

عرض حول تجربة المملكة المغربية في مجال السلامة الطرقية

الأمانة العامة لجامعة الدول العربية
أبريل 2025



محتوى العرض

أهم محطات التدبير المؤسسي للسلامة الطرقية بالمملكة المغربية

1

الانتقال إلى التدبير الاستراتيجي للسلامة الطرقية

2

تطور مؤشرات السلامة الطرقية

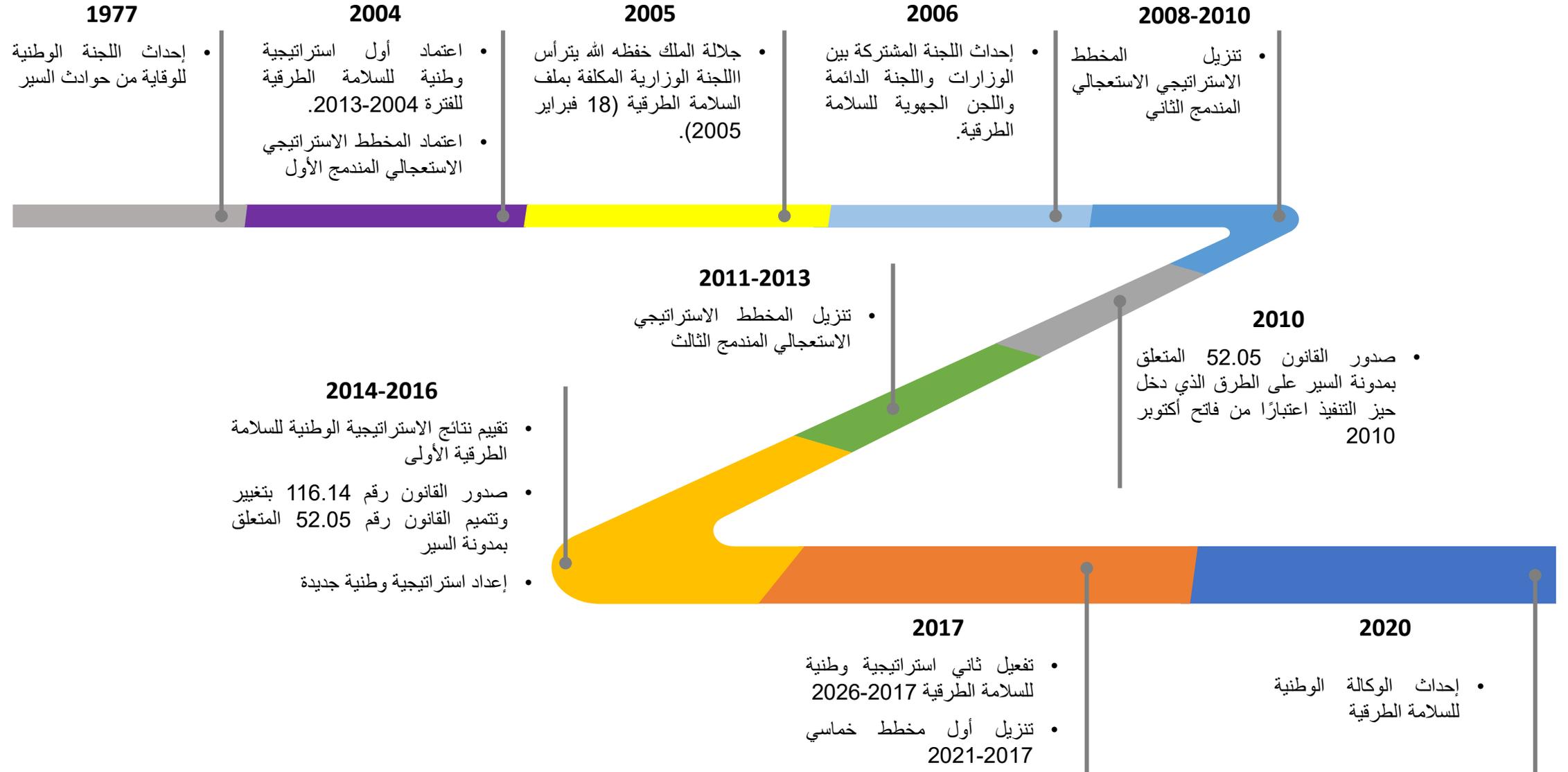
3

تحديات و آفاق تحسين السلامة الطرقية

4

أهم محطات التدبير المؤسسي
للسلامة الطرقية بالمملكة المغربية

أهم محطات التدبير المؤسسي للسلامة الطرقية ببلادنا



الانتقال إلى التدبير الاستراتيجي للسلامة الطرقية

2004 - 2013: اعتماد أول استراتيجية مندمجة للسلامة الطرقية



مخطط استراتيجي مندمج استعجالي

على مدى ثلاث سنوات

PSIU I (2004-2006)

مخطط استراتيجي مندمج

استعجالي على مدى ثلاث سنوات

PSIU II(2008-2010)

مخطط استراتيجي مندمج

استعجالي على مدى ثلاث سنوات

PSIU III (2011-2013)

تقييم الاستراتيجية وإعداد

استراتيجية جديدة تحدد الأوليات للعقد القادم بالتعاون مع البنك الدولي

المخطط الاستراتيجي المندمج الإستعجالي الأول للسلامة الطرقية 2004-2006:

شكل هذا المخطط بداية تفعيل الإستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية عبر تركيز العمل على المشاكل الأساسية وإعطاء الأولوية للأعمال ذات النتائج السريعة والتأثير الدائم و ذلك بتفعيل سبع (7) محاور بطريقة مندمجة:

- تنسيق وتدير السلامة الطرقية على أعلى مستوى.
- التشريع.
- المراقبة والعقوبات.
- تكوين السائقين وإصلاح نظام امتحان رخصة السياقة.
- تحسين البنيات التحتية الطرقية داخل وخارج المدار الحضري.
- تحسين الاسعافات المقدمة لضحايا حوادث السير.
- التواصل والتحسيس والتربية الطرقية.

صدر المرسوم رقم 2.04.266 المتعلق بإحداث اللجنة بين الوزارية واللجنة الدائمة واللجنة الجهوية للسلامة الطرقية.

