

Le Nouveau *Code de la Route*

Le code de la route s'inscrit dans le cadre de la Stratégie du Gouvernement en matière de sécurité routière. Il constitue un cadre juridique de référence visant la réforme et la modernisation des dispositions réglementaires pour lutter contre le fléau des accidents de la circulation. C'est une Loi résolument tournée vers l'avenir qui intègre les nouveautés et les progrès liés à la mobilité et à la circulation en termes de technologie, d'éducation et de coercition.

Ce grand chantier de réforme a pour objectif de clarifier les droits et les devoirs des usagers de la route et la promotion d'une culture qui prône l'usage sûr et responsable de l'espace routier.

Le Code de la Route est un code ambitieux qui traduit la volonté collective de l'ensemble des acteurs concernés et des composantes de la société civile d'assurer les conditions favorables pour préserver la vie des citoyens lors de l'usage de la voie publique.

Il constitue également une véritable initiative nationale dont la finalité est d'ancrer les valeurs de civisme, de citoyenneté, de cohabitation et de paix sociale et ce, dans un cadre législatif moderne garantissant le droit des individus et de la communauté à la vie et à la sécurité des déplacements.

Les principales dispositions du nouveau code de la route s'articulent autour des éléments suivants :

- 1 Permis de conduire à points ;
- 2 Amendes Transactionnelles et Forfaitaires (ATF);
- 3 Mise à niveau du contrôle routier ;
- 4 Prévention de la corruption et droits des citoyens ;
- 5 Alcool au volant ;
- 6 Responsabilités et peines privatives de liberté en cas d'accidents ;
- 7 Conduite professionnelle ;
- 8 Mise à niveau du contrôle technique des véhicules ;
- 9 Mise à niveau de l'enseignement de la conduite.

Permis de conduire à points

■ Concept

Le permis à points est un nouveau dispositif pédagogique en matière de sécurité routière. Il consiste à attribuer à chaque permis de conduire un capital de points susceptibles d'être réduit si le titulaire du permis commet une infraction sanctionnée par le retrait de points. Parallèlement, le code de la route a instauré un système souple pour la récupération des points perdus, si le titulaire du permis de conduire observe certaines règles.

Le permis à points est ainsi un dispositif préventif qui incite chaque conducteur à adopter des comportements conformes aux exigences de la sécurité routière et à se conformer aux règles fondamentales de la circulation. Il offre également aux conducteurs la possibilité d'améliorer leur comportement en suivant des sessions d'éducation à la sécurité routière.

C'est un dispositif équitable dans la mesure où il affecte, par le retrait non discriminatoire de points, tous les conducteurs quelque soit leur niveau de vie et leur catégorie socioprofessionnelle.

Le permis de conduire dispose d'un capital de vingt (20) points pendant la période probatoire de deux (2) ans, et de trente (30) points quand il devient définitif.

Le retrait de points n'est pas opéré par les agents de contrôle, mais par l'administration en charge des transports qui débite le compte de chaque conducteur sur la base :

- De la décision judiciaire définitive prononcée par le tribunal ;
- Du document attestant le règlement à l'amiable de l'infraction par le paiement du montant de l'ATF.

De même, l'administration en charge des transports crédite le solde du permis de conduire selon les modalités ci-après :

- De 4 points si le conducteur suit une session d'éducation à la sécurité routière ;
- De 4 points si le conducteur ne commet pas d'infraction sanctionnée par le retrait de points pendant une année ;
- Si le conducteur a un solde de moins de 8 points et ne commet pas d'infraction sanctionnée de retrait de points pendant 2 ans, son solde est relevé à 12 points ;
- Le conducteur récupère la totalité de son solde (30 points) s'il ne commet pas d'infraction sanctionnée de retrait de points pendant 3 ans.

Les sessions d'éducation à la sécurité routière sont dispensées par des établissements agréés à ce titre sur la base d'un cahier des charges établi à cet effet.

Il est à signaler que la mise en œuvre du système de permis à points sera opérée au niveau de la base de données de l'administration en charge des transports, quelque soit la nature du support du permis de conduire (papier ou carte à puce électronique).

Contraventions : (13 contraventions)

Classement des infractions par degré de gravité	Points à retirer
<ul style="list-style-type: none"> - le non-respect, par un conducteur d'un véhicule, de l'arrêt imposé par un panneau de STOP ou par un feu rouge de signalisation. - Le dépassement de la vitesse de plus de 30 à moins de 50 Km/h, au dessus de la vitesse autorisée. - Circulation en sens interdit de la circulation. - Dépassement non réglementaire. 	04
<ul style="list-style-type: none"> - Circulation de véhicule sur la voie publique, de nuit sans éclairage, hors agglomération. - Conduite d'un véhicule sans certificat du contrôle technique. - Circulation sur une bande d'arrêt d'urgence ou arrêt injustifié sur une autoroute. - Arrêt ou stationnement de véhicule, de nuit ou dans un lieu avec visibilité insuffisante, sans éclairage ni signalisation, sur une chaussée dépourvue d'éclairage public. 	03
<ul style="list-style-type: none"> - Le non respect du droit de priorité. - Le dépassement de la vitesse de plus de 20 à 30 Km/h, au dessus de la vitesse autorisée. - Conduite d'un motocycle, d'un tricycle ou quadricycle à moteur, non carrossé, sans port d'un casque homologué 	02
<ul style="list-style-type: none"> - Non respect de l'obligation du port de la ceinture de sécurité. - Embarquement d'un enfant de moins de dix ans d'âge dans les sièges avant du véhicule 	01

