que les avantages qui en découlent lorsqu'on les fait correctement. Cela, sans aucun doute, déterminera leur comportement dans le futur. L'apprentissage des règles de sécurité routière par les élèves relève de plusieurs registres d'objectifs :



Les enfants font preuve d'une plus grande réceptivité face à l'apprentissage de nouveaux comportements. Leur faire découvrir dès le plus jeune âge le partage de la route, les éduquer très tôt aux risques de la circulation, c'est les aider à acquérir les bons comportements qui leur permettront de se protéger des dangers sur le chemin de l'école.

L'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire contribue à :

- Développer les connaissances des élèves des règles de circulation et de sécurité routière;
- Faire acquérir aux élèves, de façon progressive et coordonnée avec leur développement et leur prise d'autonomie, les compétences citoyennes et responsables sur les différents espaces de circulation;
- Prévenir les comportements à risques et renforcer l'acquisition des compétences psychosociales (influence des pairs, connaissance de soi, estime de soi, maîtrise de soi et de ses émotions, prise d'autonomie et de décisions...) en leur donnant les moyens de savoir agir face à une situation de danger;
- Lutter contre l'insécurité routière qui constitue une des premières causes d'accidentalité et de mortalité chez les enfants et les jeunes. Les

enfants peuvent acquérir les connaissances nécessaires à la sécurité routière, dès l'âge de 5 ans.

En effet, après un apprentissage en classe, les enfants connaissent davantage les dangers et les règles qui engendrent un comportement sécuritaire, aussi bien en tant que piéton, passager et rouleur. Néanmoins, c'est l'expérience qui a une influence certaine sur les comportements. En effet, les programmes menés à long terme et basés sur la preuve et l'expérimentation permettent davantage d'améliorer les comportements. Pour apprendre à maîtriser les compétences pratiques, dès le plus jeune âge les enfants doivent être entraînés sur ces compétences pratiques. Cela signifie également que l'enfant doit être guidé et accompagné d'un adulte afin de maîtriser chaque situation de circulation. Particulièrement, une stratégie éducative – menée à long terme – basée sur l'expérience et ayant recours à la participation active du parent est efficace pour développer les bonnes conduites des enfants.

Éducation à la citoyenneté

L'enfant devenu adulte devra mettre en œuvre des comportements sociaux et civiques adaptés. L'éducation à la route se retrouve ainsi dans les quatre dimensions constitutives de l'enseignement moral et civique :

1. Culture de la sensibilité: soi et les autres. L'enfant doit être capable non seulement de prendre soin de lui, de contrôler ses émotions, mais aussi de prendre en compte le comportement d'autrui et de comprendre qu'il fait partie d'une collectivité;
2. Culture de la règle et du droit: des principes pour vivre avec les autres. L'enfant doit comprendre l'intérêt du respect des règles et savoir s'y conformer;
3. Culture du jugement: penser par soi-même et avec les autres. L'enfant doit être amené à former son propre jugement en prenant en compte les arguments présentés par autrui et à comprendre que son intérêt particulier peut différer de l'intérêt général;
4. Culture de l'engagement: agir individuellement et collectivement. L'enfant doit être capable de s'impliquer dans la vie scolaire, de travailler en autonomie ou de coopérer. Sachant que l'insécurité routière a pour cause principale des facteurs comportementaux, il s'agit davantage de faire intégrer aux élèves des réflexes civiques de partage des espaces de circulation, de développer leur sens des

responsabilités (pour assurer leur propre sécurité et prendre en compte celle des autres), que de les former au Code de la route.

Il est nécessaire pour les enseignants de s'adapter non seulement aux évolutions en matière de législation, de signalisation, de technique automobile, mais aussi de prendre en compte les études liées au développement de l'enfant, dans ses capacités intellectuelles, sensorielles et motrices.

Risque d'accident lié aux caractéristiques du développement des l'enfant

Dès sa naissance, l'enfant est plongé dans un monde fait par et pour les adultes. Sa taille, ses capacités physiques et psychologiques n'y sont pas adaptées et le rendent donc particulièrement vulnérable. À chaque étape de son développement psychomoteur, un nouveau monde s'ouvre à lui et autant de risques inconnus. S'ils participent à son apprentissage, ces risques ne sont pas à négliger et peuvent provoquer de graves traumatismes.

