

Université Mohammed V-Agdal
Faculté des Lettres et des Sciences
Humaines – Rabat
Centre des Etudes Doctorales
Homme et Espace dans le Monde
Méditerranéen



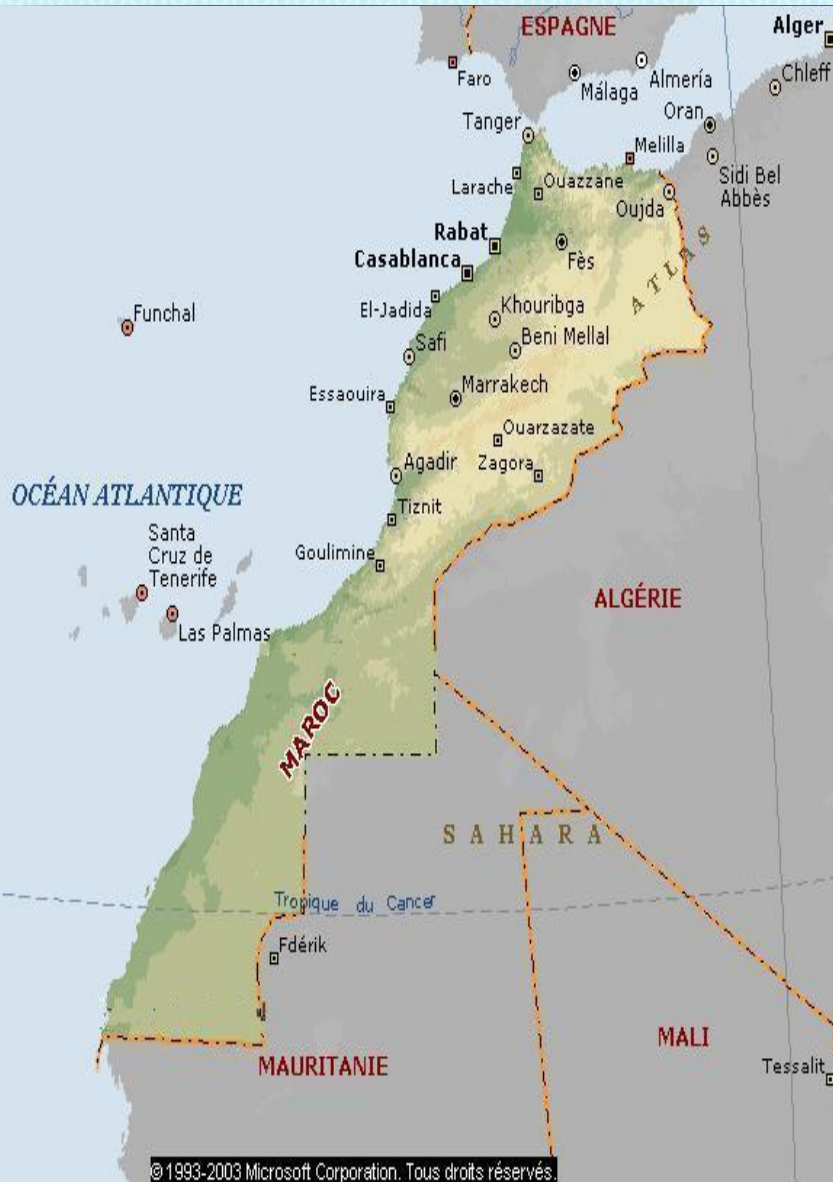
جامعة محمد الخامس – أكادال
كلية الآداب والعلوم الإنسانية – الرباط
مركز دراسات الدكتوراه
الإنسان والمجال في العالم المتوسطي

PERCEPTION DU RISQUE AU MAROC

ÉLÉMENTS D'EXPLICATION

Ahra Noureddine
Division Education Routière, Relations avec les Milieux Professionnels et la Société Civile
(Rabat, Maroc)

LE MAROC



- **Superficie** : 710 850 Km²;
- **Pop.** : 35 Millions hab. (2014)
- 54% de la population en milieu urbain;
- **Langues officielles** : Arabe et Amazigh
- **Taux de motorisation**: 79 véh. pour 1000 hab (480 Union Européenne)

COMITÉ NATIONAL DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION(CNPAC)

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

- ❑ En vue d'améliorer la sécurité routière, le CNPAC est investi des missions suivantes :
 - ✓ Etudier et proposer aux autorités compétentes, toutes mesures destinées à réduire le nombre des accidents de la circulation;
 - ✓ Participer par tous les moyens, notamment d'information à l'éducation du public ;
 - ✓ Mettre des moyens matériels à la disposition des services chargés de la sécurité routière.