Délits (18 délits)

Classement des délits par degré de gravité	Points à retirer
Homicide involontaire avec circonstances aggravantes, suite à un accident de circulation (si l'annulation du permis de conduire n'est pas prononcée).	14
Blessures involontaires, entraînant une infirmité permanente, avec circonstances aggravantes, suite à un accident de circulation (si l'annulation du permis de conduire n'est pas prononcée).	10
<ul style="list-style-type: none"> - Homicide involontaire sans circonstances aggravantes, suite à un accident de circulation. - Blessures involontaires, consécutives à un accident de la circulation, avec circonstances aggravantes. - Conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique ou sous l'effet des substances stupéfiantes. - Le fait de ne pas s'arrêter, après avoir causé ou occasionné un accident de la circulation et de tenter ainsi d'échapper à la responsabilité, en prenant la fuite ou en modifiant l'état des lieux ou par tout autre moyen. - Le dépassement de la vitesse de 50 Km/h ou plus, au dessus de la vitesse maximale autorisée. 	06
<ul style="list-style-type: none"> - Blessures involontaires, entraînant une infirmité permanente, sans circonstances aggravantes, suite à un accident de circulation. - Conduite d'un véhicule, dont la conduite nécessite l'obtention d'un permis de conduire, malgré une suspension administrative ou judiciaire du permis de conduire. - Conduite d'un véhicule, dont la conduite nécessite l'obtention d'un permis de conduire, pendant la durée de la rétention du permis de conduire. - Le fait de ne pas déposer un permis de conduire suspendu. - L'emprunt d'une autoroute ou d'une voie expresse à contre courant de la circulation. - le dépassement du poids total en charge autorisé au passage d'un ouvrage de franchissement. 	04

<ul style="list-style-type: none"> - Blessures involontaires, consécutives à un accident de la circulation, sans circonstances aggravantes. - La marche arrière ou le demi-tour sur une autoroute ou une route express en traversant la bande centrale séparative des chaussées. 	03
<ul style="list-style-type: none"> - Conduite d'un véhicule sous l'effet des substances médicamenteuses contre-indiquées pour la conduite d'un véhicule. - Conducteur, sommé de s'arrêter, a refusé de s'exécuter ou de se soumettre aux vérifications prescrites ou ne respecte pas l'ordre d'immobilisation du véhicule ou refuse de conduire ou de faire conduire son véhicule en fourrière ou refuse d'obtempérer aux injonctions légales qui lui sont faites. - La conduite à titre professionnel sans disposer de la carte du conducteur professionnel. 	02

■ Illustration :

Exemple 1 : Conducteur ayant fait l'objet d'infractions occasionnelles.

Capital de points	Type d'infractions	Date de la décision judiciaire ou de l'ATF	Nombre de points à retirer	Procédure de récupération des points	Nombre de points récupérés	Nouveau capital de points
30	Non respect du feu rouge	1 ^{er} janvier 2011	04	-----	-----	26
26	Dépassement non réglementaire	1 ^{er} mars 2011	04	-----	-----	22
22	-----	-----	-----	Suit une session d'éducation à la sécurité routière le 10 mars 2011	04	26
26	-----	-----	-----	Ne commet pas d'infraction sanctionnée par le retrait de points pendant une année jusqu'au 1 ^{er} mars 2012	04	30

Exemple 2 : Conducteur récidiviste ayant fait l'objet d'infractions répétitives.

Capital de points	Type d'infractions	Date de l'arrêt juridique ou ATF	Nombre de points retirés	Procédure de récupération des points	Nombre de points récupérés	Nouveau capital de points
30	Non respect du feu rouge	1 ^{er} janvier 2011	04	-----	-----	26
26	Conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique	15 janvier 2011	06	-----	-----	20
20	Dépassement de la vitesse autorisée de plus de 30km/h et moins de 50 km/h	30 janvier 2011	04	-----	-----	16
16	Blessures involontaires, consécutives à un accident de la circulation, avec circonstances aggravantes	1 ^{er} mars 2011	06	-----	-----	10
10	Circulation en sens interdit	15 mars 2011	04	-----	-----	06
06	Non respect du feu rouge	30 mars 2011	04	-----	-----	02
02	-----	-----	-----	Ne commet pas d'infraction sanctionnée par le retrait de points pendant une année jusqu'au 30 mars 2012	04	06
06	-----	-----	-----	Ne commet pas d'infraction sanctionnée par le retrait de points pendant une année jusqu'au 30 mars 2013	06	12
12	-----	-----	-----	suit une session d'éducation à la sécurité routière en avril 2013	04	16
16	-----	-----	-----	Ne commet pas d'infraction sanctionnée par le retrait de points pendant 3 années jusqu'au 30 mars 2014		30

Amendes Transactionnelles et Forfaitaires (ATF)

■ Concept :

Les ATF s'appliquent aux contraventions pouvant faire l'objet d'une transaction par le paiement d'une amende transactionnelle et forfaitaire dont le montant est fixé en fonction de la gravité de l'infraction. Le paiement de l'ATF atteste du règlement amiable de l'infraction et donne lieu à l'abandon de l'action du ministère public.