Les apprentissages en matière de sécurité routière ne peuvent ainsi pas se passer de prendre en compte le développement de l'enfant, que ce soit au niveau moteur, sensoriel, cognitif ou social, ainsi que son degré d'autonomie. Les capacités à anticiper et réagir plus ou moins vite, la perception des risques, ou encore la maîtrise du corps varient en effet considérablement en fonction de l'âge de l'enfant. En matière de psychologie du développement, les théories évoluent et se complètent. Les travaux de Piaget ont notablement orienté la recherche relative à l'éducation à la route, mais d'autres auteurs (tels que James D. Demetre, Robert Siegler ou encore James J. Gibson, cités par Marie-Axelle Granié) ont également apporté des éléments faisant évoluer la pédagogie en la matière.

Pourquoi les enfants sont-ils si vulnérables dans la circulation routière?

Développement moteur : Le développement moteur de l'enfant est encore en construction et comprend déjà des automatismes et des facultés de locomotion et de préhension.

Développement sensoriel : Les perceptions sensorielles de l'enfant, qu'elles soient visuelles, auditives, olfactives ou kinesthésiques, dominent leur comportement. Dans la rue, ces perceptions diffèrent beaucoup de celles des adultes.

La vue : Le champ de vision d'un enfant est beaucoup plus réduit que celui d'un adulte. Celui d'un adulte est de 180° alors que celui d'un enfant d'un mètre est d'environ 70° . Sa vision est centrale, il a du mal à prendre en compte ce qui se passe latéralement. Du fait de sa taille, son champ visuel est limité par de nombreux obstacles, qu'il s'agisse des voitures stationnées, des autres piétons, du mobilier urbain ou encore des diverses plantations (et inversement, ils peuvent être invisibles pour les conducteurs). Il n'établit pas toujours la distinction entre voir et être vu, ce qui fait qu'il peut considérer que le conducteur d'une voiture le voit, car lui-même voit le véhicule. Cet aspect est lié aux effets de l'égoïsme qui caractérise, selon Piaget, le fait que l'enfant de cet âge n'est pas encore totalement capable de prendre en compte le point de vue d'autrui, même si ce paramètre a depuis été contesté par diverses études relatives à la théorie de l'esprit, dont les « résultats suggèrent que les jeunes enfants sont conscients du fait que les autres personnes ont des perspectives visuelles indépendantes.

L'évaluation des distances et des vitesses est encore approximative. Elle est parfois davantage liée à l'intensité du bruit ou à la taille du véhicule. Selon Piaget, « l'enfant serait incapable de différencier le temps et l'espace avant 8-9 ans et ferait, à cause de cela, des erreurs sur des tâches nécessitant de gérer des vitesses et des distances. ». L'enfant aura tendance à se centrer sur une des deux dimensions. Et au-delà des capacités perceptives, le piéton doit pouvoir également intégrer l'évaluation du temps disponible à celui nécessaire pour la traversée, selon la distance à parcourir ou les capacités motrices de chacun. Selon une étude de Lee, Young et McLaughlin de 1984, « la précision de la perception des distances et des vitesses semble varier en fonction de l'âge et l'utilisation de ces estimations sur la sécurité des intervalles donne lieu à beaucoup plus d'erreurs chez l'enfant que chez l'adulte. La précision nécessaire à ces jugements ne semble pas atteinte avant 11 ans. ». Le fait de regarder (lors de la traversée par exemple) peut ne pas suffire à détecter tous les dangers potentiels. L'enfant fait parfois preuve d'une attention sélective, et est par conséquent susceptible de centrer son regard sur les gros véhicules et ne pas voir les deux-roues par exemple, ou bien encore sur les éléments qui lui semblent attractifs plutôt que ceux utiles à sa mobilité en tant que piéton.