PROBLÉMATIQUE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AUNIVEAU

NATIONAL ET INTERNATIONAL

- 85 % des accidents sont enregistrés dans **les pays sous développés**, alors que celles-ci ne représentent que 40 % du parc mondiale.
- Le Maroc enregistre chaque année environ **3,800 tués** sur les routes pour un parc à peine de 3, 5 Millions véhicules;
- Le cout sociaux économique est de l'ordre de 2% environ, **14 Milliards** de DH pour l'année 2014

Principales causes de décès, comparaison entre 2004 et les prévisions pour 2030

TOTAL 2004			TOTAL 2030		
RANG	PRINCIPALES CAUSES	%	RANG	PRINCIPALES CAUSES	%
1	Cardiopathie ischémique	12,2	1	Cardiopathie ischémique	12,2
2	Maladie cérébrovasculaire	9,7	2	Maladie cérébrovasculaire	9,7
3	Infection des voies respiratoires inférieures	7,0	3	Bronchopneumopathie chronique obstructive	7,0
4	Bronchopneumopathie chronique obstructive	5,1	4	Infection des voies respiratoires inférieures	5,1
5	Maladies diarrhéiques	3,6	5	Accidents de la route	3,6
6	VIH/sida	3,5	6	Cancer de la trachée, des bronches ou du poumon	3,5
7	Tuberculose	2,5	7	Diabète sucré	2,5
8	Cancer de la trachée, des bronches ou du poumon	2,3	8	Cardiopathie hypertensive	2,3
9	Accidents de la route	2,2	9	Cancer de l'estomac	2,2
10	Prématurité et faible poids à la naissance	2,0	10	VIH/sida	2,0
11	Infections néonatales et autres	1,9	11	Néphrite et néphrose	1,9
12	Diabète sucré	1,9	12	Traumatismes auto-infligés	1,9
13	Paludisme	1,7	13	Cancer du foie	1,7
14	Cardiopathie hypertensive	1,7	14	Cancer colorectal	1,7
15	Asphyxie et traumatisme à la naissance	1,5	15	Cancer de l'oesophage	1,5
16	Traumatismes auto-infligés	1,4	16	Violence	1,4
17	Cancer de l'estomac	1,4	17	Maladie d'Alzheimer et autres démences	1,4
18	Cirrhose du foie	1,3	18	Cirrhose du foie	1,3
19	Néphrite et néphrose	1,3	19	Cancer du sein	1,3
20	Cancer colorectal	1,1	20	Tuberculose	1,1

Source : Statistiques sanitaires mondiales 2008 (<http://www.who.int/whosis/whostat/2008/fr/index.html>)

Indicateurs	Nombre de tués par million d'habitants	Comparaison Maroc/Autre Pays	Nombre de tués par million de véhicules	Comparaison Maroc/Autre Pays
Pays				
Australie	70	1,8	96	16,0
France	69	1,9	110	14,0
Italie	71	1,8	87	17,7
Japon	45	2,8	70	22,0
Norvège	44	2,9	67	23,0
Portugal	69	1,9	128	12,0
Espagne	60	2,1	88	17,5
Suède	39	3,3	66	23,3
Turquie	58	2,2	510	3,0
Russie	184	0,7	736	2,1
Royaume-Uni	38	3,4	66	23,3
Etats-Unis	111	1,2	132	11,7
Tunisie	147	0,9	1202	1,3
Algérie	119	1,1	1227	1,3
Maroc	128	1,0	1540	1,0

Tableau 1 : Comparatif des accidents de la circulation entre le Maroc et quelques pays du reste du monde

L'ÉLÉMENT HUMAIN DANS LA PROBLÉMATIQUE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Les indicateurs comportementaux ne permettent pas de cerner les dysfonctionnements responsables de la production des comportements sur l'espace routier.


Indicateurs	Taux des infractions %		
	2009	2011	2015
Panneau stop	94	44	72
Priorité à droite	69	35	43
Feu Rouge	9	14	17
Ceinture de Sécurité	49	50	35
Casque moto	21	69	35

COMPORTEMENTS DES USAGERS DE LA ROUTE...

PERCEPTION DU RISQUE

❖ Approches potentielles :

- Erreurs de diagnostic; Défaillances de pronostic; Défaillances décisionnelles.
- Relations avec l'espace, avec la loi , délinquance

Utilisation de la route = se positionner par rapport au risque des
accidents

Perception du risque

PERCEPTION DU RISQUE : CADRE THÉORIQUE ET CONCEPTUEL

❖ Théorie du Risque:

- Approche macro sociologique;
- Approche socio anthropologique;
- Approche psychologique.