Les ATF sont réparties en trois classes fixées comme suit :

- Les infractions de première classe : 700 dh ;
- Les infractions de deuxième classe : 500 dh ;
- Les infractions de troisième classe : 300 dh.

Le paiement des ATF peut être effectué immédiatement entre les mains de l'agent verbalisateur ou dans un délai de 15 jours à compter de la date de constatation de la contravention ou de réception de la notification de l'avis de contravention en cas de constatation automatisée.

Afin de faciliter la procédure de paiement, le Code de la Route a instauré la possibilité de paiement en espèces, par chèque ou par tout autre moyen fixé par l'administration et dans les différents lieux prévus à cet effet.

Dans le cas où le contrevenant ne s'acquitte pas immédiatement de l'amende, l'agent verbalisateur conserve son permis de conduire ou la carte grise moyennant un récépissé lui donnant droit à la conduite pendant un délai de 15 jours.

L'agent verbalisateur conserve le permis de conduire quand l'infraction est liée au comportement du conducteur. Il conserve la carte grise quand il s'agit d'une infraction en rapport avec le véhicule ou ce qu'il transporte.

Le contrevenant est en mesure de récupérer son permis de conduire ou sa carte grise dans sa ville de résidence s'il s'acquitte de l'amende dans le délai précité.

Parmi les nouvelles garanties du Code de la Route, le conducteur en infraction a le droit de contester la contravention en déposant une plainte justifiée, en vue de défendre ses droits et éviter tout abus de pouvoir des agents verbalisateurs.

Le nouveau système des ATF permet également d'éviter le recours aux longues procédures judiciaires pour le recouvrement des amendes et l'envoi aux tribunaux de plus de 1,5 millions de PV annuellement.

Le Code de la route a adopté une vision progressive qui tient compte des différences entre les infractions de la vitesse en fonction de leur gravité comme suit:

- Le dépassement de la vitesse autorisée de 10% dans la limite de 7 km/h ne constitue pas une infraction ;
- Le dépassement de la vitesse autorisée de moins de 20 km/h (contravention de 3^{ème} classe) ;
- Le dépassement de la vitesse autorisée entre 20 km/h et moins de 30 km/h (contravention de 2^{ème} classe) ;
- Le dépassement de la vitesse entre 30 km/h et moins de 50 km/h (contravention de 1^{ère} classe) ;
- Le dépassement de la vitesse autorisée de 50 km/h et plus devient un délit et non pas une contravention et passible d'une amende judiciaire.

■ Contraventions la première classe sanctionnées par une ATF de 700 DH :

- 1- Le dépassement de vitesse de 30 à moins de 50 Km/h au-dessus de la vitesse maximale autorisée, pour tous les conducteurs ;
- 2- La circulation, sur la voie publique, d'un véhicule hors agglomération la nuit, sans éclairage;
- 3- Le stationnement en infraction aux textes en vigueur, de nuit, sans lumière en dehors d'une agglomération;
- 4- Le non-respect de l'arrêt imposé par un panneau de STOP ou par un feu rouge de signalisation;
- 5- Le stationnement dangereux d'un véhicule, lorsque la visibilité est insuffisante, à proximité d'un virage ou d'un sommet de côte, sur un pont, dans un tunnel, stationnement masquant la signalisation ou stationnement à moins de 10 mètres d'une intersection de routes ;
- 6- Le franchissement d'une ligne continue ;
- 7- L'arrêt d'un véhicule sur ou sous les ponts, dans les tunnels et passages souterrains ou sur un passage supérieur, sauf en cas de force majeure ;
- 8- Le dépassement défectueux;
- 9- L'arrêt ou le stationnement d'un véhicule au niveau ou à proximité d'un passage à niveau ;
- 10- La circulation en sens interdit ;
- 11- Le défaut de freins réglementaires des véhicules, ensembles de véhicules, véhicules articulés, trains routiers doubles ou remorques
- 12- L'absence de dispositifs d'éclairage ;
- 13- Le transport exceptionnel sans autorisation ou non respect des conditions spéciales fixées par l'autorisation de transport exceptionnel ;
- 14- L'accès à l'autoroute par des véhicules effectuant le transport exceptionnel, sans autorisation motivée, accordée par l'administration gestionnaire de l'autoroute concernée ou, en cas de concession, par le concessionnaire ;
- 15- Le dépassement du poids total en charge autorisé, inscrit sur le certificat d'immatriculation, de 30% à 40%, pour tout véhicule, ensemble de véhicule, véhicule articulé ou train routier double. L'amende est appliquée par tonne transportée en excès et toute fraction de tonne supérieure à 500 kg est considérée comme une tonne ;
- 16- La profondeur de sculpture sur la bande de roulement inférieure au seuil fixé par l'administration ou des déchirures ou coupures laissant apparaître la toile sur les flancs ou la bande de roulement ;
- 17- L'absence de dispositif de la ceinture de sécurité ;
- 18- La défectuosité des organes de direction ;
- 19- La défectuosité du système de suspension ;
- 20- L'absence des précautions nécessaires pour éviter l'écoulement d'huiles ou des eaux huileuses ou de produits qui causent le dérapage ou l'éparpillement du gravier ou du sable ou tout ou partie du chargement du véhicule ;
- 21- L'accès à l'autoroute par des piétons, des personnes à dos de montures ou par des animaux ;
- 22- Le surnombre de voyageurs autorisé en cas de transport collectif de personnes. L'amende est appliquée par personne en surnombre ;
- 23- Le transport de personnes sur le toit des véhicules. L'amende est appliquée par personne transportée ;
- 24- Le transport non réglementé de voyageurs debout. L'amende est appliquée par personne transportée ;
- 25- Absence de contrôle technique ;
- 26- Le véhicule s'engageant sur un passage à niveau non muni de barrières sans s'assurer qu'aucun train n'est visible ou annoncé ;
- 27- Le véhicule ne dégagant pas immédiatement la voie ferrée à l'approche d'un train ;
- 28- L'accès et la sortie des autoroutes par tout endroit non destiné à cette manœuvre ;
- 29- L'arrêt pour le ramassage et le dépôt des voyageurs sur les autoroutes et leurs bretelles de raccordement ;
- 30- L'exercice, sur les autoroutes et leurs bretelles de raccordement , par des personnes non agréées par le gestionnaire de l'autoroute ou en cas de concession par le concessionnaire de l'autoroute dans les conditions fixées par voie réglementaire, du dépannage et du remorquage des véhicules en panne ou accidentés.