L'ouïe : Même si les enfants ont une bonne capacité auditive, la provenance des bruits et leur identification sont encore délicates. L'enfant éprouvera donc de grandes difficultés à repérer d'où vient le danger potentiel. En outre, lorsque les bruits se conjuguent, il est susceptible de ne sélectionner que le son sur lequel son intérêt se portera prioritairement. Cet intérêt ne sera pas forcément fonction du risque associé mais plutôt de l'affectif porté, comme par exemple des cris d'enfants, de la musique, des aboiements de chien ou encore le passage d'un avion. Cependant de récentes études montrent que ces lacunes au niveau des facultés d'analyse et d'évaluation de l'enfant sont davantage liées à une mauvaise coordination perceptive/motrice plutôt qu'à une incapacité physiologique, et sous-tendraient ainsi que cette coordination peut faire l'objet d'un apprentissage plus précoce.

Développement cognitif, moral et social

Différentes caractéristiques liées au développement intellectuel de l'enfant le rendent particulièrement vulnérable en tant qu'utilisateur de la route.

Facultés d'anticipation : Sont encore peu développées, il est difficile pour l'enfant de prévoir l'évolution d'une situation ;

Facultés de concentration : Restent limitées à une seule chose à la fois, ce qui peut l'empêcher de se comporter en toute sécurité sur le trottoir, si, par exemple, il joue en même temps, ou encore s'il utilise trottinette ou rollers, il éprouve des difficultés à gérer des situations nécessitant d'intégrer plusieurs paramètres variables, telles que les déplacements sur le trottoir impliquant ses propres actions ainsi que celles d'autrui. Le risque est alors que l'enfant se fixe sur un aspect de la situation et mette de côté les autres ;

La vitesse de traitement de l'information : Est bien moindre que celle d'un adulte ; en découle un temps de réaction plus long, d'autant plus que ce ne sont pas forcément les informations pertinentes qui sont prélevées. Il est dominé par ses émotions plus que par la raison, ce qui peut le conduire par peur ou joie à réagir de façon inadaptée (comme par exemple l'enfant tout heureux d'apercevoir sa grand-mère, et qui s'est mis à courir dans sa direction sans se préoccuper des éventuels dangers) ;

Le passage du familial au social : Cet âge marque le passage du familial au social, l'enfant doit dorénavant prendre en compte différentes normes sociales, véhiculées par son milieu familial, scolaire ou par ses pairs. Apparaît alors un risque de pratiques non convergentes, pas toujours en

adéquation totale avec la norme légale. L'enfant sera alors, dans le cadre de son processus d'auto-construction, conduit à construire son propre système de règles en fonction des différentes attentes sociales, et à s'adapter à ce qui est attendu de lui dans les différents milieux et contextes.

Au niveau de la représentation du réel : Il agit beaucoup par imitation, et notamment par imitation du modèle adulte, d'où la primordialité du rôle parental. L'effet négatif en matière de sécurité routière peut alors être double : suivre un modèle de comportement non adapté (par exemple une traversée hors du passage piéton), ou bien suivre un modèle de comportement adapté, mais différé dans le temps alors que les conditions sont différentes (par exemple traverser sur le passage piéton quelques instants plus tard sans vérifier l'approche éventuelle de véhicules).

La capacité des enfants à évaluer la dangerosité : Dans la circulation augmente avec l'âge, les études montrent qu'en dessous de 10 ans les enfants échouent à identifier les dangers potentiels d'une situation. Ceci témoigne d'une rigidité et d'une inflexibilité du jeune enfant qui se réfère à la règle apprise (« s'il n'y a pas de voiture je peux traverser, s'il n'y a pas de voiture visible je peux m'insérer à vélo »). En grandissant, les enfants se basent sur une évaluation plus mature qui prend en compte plusieurs facteurs de l'environnement et de la situation. Avec l'âge, l'enfant se centre davantage sur les traits distinctifs d'un stimulus et moins sur les attributs globaux. Plus, l'enfant grandit, plus la recherche de stimuli est organisée et active, l'attention devient plus intentionnelle et davantage dirigée vers un but. L'enfant se concentre sur les informations pertinentes et filtre celles qui ne le sont pas.