❖ Théorie de la Perception :

- Individualisme méthodologique;
- Perception ou Représentation .



Le Risque est une construction sociale

- Dimension sociale: système des valeurs;
- Dimension psychologique: système cognitive et prise de décision ;
- Dimensions institutionnelles: confiance dans le discours officiel

PERCEPTION DU RISQUE: LES AXES DE RECHERCHE

- ❖ **Perception du risque** routier chez les conducteurs marocains et niveau du risque accepté;
- ❖ Quels sont les déterminants qui interfèrent entre la perception du risque et les attitudes et les pratiques sur l'espace routier:
 - **Système des valeurs** : Valeur symbolique accordée à la prise du risque en conduite;
 - **Optimisme comparative**: perception des Risques d'implication dans les accidents, et perception de ses propres compétences de conduite et du respect du code de la route, par rapport aux autres conducteurs;
 - **Explication causale**: Perception des causes des accidents, et perception des leviers pour améliorer la sécurité routière;
 - **Acceptation sociale des politiques publiques**: confiance dans le discours officiel et dans l'efficacité de l'action publique en matière de sécurité routière.

ÉVALUATION DE LA PERCEPTION DU RISQUE

❖ Préoccupation :

- 1.- Accidents de la circulation ; 2.-Dégradation des Services en Santé Publique; 3.-Cancers; 4.-Obésité; 5.- Pollution

❖ Estimation du nombre des Tués:

- 39 % ont donné un chiffre qui dépasse la réalité (+5000 tués), 34% proche de la réalité (entre 3000 et 4000 tués), et 26% moins que la réalité (-3000 tués)

❖ Prédiposition au bénévolat :

- Accidents de circulation, Agressions , Sida , Intoxication

❖ Gravité , Peur , Risque d'implication: (classement des maladies et problèmes...)

	Gravité	Exposition	Peur
Agressions	58	75	62
Sida	57	8	49
Intoxications	16	27	17
<u>Accidents</u>	<u>68</u>	<u>89</u>	<u>72</u>

OPTIMISME COMPARATIF

- ❖ **Risque d'implications dans des accidents en comparaison avec les autres conducteurs :**
 - Egale : 52 % Moins : 45% Plus : 3%
- ❖ **Appréciation des ses propres compétences de conduite et rigueur dans le respect du code de la route par rapport aux autres conducteurs:**
 - La majorité des conducteurs se considèrent meilleurs conducteurs que les autres;
 - La majorité déclarent qu'ils sont plus respectueux du code de la route que les autres.

Domaines de compétence		Moins que la moyenne (5/10)	Plus que la moyenne (5/10)
Compétences personnelles	conduite	7,4	<u>92,6</u>
	Respect code	10,8	<u>89,2</u>
Compétences des autres conducteurs	conduite	40,9	59,1
	Respect code	64,1	35,9

SYSTÈME DES VALEURS

❖ Fierté à faire un long trajet en moins de temps

- 83% estiment les autres conducteurs ressentent une fierté dans pareil situation;
- 74% déclarent ne pas ressentir cette fierté; (pression normative ?)

❖ Féminin Vs Masculin

- 82% pensent que l'**excès de vigilance** et de prudence est caractéristique **des femmes**:
- 86,5% pensent que la **prise de risque** est plutôt un caractère **masculin**:
- 87,4% pensent se sont les **hommes** qui **conduisent plus vite** :
- 46,1% pensent que se sont **les hommes** qui **causent le plus les accidents** (contre 25 % pour les femme, et 25% pour une responsabilité partagée.)

PRINCIPALES CONCLUSIONS

❖ Constat

- Une bonne perception du risque qui n'est pas traduite sur l'espace routier à cause :
 - Optimisme comparatif qui laisse penser que les accidents n'arrivent que pour les autres; et que je suis meilleur en conduite et respect du code de la route.
 - Système de valeurs dans une société patriarcale qui valorise la prise de risque parce que c'est MASCULIN et dévalorise la prudence/ peur parce que c'est FÉMININ

❖ Pour Agir

- Prendre en considération les dimensions liées à l'«IDENTIFICATION » dans l'élaboration des stratégies de communication pour que chaque usager de route se sente concerné par les messages de sensibilisation;
- Ouvrir pour la création de valeurs alternatives qui dépassent la différenciation Homme:femme au profit des valeurs de citoyenneté.

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

AHRA@CNPAC.GOV.MA