■ Contraventions de la deuxième classe sanctionnées par une ATF de 500 DH :

- 1- Le dépassement de vitesse de 20 à moins de 30 Km/h au-dessus de la vitesse maximale autorisée, pour tous les conducteurs ;
- 2- Le non-respect du droit de la priorité;
- 3- Le non respect des mentions de restriction sur le permis de conduire;
- 4- La tenue en main d'appareil téléphonique pendant la conduite d'un véhicule ou tout autre appareil susceptible de réduire l'attention ou le mouvement ;
- 5- Le non respect de la priorité accordée, en vertu de la présente loi et des textes pris pour son application, aux véhicules de service de gendarmerie, de police, de protection civile ou d'ambulance faisant usage de leurs avertisseurs spéciaux ;
- 6- L'accès à l'autoroute par un véhicule à propulsion mécanique, non capable d'atteindre en palier une vitesse de 60 kilomètres par heure ;
- 7- L'accès à l'autoroute par un véhicule à traction non mécanique ;
- 8- L'accès à l'autoroute par des cycles, des tricycles, des quadricycles, des cyclomoteurs et de motocycles, tricycles à moteur et quadricycles à moteur dont la cylindrée est inférieure à 125 cm³ ;
- 9- Les leçons de conduite des véhicules et les essais de véhicules ou de châssis, sur autoroute ou sur ses bretelles de raccordement ;
- 10- L'arrêt et le stationnement sur les chaussées d'une autoroute ou sur la bande d'arrêt d'urgence ou sur les bretelles de raccordement d'une autoroute, sauf en cas de nécessité absolue ;
- 11- Le fait de pénétrer ou de séjourner sur la bande centrale séparative des chaussées d'une autoroute;
- 12- La circulation sur les bandes d'arrêt d'urgence d'une autoroute ;
- 13- Les réparations importantes des véhicules sur les bandes d'arrêt d'urgence d'une autoroute et le fait de ne pas faire évacuer de l'autoroute un véhicule nécessitant des réparations importantes ;
- 14- Le conducteur empruntant une bretelle de raccordement ne respectant pas la priorité des usagers circulant sur l'autoroute ;
- 15- L'absence de présignalisation de tout ou partie d'un chargement de véhicule tombé sur la chaussée sans pouvoir être immédiatement enlevé ;
- 16- Le chargement non signalisé dépassant la largeur ou la longueur hors tout du véhicule ;
- 17- Le chargement masquant les feux d'éclairage ou de signalisation y compris les feux « stop », les indicateurs de direction, les signaux du véhicule, ou les numéros d'immatriculation du véhicule ;
- 18- Le chargement disposé de manière à nuire à la visibilité du conducteur ou qui peut compromettre la stabilité ou la conduite du véhicule ;
- 19- Le non respect des limites de poids autorisées par essieu. L'amende est appliquée par tonne transportée en surcharge. Toute fraction de tonne est considérée comme une tonne ;
- 20- Largeur, longueur ou hauteur du véhicule, toutes saillies, dépassant les limites autorisées ;
- 21- Le non fonctionnement du «chronotachygraphe», du dispositif de limitation de vitesse, du ralentisseur ou du système de freinage dit (ABS) ;
- 22- L'absence de deux feux de position avant du véhicule automobile, ensemble de véhicules, véhicule agricole à moteur, appareils agricoles, forestiers ou engin de travaux publics ;
- 23- La remorque arrière d'un ensemble de véhicules ne reproduisant pas le numéro d'immatriculation du véhicule tracteur ;
- 24- Le dispositif d'attelage de la remorque défectueux ;
- 25- l'utilisation d'attaches de fortune pour tout remorquage ;
- 26- Le véhicule dépanneur remorquant plus d'un véhicule, traînant ou transportant des objets autres que ceux nécessaires pour le remorquage des véhicules ;
- 27- Le dépassement du poids total en charge autorisé, inscrit sur le certificat d'immatriculation, de 10% à moins de 30%, pour tout véhicule, ensemble de véhicule, véhicule articulé ou train double. L'amende est appliquée par tonne transportée en excès et toute fraction de tonne supérieure à 500 kg est considérée comme une tonne ;
- 28- Le véhicule automobile de transport en commun de personnes non équipé de glaces de sécurité (issues de secours) ou d'une boîte des premiers secours ;
- 29- Les issues de secours non signalées par des inscriptions permanentes et ineffaçables ;
- 30- L'absence d'indication sur véhicule de transport en commun à l'extérieur, du nom et du domicile du transporteur, de la catégorie du véhicule, des classes qu'il comporte, du numéro d'autorisation d'effectuer un service public de transport en commun et de l'indication relative à l'itinéraire suivi ;