Difficultés d'évaluer plusieurs risques en même temps : Prenons l'exemple d'un enfant qui revient de l'école avec un dessin à la main. Il veut traverser la route et a vu une voiture arriver mais son dessin s'envole. Dans ce cas, son cerveau traitera une information après l'autre et la volonté de récupérer son dessin deviendra prioritaire même s'il avait vu la voiture.

Selon la théorie piagétienne, durant la période préopératoire (c'est-à-dire entre 2 et 7 ans) la pensée intuitive amène l'enfant à ne percevoir qu'un aspect de la situation au détriment des autres. Il se montre incapable de gérer simultanément deux dimensions d'une tâche, d'une situation, car sa pensée est concrète et rigide, s'appuyant sur les aspects existants et immédiats de son environnement. De plus, il éprouve des difficultés à se

décentrer et confond son point de vue et celui d'autrui, attribuant à autrui la même vision d'un objet que la sienne (égocentrisme). La centration de l'enfant l'empêche de différencier l'espace et le temps car il appréhende le monde sur un mode perceptif plutôt que logique. Ainsi, sur la route, avant 7 ans il ne saisit pas les concepts de distance et de vitesse, et son égocentrisme l'amène à penser qu'un conducteur le voit dès lors qui lui-même perçoit le conducteur. Vers l'âge de 7 ans (et jusqu'à 11 ans), la pensée de l'enfant progresse, son raisonnement est plus logique, et il commence à comprendre la notion de hasard. De plus, les travaux sur la théorie de l'esprit (capacité de l'individu de comprendre que les autres ont des pensées, des croyances et des intentions différentes des siennes) suggèrent qu'à 7 ans l'enfant comprend la signification de différentes perspectives. En conséquence, sur la route, les capacités à différencier le temps et l'espace et celles permettant à l'enfant de comprendre les intentions des conducteurs s'améliorent à partir de 7 ans et l'amènent à mieux appréhender les dangers. Cependant, les capacités nécessaires pour se déplacer en sécurité ne sont pas totalement dépendantes des facteurs de maturation.

Il est possible, grâce à l'éducation d'accroître les compétences des enfants, par exemple celles mises en œuvre pour traverser une route. Selon Vygotsky, l'apprentissage est alors un processus d'appropriation d'outils que l'enfant trouverait dans sa relation avec les autres.

2. Bilan de l'insécurité routière au Maroc

Stratégie Nationale de l'Education Routière 2017-2026 : La problématique routière concerne aujourd'hui tous les pays de la planète. Les conséquences sur la santé et les économies sont énormes. Le Maroc a initié depuis des décennies des stratégies, des réformes normatives et institutionnelles pour agir efficacement sur la recrudescence des accidents. Pour améliorer la sécurité des usagers de la route, il est nécessaire d'approcher d'une manière globale et intégrée les facteurs et paramètres qui conditionnent et encadrent la circulation routière.

Malgré les multiples actions durant la décennie 2004-2013, le fléau de l'insécurité routière n'est pas totalement éradiqué. Il continue de peser lourdement sur l'économie et la santé. À travers la nouvelle stratégie couvrant la période 2017-2026, les décideurs publics comptent prolonger les actions de lutte contre les accidents routiers entreprises dans le cadre du PSIU. Cette stratégie est déclinée en deux phases : 2017-2021 et 2022-2026.

La nouvelle politique en matière de la sécurité routière est qualifiée de pragmatique et d'ambitieuse. En effet, Cette nouvelle stratégie définit une vision plus exigeante et concentrée sur le long terme pour développer « des comportements responsables », tout en étant cohérents avec les objectifs de la Décennie d'Action pour la Sécurité Routière des Nations Unies 2011-2020 et son approche reposant sur les cinq piliers suivants :

1. **Gestion de la Sécurité Routière** : concerne le cadre institutionnel requis pour la mise en œuvre des activités associées à la sécurité routière et sert de référence pour les autres piliers ;
2. **Sécurité des routes et mobilité** : Améliorer la sécurité et les mesures de protection sur les réseaux routiers pour l'ensemble des usagers, notamment les plus vulnérables (piétons, cyclistes et motocyclistes). Il faudra, pour y parvenir, évaluer les infrastructures routières et planifier, concevoir, construire et exploiter les routes en étant plus attentif à la sécurité
3. **Sécurité des véhicules** : l'amélioration de la sécurité des véhicules ;
4. **Sécurité des usagers** : la modification du comportement des usagers de la route en particulier les piétons et autres usagers les plus vulnérables ;
5. **Réponse après les accidents** : l'amélioration des services d'urgence et des autres interventions après un accident.