2004

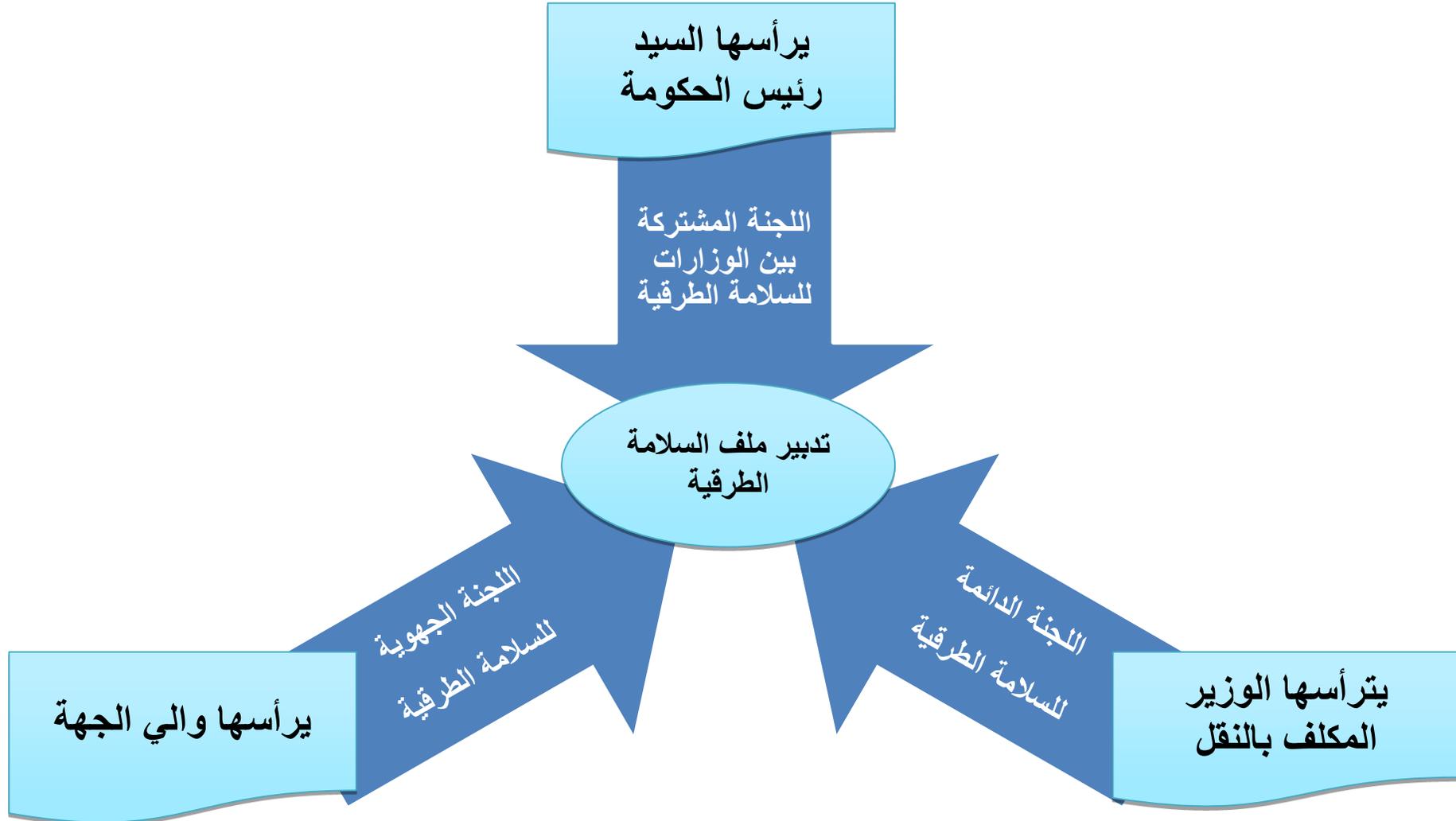
PSIU I

PNC I

2006

حكمة السلامة الطرقية

□ أجهزة الحكمة لتدبير ملف السلامة الطرقية



حكاة السلامة الطرقة

مقتضيات المرسوم رقم 2.04.266 المنظمة لعمل اللجنة بين الوزارية للسلامة الطرقة:

المهام المسندة إلى اللجنة بين الوزارية للسلامة الطرقة:

- المصادقة على الاستراتيجية الوطنية المندمجة في مجال السلامة الطرقة التي تقترحها اللجنة الدائمة؛
- تنسيق تطبيق برامج العمل المنبثقة عنها وتقييمها؛
- تنسيق استعمال الوسائل الموضوعة لهذا الغرض رهن إشارة القطاعات الوزارية المعنية؛
- تستند اللجنة بين الوزارية في ممارسة مهامها على اللجنة الدائمة للسلامة الطرقة.

تركبة اللجنة بين الوزارية للسلامة الطرقة:

- يرأس اللجنة بين الوزارية للسلامة الطرقة السيد رئيس الحكومة؛
- أعضاء اللجنة: الأمين العام للحكومة ، الوزير المنتدب لدى الوزير الأول المكلف بإدارة الدفاع الوطني ، قائد الدرك الملكي، المدير العام للأمن الوطن، وزراء القطاعات التالية: الداخلية، العدل، إعداد التراب الوطني، الماء، البيئة، المالية، التربية الوطنية، التجهيز، النقل، الصحة، الطاقة والمعادن، الاتصال، الصناعة والتجارة، السكنى.
- ويمكن للجنة أن تضم إليها بصفة استشارية أشخاصا ذاتيين ومعنويين خاضعين للقانون العام أو الخاص يختارون نظرا لتجربتهم أو لكفاءتهم في مجال السلامة الطرقة.
- يقوم بمهام كتابة اللجنة بين الوزارية السلطة الحكومية المكلفة بالنقل.