- 31- Le véhicule de transport en commun de personnes non muni d'extincteurs fonctionnels, tels que prévus par les textes pris pour l'application de la présente loi ;
- 32- Le véhicule affecté au transport de marchandises dont le poids total en charge autorisé dépasse 3500 kilogrammes non muni d'extincteurs fonctionnels, tels que prévus par les textes pris pour l'application de la présente loi ;
- 33- Le conducteur de véhicule affecté aux transports en commun de personnes, n'interdisant pas l'accès de son véhicule à toute personne porteuse d'arme visible telle que définie par l'article 303 du code pénal sauf au cas où cette personne porte ladite arme dans le cadre de son activité professionnelle ou pour une raison légitime ;
- 34- Le transport d'enfants de moins de 10 ans dans les sièges avant des véhicules automobiles ;
- 35- Les conducteurs ne respectant pas la priorité donnée aux piétons.

■ **Contraventions de la troisième classe sanctionnées par une ATF de 300 DH :**

Toutes les autres infractions au code de la route autres que celles définies dans la première et la deuxième classe.

Exemple 1 : le dépassement de la vitesse autorisée de moins de 20 km/h.

Exemple 2 : le stationnement non réglementaire.

Mise à niveau du contrôle routier

■ Concept :

niveau du contrôle routier a pour objectif de se doter de dispositifs réglementaires et techniques efficaces qui garantissent aux opérations de contrôle la transparence et l'efficacité requises. Cette vision est fondée sur l'introduction des nouvelles technologies et des outils modernes pour la réalisation des opérations du contrôle routier de façon transparente et qui réduisent significativement l'intervention de l'élément humain et garantir la traçabilité de contrôle par la mémorisation et le traitement des données relatives aux opérations de contrôle.

Le contrôle routier pour la constatation des infractions est assuré par les officiers et les agents de la police judiciaire, de la gendarmerie royale, de la sûreté nationale et les contrôleurs routiers relevant du Ministère de l'Équipement et des Transports. Il a pour mission le contrôle de la circulation des véhicules sur la voie publique, la constatation des infractions, l'établissement des PV, le recouvrement des amendes transactionnelles et forfaitaires et la prise des mesures réglementaires nécessaires envers les usagers de la route en infraction au code de la route.

Le code de la route prescrit aux officiers et agents chargés du contrôle routier de porter un badge, sur lequel sont inscrits leurs noms et prénoms, leurs fonctions et leurs photos. Il impose également une signalisation avancée des points de contrôle de jour comme de nuit, sur route ou autoroute où l'interception des véhicules ne peut être effectuée qu'au niveau des stations de péage et des points de sortie.

Les nouveaux moyens utilisés pour la constatation des infractions recourent aux nouvelles technologies permettant l'automatisation des opérations de contrôle et la production de preuves matérielles des infractions. Il s'agit notamment des :

- Radars fixes de contrôle de la vitesse ou de franchissement de feux rouges;
- Radars mobiles avec système de traçabilité et production de la preuve matérielle de l'infraction ;
- Alcootests ou éthylotests pour le contrôle de la conduite sous l'effet de l'alcool ;
- Stations fixes de pesage automatique de la surcharge des véhicules de transport de marchandises.

Le Code de la Route donne ainsi davantage de crédibilité à la constatation objective des infractions en réduisant le pouvoir discrétionnaire des agents de contrôle et en réglementant d'une manière précise les procédures de contrôle et de constatation des infractions.

Par ailleurs, le Code de la Route définit d'une manière détaillée les procédures de constatation et de verbalisation des infractions en codifiant et en normalisant ces procédures afin de les rendre précises et homogènes.

■ Mesures d'accompagnement :

- Mise en service des 155 radars fixes déjà installés ;
- Déploiement à court terme de 1000 radars fixes en milieu urbain et en rase campagne ;
- La généralisation des stations fixes de contrôle de la surcharge des véhicules de transport de marchandises ;
- La mise en œuvre de plans de formation au profit des agents relevant des administrations en charge de la mise en œuvre du Code de la Route.