La nouvelle stratégie nationale marocaine en matière de sécurité routière 2017-2026, est venue pour essayer de répondre à ces problématiques diverses en s'inspirant des différentes expériences internationales.

L'approche adoptée pour atteindre cet objectif, est basée sur une analyse et un scanning scientifique des statistiques de l'accidentologie qui a permis de dégager des enjeux stratégiques pour lesquels le potentiel de réduction du nombre de victimes ou de la gravité des séquelles d'accidents est plus important à savoir :

- Les piétons (992 décès, 28 % de l'ensemble des tués) ;
- Les « 2 et 3 roues motorisées » (852 décès, 24 % de l'ensemble des tués) ;
- Les accidents impliquant un seul véhicule (545 décès, 16 % de l'ensemble des tués) ;

- Les enfants de moins de 14 ans (356 décès, 10 % de l'ensemble des tués) ;
- Les transports professionnels (305 décès, 8.7 % de l'ensemble des tués).

L'Agence Nationale de la Sécurité Routière, pour une meilleure gestion de la sécurité routière : la NARSA a vu le jour le 01 janvier 2020 suite à une recommandation de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), qui a demandé à ce que le Royaume ait une structure qui regroupe tous les métiers qui concernent la sécurité routière. Il s'agit d'une nouvelle institution publique créée par la loi 103.14, qui assurera de manière intégrée un certain nombre de missions opérationnelles liées à la politique nationale de la sécurité routière. Ce nouveau système permet de regrouper tous les métiers liés à la sécurité routière dans une seule organisation. Cela a pour objectif de faciliter la mise en œuvre des projets et d'assurer une délimitation claire des responsabilités.

Il s'agit d'une étape historique dans le management institutionnel de la sécurité routière dans notre pays, dans la mesure où la NARSA gèrera tous les métiers liés à la sécurité routière. A travers les missions dûment précisées dans la loi précitée au lieu de celles confiées au CNPAC dans un décret uniquement, l'objectif visé par le gouvernement est double : améliorer les conditions de la sécurité routière et améliorer la qualité des services rendus à l'utilisateur.

Au niveau de la philosophie de la NARSA, elle s'appuie sur l'expérience du CNPAC et sur l'expérience des autres structures notamment la Direction du Transport Routier et de la Sécurité Routière, elle s'occupe d'un certain nombre de métiers qui proviennent essentiellement du CNPAC jusqu'au 31 Décembre 2019, et également d'une bonne partie des missions qui relevait de la DTRSR.

Missions dévolues à la NARSA : La NARSA est appelée à exercer les pouvoirs liés à la sécurité routière, en contribuant à l'élaboration et à la mise en œuvre des stratégies et des projets de textes législatifs et réglementaires :

- Elle développe des programmes d'enseignement de la conduite, les examens pour l'obtention des permis de conduire, le contrôle et l'homologation des véhicules, l'accréditation des établissements de

formation initiale et continue à la conduite et des centres de contrôle technique des véhicules;

- Elle veille au suivi technique et à la gestion du système de contrôle automatisé des infractions et aux équipements liés au contrôle routier;
- La mise en œuvre de projets liés à l'amélioration de la sécurité routière, au soutien, à l'appui et au développement d'études et de recherches scientifiques;
- Elle organise des opérations de sensibilisation, de communication et d'accompagnement;
- Elle élabore des plans et programmes pour l'éducation routière;
- Elle assure le développement d'un système complet et intégré de collecte de données relatives aux accidents de la circulation.

Aujourd'hui, la NARSA et le bras du gouvernement pour aider à la mise en œuvre de la stratégie gouvernementale en matière de la sécurité routière qui existait déjà depuis 2017 et qui est actuellement en cours de mise en œuvre. Elle s'est fixée comme objectifs de réduire de 50% le nombre de morts dans les accidents de circulation à l'horizon de 2026.

3. Les approches en matière de l'éducation routière

La prévention ou la sécurité routière passe inévitablement par l'information. Tout le monde est concerné, en tant qu'usagers de la route, les enfants et les jeunes doivent aussi être informés et sensibilisés aux règles de la route en leur inculquant un comportement responsable et sûr sur la voie publique.

Le facteur humain demeure à l'origine d'environ 90% des accidents au Maroc. C'est pour cela que la NARSA est pleinement engagée dans la sensibilisation des populations et en particulier des générations futures pour promouvoir une réelle culture de la sécurité routière. L'éducation à la sécurité routière constitue l'un des objectifs stratégiques dans l'action de la NARSA qui accompagne les enfants dans le milieu parascolaire par le biais d'ateliers ludo-pédagogiques dans le domaine de l'éducation à la sécurité routière.

Projet 1 : Centre Interactif pour l'Education Routière

L'infrastructure dédiée à la sécurité routière est renforcé par la création des centres interactifs pour l'éducation routière. Ils s'inscrivent dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie marocaine de la sécurité

routière 2017-2026 qui repose sur plusieurs axes dont l'investissement dans les générations futures est une priorité.

Cet espace pédagogique comporte une piste d'éducation routière qui permettra aux enfants entre 6 et 14 ans de recevoir des formations théoriques et pratiques sur la prévention routière, et vise à les familiariser aux bonnes pratiques routières, à leur apprendre les bons réflexes de sécurité routière et à les informer des dangers liés aux accidents de la circulation et de leurs conséquences, ce qui permet d'inculquer une véritable culture de sécurité routière au profit des jeunes générations. Cette structure est encadrée par des animateurs et des formateurs qui abordent avec les enfants des thématiques liées à la découverte de l'espace routier et de ses composantes, aux règles de circulation, à l'utilisation appropriée de l'espace routier, aux panneaux de signalisation les plus courantes ainsi qu'aux comportements à risque.

Projet 2 : Clubs d'Education à la Sécurité Routière

Le Maroc a commencé la création et l'équipement des clubs d'Education Routière dans les établissements scolaires et universitaires, qui mettent en œuvre des actions de sensibilisation à la sécurité routière. Ces clubs demeurent un lieu où se déroulent plusieurs activités sous forme d'ateliers-activités qui offrent aux bénéficiaires une occasion d'échange, d'apprentissage, de découverte, et d'expression autour de la thématique de la sécurité routière. L'enfant est invité à explorer un nouvel environnement dont le kit pédagogique proposé lui permet de s'épanouir mais aussi, de reconnaître et de contribuer au vivre ensemble. Le club éducation routière se compose des ateliers suivants :

Atelier théorique : Il s'agit d'un cours dans lequel il est dispensé aux enfants et des jeunes les règles fondamentales d'usage de la voie publique, tel que la signification des panneaux de signalisation, les situations à risque, les règles de circulation ;

Atelier pratique : Il s'agit d'une piste d'éducation routière dans laquelle il est dispensé aux enfants les règles fondamentales d'usage de la voie publique ;

Atelier digitale : Il s'agit d'un atelier qui investit les nouvelles technologies (jeux interactifs) pour inculquer aux enfants bénéficiaires les principes de la sécurité routière et les règles de la circulation. L'atelier exploite des jeux interactifs de manière individuelle et collective pour permettre aux

bénéficiaires un meilleur apprentissage et une bonne assimilation des règles de la bonne conduite sur la route ;

Atelier artistique: il s'agit d'investir l'art pour la communication des messages e sécurité routière. Cet atelier consiste à donner aux élèves accès à une pratique artistique approfondie au-delà des enseignements traditionnels, ainsi, de leur faire expérimenter une discipline en se confrontant à des artistes.