Prévention de la corruption et droit des citoyens

■ Concept :

Le Code de la Route n'a pas ignoré la nécessité d'apporter des réponses concrètes à la problématique de la corruption. Il a ainsi prévu des dispositions légales visant la prévention de la corruption et l'amélioration des droits des citoyens. Il s'agit notamment des dispositions suivantes :

- Prescription aux officiers et agents chargés du contrôle routier de porter un badge, sur lequel sont inscrits leurs noms et prénoms, leurs fonctions et leurs photos ;
- Obligation de la signalisation avancée des points de contrôle de jour comme de nuit, sur route ou autoroute, pour proscrire certains comportements des brigades de contrôle qui cherchent à surprendre les automobilistes en infraction ;
- Interdiction aux agents de contrôle d'intercepter les véhicules sur autoroute hors stations de péage et points de sortie ;
- Institution du droit de contestation de l'infraction ;
- Conservation du droit de conduire ou d'utiliser le véhicule pendant les 15 jours qui suivent la date de rétention du permis de conduire ou de la carte grise en cas d'infraction sanctionnée par une ATF;
- Instauration d'un seuil de tolérance de 10% n'excédant pas 7km/h pour les infractions liées à la vitesse ;
- Instauration d'un seuil de tolérance de 10% pour les infractions liées à la surcharge ;
- L'instauration d'enquêtes administratives et techniques pour définir précisément les responsabilités avant de procéder au jugement ;
- Obligation de l'instruction judiciaire dans le même objectif avant de procéder au jugement ;
- Le droit d'accès aux rapports d'enquête administrative et technique en cas d'accidents mortels ;
- L'obligation de l'expertise médicale contradictoire en cas d'accident de la circulation entraînant des blessures ;
- Le recours aux appareils automatiques de constatation supprimant l'intervention humaine ainsi que le recours aux outils de mesures objectives pour la constatation des infractions chaque fois que c'est possible.

Ces dispositions doivent s'intégrer dans l'effort du gouvernement en matière de lutte contre la corruption à travers les actions de l'Instance Centrale de lutte contre la Corruption, la réforme de la justice, les actions de moralisation de la fonction publique, la mise à niveau des organes de contrôle.

La corruption est un problème sociétal complexe qui nécessite une prise de conscience collective du coût et des impacts, notamment pour l'économie, ainsi que l'adhésion et la mobilisation du citoyen afin de lutter efficacement contre.

Le citoyen reste, en effet un acteur actif et primordial dans tout dispositif de lutte contre la corruption, sachant que la meilleure façon d'éviter l'amende et/ou la corruption, réside tout simplement dans le respect de la loi, en l'occurrence, le code de la route.

Alcool au volant

■ Concept :

Contrairement à un conducteur vigilant, un conducteur sous l'effet de l'alcool est incapable de se concentrer face aux situations de risque et constitue un danger permanent pour lui-même et pour les autres usagers de la route.

Dans la plupart du temps, il ne perçoit ni le niveau de la vitesse qu'il pratique ni les manœuvres qu'il entreprend, ce qui le rend incapable d'estimer le danger. Ses réactions deviennent donc lentes et non cadencées et ne lui permettent pas de réagir convenablement pour effectuer les manœuvres requises.

Le code de la route a, de ce fait, érigé la conduite avérée sous l'effet d'alcool en délit afin de préserver la vie de tous les citoyens sur routes.

En outre et dans un souci de prévention de tout abus contre les conducteurs, la loi a instauré l'obligation de recours et d'usage par l'agent de contrôle de l'alcootest ou l'éthylotest pour la constatation objective de la conduite sous l'effet de l'alcool.

L'alcootest ou l'éthylotest est un dispositif préventif qui permet de détecter la présence effective de l'alcool dans l'haleine du conducteur. L'alcootest est muni d'un embout hygiénique et jetable après chaque opération de mesurage.

Par ailleurs, le dispositif d'établissement de la preuve de l'infraction prévu dans le code préserve et garantit les droits du conducteur, grâce au recours systématique aux analyses de sang pour prouver définitivement la présence ou non de l'alcool dans le sang.

Comme ce dispositif est prévu à usage préventif, tout conducteur peut être soumis à l'épreuve de l'alcootest par simple sondage et sans préjugés de quelque nature que ce soit.

Le Code de la Route a donc clairement sanctionné la conduite sous l'effet de l'alcool, sans distinguer entre l'état d'ébriété et l'état d'ivresse.

Cette infraction est ainsi qualifiée de délit et est passible d'une peine d'emprisonnement de 6 mois à une année et/ou d'une amende de 5000 DH à 10000 DH, ainsi que la suspension du permis de conduire pour une durée variant entre 6 mois et une année.

Responsabilités et peines privatives de liberté en cas d'accidents

■ Concept :

Les sanctions privatives de liberté constituent un axe très sensible dont la finalité est de réprimer les conducteurs qui enfreignent délibérément les règles de la circulation et commettent des accidents extrêmement graves. Le code de la route contient des dispositions se rapportant aux délits d'homicide ou de blessures des suites d'un accident de la circulation consécutifs au non respect par le conducteur des règles de la sécurité et de la circulation routière.

A l'exception des ATF dont le niveau a été réajusté en fonction de la gravité de l'infraction, les sanctions privatives de liberté sont identiques à celles actuellement en vigueur.

Le Code de la Route prévoit encore des garanties pour les conducteurs en cas d'accident avec tués et/ou blessés à travers la stipulation claire de « l'établissement de la responsabilité » (articles 167, 169 et 172). Dans ces cas, le Code a prévu des procédures claires à cette fin.

En cas d'accident mortel, le code a instauré les garanties suivantes :

- Le recours systématique à une enquête administrative et technique pour déterminer les circonstances et les causes de l'accident : inspection du lieu de l'accident, de l'état mécanique des véhicules impliqués, de l'infrastructure du point de vue signalisation et équipements de sécurité, ainsi que les informations concernant les conditions météorologiques au moment de l'accident. Le rapport de l'enquête est adressé aux autorités administratives compétentes, au parquet et au tribunal compétent, pour le prendre en considération lors de la détermination des responsabilités des partis impliquées dans l'accident. Une copie de ce rapport est remise, à la demande, aux parties concernées ou à leurs représentants ainsi qu'à l'organisation professionnelle ou syndicale à laquelle elles appartiennent dans le cas de conducteurs professionnels.
- L'obligation de déclencher l'instruction judiciaire dans tous les accidents mortels dans le même objectif.