Projet 3 : l'opération Safe School

Cette opération vise à investir les abords des établissements scolaires pour communiquer aussi bien avec les enfants qu'avec les conducteurs. Le principe de base consiste à implanter des panneaux d'affichage aux abords des établissements scolaires. Ces panneaux serviront à assurer la sécurité des enfants. Les thématiques des panneaux sont la vitesse, la fatigue et la somnolence, la ceinture de sécurité, le GSM au volant, les pneumatiques, le dépassement défectueux, le glissement et la bande d'arrêt d'urgence.

Conclusion :

Le facteur humain intervient à hauteur de 90% des accidents de la circulation (il est la cause exclusive de 65 % des accidents). Devant cette situation, investir sur le développement humain constitue le défi que s'est assigné le Maroc ce début de siècle pour favoriser le progrès social et économique. Les différentes mesures réalisées en faveur de la sécurité routière, dans le cadre de la stratégie nationale de la sécurité routière s'inscrivent résolument au cœur de cette problématique nationale et se nourrissent de sa philosophie. Bien plus que l'instauration du bien-être physique sur nos routes, l'éducation des jeunes générations est perçue, de plus en plus, comme un facteur de développement des attitudes sécuritaires.

Conclusion :

The human factor is involved in 90% of traffic accidents (it is the sole cause of 65% of accidents). Faced with this situation, investing in human development constitutes the challenge that Morocco took on at the beginning of the century to promote social and economic progress. The various measures carried out in favor of road safety, as part of the national road safety strategy, are firmly at the heart of this national problem and are nourished by its philosophy. Much more than the establishment of physical well-being on our roads, the education of the younger generations is increasingly seen as a factor in the development of security attitudes.

Bibliographie

1. **ALAIN.L.**, (2006)., Revue française de pédagogie, Numéros 154 à 157.
2. **BOUCEDDOUR, S.**, (2010), La prise en considération de la sécurité routière dans l'aménagement des réseaux de voirie. L'évolution des pratiques et des valeurs de la DDE et du Conseil Général dans le contexte de la décentralisation. Etude de cas des Bouches-du-Rhône 2005-2007. Thèse de doctorat en Aménagement de l'espace, Urbanisme, Université Paul Cézanne Aix-Marseille III, France, 2009.
3. **BAILET, J. M.**, (1999), L'éducation routière. Presses universitaires de France.
4. **GADGET** (1999)., Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology: Orienter les conducteurs automobiles par le contrôle, l'éducation et les nouvelles technologies.
5. **GREGERSEN, N.P.**, (1996). Young drivers' overestimation of their own skill : An experiment on the relation between training strategy and skill. Linköping, Sweden: Swedish National Road and Transport Research Institute.
6. **MARIE. A. G.**, L'éducation routière chez l'enfant : évaluation d'actions éducatives : Apports de la recherche en psychologie du développement à la compréhension de l'enfant en sécurité routière
7. **POPLIMONT, C.**, (2013), Éducation routière, changement de comportement et formation à la conduite : constats, enjeux et transformations, Questions Vives, Vol.9 n°19 | 2013, 15-19.

Bibliography

1. **ALAIN.L.**, (2006)., French review of pedagogy, Numbers 154 to 157.
2. **BOUCEDDOUR, S.**, (2010), Consideration of road safety in the development of road networks. The evolution of the practices and values of the DDE and the General Council in the context of decentralization. 2005-2007 Bouches-du-Rhône case study. Doctoral thesis in spatial planning, Urbanism, Paul Cézanne Aix-Marseille III University, France, 2009.
3. **BAILET, J. M.**, (1999), Road education. University presses of France.
4. **GADGET** (1999)., Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology: Orienting Automotive Drivers Through Testing, Education, and New Technologies.
5. **GREGERSEN, N.P.**, (1996). Young drivers' overestimation of their own skill: An experiment on the relationship between training strategy and skill. Linköping, Sweden: Swedish National Road and Transport Research Institute.
6. **MARY. A. G.**, Road education in children: evaluation of educational actions: Contributions of research in developmental psychology to children's understanding of road safety.
7. **POPLIMONT, C.**, (2013), Road education, behavior change and driver training: findings, challenges and transformations, Questions Vives, Vol.9 n ° 19 | 2013, 15-19.