En cas d'accidents avec blessures, le code de la route prévoit le recours obligatoire à une expertise médicale contradictoire en cas de présentation par la victime d'un certificat médical attestant d'une infirmité permanente ou d'une incapacité de travail supérieure à 21 jours.

■ Illustration :

Exemple 1 :

Un véhicule en stationnement réglementaire a été percuté à l'arrière par un motocycliste qui succombe à ses blessures. L'enquête administrative et technique établit le stationnement réglementaire du véhicule et la perte de contrôle du motocycliste. Sur la base du rapport d'enquête, le tribunal innocent le conducteur du véhicule.

Exemple 2 :

Un conducteur est à l'origine d'un accident mortel de la circulation routière. L'enquête administrative et technique établit que l'accident est dû à une vitesse excessive du fait de l'effet de l'alcool et par conséquent de la responsabilité exclusive du conducteur. Sur la base du rapport d'enquête précitée, le conducteur est passible d'une amende et d'une peine d'emprisonnement.

Exemple 3 :

Un conducteur roule sans le savoir en sens interdit sur une voie dont le panneau de signalisation relatif au sens interdit a été enlevé suite un acte de vandalisme. Le conducteur entre en collision avec un autre véhicule circulant en sens inverse et cause un accident mortel. L'enquête établit que l'accident est dû principalement à l'absence du panneau de signalisation qui a induit en erreur le conducteur circulant en sens interdit. Sur la base du rapport d'enquête précitée, la responsabilité du gestionnaire du réseau routier est engagée et le tribunal tient compte lors de la définition des responsabilités de ces faits.

Conduite professionnelle

■ Concept :

Le Concept de conducteur professionnel a été introduit en vue de reconnaître le statut professionnel des conducteurs des moyens de transport public de personnes et de marchandises, de préserver leurs droits et de valoriser leur métier.

Ce nouveau concept est également de nature à contribuer efficacement à la mise à niveau du secteur du transport routier et améliorer les conditions d'exercice de la profession, ainsi que la sécurité et la qualité des services offerts.

Le code interdit ainsi formellement la conduite des véhicules de transport public par tout conducteur non titulaire de « sa carte de conducteur professionnel », en cours de validité. En outre, le code institue les temps de « conduite » et de « repos » que devront respecter les conducteurs et les entreprises qui les emploient, garantissant ainsi la préservation de la vigilance du chauffeur et renforçant la sécurité de circulation du véhicule.

Il a également mis en place de nouvelles conditions d'accès à la profession de conducteur professionnel, en instaurant l'obligation aux candidats à l'obtention du permis de conduire de camions et autocars (catégorie « C » et « D »), d'être titulaire d'un permis de catégorie « B » depuis 2 ans au moins.

La Carte Professionnelle donne au chauffeur le droit de conduire d'une façon professionnelle les moyens de transports suivants :

- Les véhicules de transport de marchandises pour le compte d'autrui ou pour compte propre, dont le Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) est égale ou supérieur à 3500 kg ;
- Les véhicules de transport public de voyageurs et touristique ;
- Les véhicules de transport du personnel et de transport scolaire ;
- Les taxis de première et deuxième catégories ;
- Les autobus de transport urbain.

La Carte professionnelle est délivrée aux conducteurs titulaires des permis de conduire de la catégorie considérée et ayant suivi une formation de qualification initiale dispensée dans des établissements dûment agréés à cet effet. La durée de validité est de 5 ans renouvelable sous condition de justification de suivi de la formation continue mise en place à cet effet durant la 5ème année.

Ces formations sont axées sur la réactualisation et la vérification des connaissances du chauffeur concernant les textes législatifs et organisationnels régissant la circulation routière, la législation du travail ainsi que les règles de bon usage du véhicule, de bonnes attitudes à adopter face aux situations dangereuses et d'utilisation des dispositifs de sécurité lors du chargement, déchargement et fixation de la marchandise.

Au-delà de son impact positif sur la sécurité routière, la carte professionnelle et la réglementation du temps de conduite et de repos, contribueront à l'amélioration des conditions sociales de travail des chauffeurs professionnelles et obligeront les entreprises à employer des chauffeurs qualifiés, les amenant ainsi à respecter le code de travail, la déclaration à la CNSS, la couverture médicale et autres avantages sociaux.

■ Mesures d'accompagnement :

Le Code prévoit un dispositif d'intégration des conducteurs professionnels en exercice actuellement. Ces conducteurs sont dispensés de la formation initiale qualifiante et recevront leurs cartes sur demande et justification d'exercice de la profession. Le premier renouvellement de la carte sera assujéti au suivi d'une session gratuite de formation continue durant le délai qui sera fixé par l'administration et qui n'excèdera pas cinq ans.

Mise à niveau du contrôle technique des véhicules

■ Concept :

La visite technique est une opération périodique qui a pour objectif de vérifier la conformité des véhicules aux conditions réglementaires en vigueur et de s'assurer s'ils sont aptes à circuler sur la voie publique. Cette opération vise à s'assurer du bon état du véhicule, de son équipement en organes de sécurité nécessaires et de l'absence de dysfonctionnements et de défauts mécaniques ou techniques.

La mise à niveau du secteur de la visite technique a pour objectif d'assurer plus de dynamisme dans ce secteur et améliorer la qualité du service de contrôle technique. L'objectif escompté à terme est de contribuer à la lutte contre le fléau des accidents de la circulation par l'amélioration de l'état mécanique du parc automobile national et sa mise en conformité avec les conditions et les standards de sécurité routière et de protection de l'environnement.

Cette mise à niveau vise également la professionnalisation des activités de la visite technique par l'instauration de la gestion informatisée par réseaux en se basant sur les nouvelles technologies d'information. L'objectif à terme est de donner plus de crédibilité et de transparence au contrôle technique automobile.

La visite technique concerne tous les véhicules soumis à l'immatriculation selon les périodicités fixées par l'Administration, avant leur mutation (changement de propriétaire) ou réenregistrement ou après l'introduction d'un changement ou altération susceptibles d'avoir un effet sur leurs caractéristiques mécaniques et techniques ou sur leur type d'usage. Elle est effectuée dans le cadre d'un système d'information automatisé où les principaux tests nécessaires sont enregistrés et la traçabilité de toutes les phases de la visite est sauvegardée. Si la visite technique est concluante, le document attestant le contrôle technique remis au propriétaire du véhicule, doit impérativement être à bord du véhicule lors de sa circulation sur la voie publique.

Les opérations de visite technique sont assurées par l'administration ou par les personnes morales autorisées à cet effet dans le cadre de réseaux et conformément à un cahier de charges. Les centres de visite technique, sont interdits de l'exercice d'autres activités de réparation ou de commerce des véhicules ou de leurs accessoires et doivent disposer des capacités financières et techniques et des compétences requises pour exercer la visite technique selon la réglementation en vigueur.

Il est à signaler que la mise en réseaux informatiques des centres de visite technique, permet le partage de toutes les informations et les données relatives aux opérations de visite technique.

La gestion des centres de visite technique doit être confiée à des personnes qualifiées pour s'assurer et contrôler la bonne exécution des opérations de visite technique. Ces dernières doivent être effectuées par des agents visiteurs ayant les qualifications requises et l'autorisation d'exercer. Ces agents doivent suivre des formations continues pour la mise à jour de leurs connaissances et l'amélioration de leurs aptitudes techniques et professionnelles.

■ Mesures d'accompagnement :

Les propriétaires des CVT en activité actuellement, doivent se regrouper en réseaux en respectant le nombre minimal de centres et de lignes fixés par la loi ou de rejoindre l'un des réseaux existants et ce, dans un délai de deux ans à compter du 1^{er} octobre 2010.

Le nouveau code a également fixé une période d'une année durant laquelle les personnes titulaires du certificat d'aptitude professionnelle d'agent visiteur en exercice, peuvent demander la nouvelle autorisation professionnelle.

Dans le même sens, une période transitoire de 5 ans maximum à compter de l'entrée en vigueur du nouveau code de la route, a été fixée pour les titulaires des cartes grises établis sur support papier afin de les échanger par la nouvelle carte grise électronique.

Mise à niveau de l'enseignement de la conduite

■ **Concept :**

Les établissements d'enseignement de la conduite des véhicules à moteurs sont des espaces dédiés à l'enseignement des principes élémentaires relatifs aux techniques de conduite et aux règles de la circulation au profit des candidats à l'examen du permis de conduire. Ces établissements, qui peuvent être des personnes physiques ou morales, sont autorisés à exercer par le Ministère de l'Équipement et des Transports sur la base d'un cahier des charges.

Les établissements d'enseignement de la conduite doivent disposer des capacités financières et administratives ainsi que des compétences pédagogiques leur permettant de jouer le rôle de formation initiale des groupes cibles.

Au niveau organisationnel, la gestion administrative et pédagogique des établissements d'enseignement de la conduite, est confiée à des professionnels qualifiés. Les programmes de formation doivent être conformes au programme national d'enseignement de la conduite établi par l'Administration. Cependant, ces établissements ne sont pas autorisés à exercer en même temps l'activité d'enseignement de la conduite et celle d'éducation à la sécurité routière.

La formation des candidats à l'examen du permis de conduire est confiée à des moniteurs qualifiés titulaires de « l'autorisation de moniteur d'enseignement de la conduite ». Ces derniers sont soumis à l'obligation de la formation continue dispensée par les organismes agréés par l'Administration.

■ **Mesures d'accompagnement :**

Pour permettre aux propriétaires des établissements actuellement en exercice, de se conformer aux nouvelles dispositions du code de la route, une période de deux ans à compter de l'entrée en vigueur du nouveau code de la route, leur a été accordée.

Dans le même contexte, une période d'une année a été accordée aux titulaires du « certificat d'aptitude et de qualification professionnelle de moniteur de l'enseignement de conduite » en activité, pour demander la nouvelle autorisation professionnelle. Cependant, les personnes ne disposant pas de ce certificat et justifiant avoir exercé le métier de moniteur pendant au moins une année continue avant l'entrée en vigueur du code de la route, peuvent se porter candidats à l'examen pour l'obtention de l'autorisation de moniteur de l'enseignement de la conduite.