تجتمع اللجنة بين الوزارية كلما دعت الحاجة إلى ذلك باستدعاء من رئيسها، وتعد اجتماعين على الأقل في السنة.

حكاة السلامة الطرقلية

مقتضيات المرشوم رقم 2.04.266 المنظمة لعمل الللجنة الدائمة للسلامة الطرقلية

المهام المسندة إلى الللجنة الدائمة للسلامة الطرقلية:

- اقتراح استراتيجلية وطنية مندمجة في مجال السلامة الطرقلية؛
- دراسة الاستراتيجليات الجهوية المتعلقة بالسلامة الطرقلية؛
- إعداد مخططات العمل وبرامج لتطبيق الاستراتيجلية التي أقرتها الللجنة المشتركة؛
- تنسيق تطبيق مخططات العمل القطاعية؛
- تتبع وتقييم إنجاز مخططات العمل والبرامج الوطنية والجهوية؛
- الإشراف على الدراسات المشتركة بين القطاعات والمتعلقة بالسلامة الطرقلية؛
- الاطلاع على نتائج الدراسات القطاعية ذات الأثر على السلامة الطرقلية.

تركيبه الللجنة الدائمة للسلامة الطرقلية:

- يرأس الوزير المكلف بالنقل الللجنة الدائمة؛
 - أعضاء الللجنة: ممثلي أعضاء الللجنة المشتركة بين الوزارات، المفتش العام للوقاية المدنية، الكاتب الدائم لللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير، وثلاثة أعضاء يعينهم لمدة 3 سنوات قابلة للتجديد الوزير المكلف بالنقل من بين الأشخاص المعنية الخاضعة للقانون الخاص والمعنية بمشاكل السلامة الطرقلية.
- ويمكن لللجنة الدائمة أن تضم إليها بصفة استشارية كل شخص مشهود له بالتجربة في مجال السلامة الطرقلية.

تجتمع الللجنة الدائمة للسلامة كلما دعت الحاجة إلى ذلك باستدعاء من رئيسها في الفترة الفاصلة بين اجتماعات الللجنة المشتركة وتعد أربعة اجتماعات على الأقل في السنة.

حكاة السلامة الطرقة

مقتضيات المرشوم رقم 2.04.266 المنظمة لعمل اللجن الجهوية للسلامة الطرقة

المهام المسندة إلى اللجن الجهوية للسلامة الطرقة:

- إعداد وتنفيذ مخطط عمل جهوي لتطبيق الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقة وبرامج العمل الوطنية والسهر على تنفيذها؛
- تتبع الأعمال التي شرع في إنجازها على الصعيد الجهوي في مجال السلامة الطرقة؛
- إعداد تقرير للتقييم، كل ثلاثة أشهر، يتعلق ببرامج عمل اللجنة الجهوية وتوجيهه إلى اللجنة الدائمة.

تركبة اللجن الجهوية للسلامة الطرقة:

- يرأس والي الجهة اللجنة الجهوية للسلامة الطرقة؛
- أعضاء اللجنة: عمال أقاليم وعمالات الجهة - رئيس الجهة - رؤساء المجالس الإقليمية - رؤساء الجماعات الحضرية - ممثلي القطاعات التالية: العدل، إعداد التراب الوطني، الماء، البيئة، المالية، التربية الوطنية، التجهيز، النقل، الصحة، الطاقة والمعادن، الاتصال، الصناعة والتجارة، السكنى - ممثل الدرك الملكي - ممثل الأمن الوطني - ممثل الوقاية المدنية - ثلاثة أعضاء يعينهم والي الجهة، لمدة ثلاث سنوات قابلة للتجديد، من بين الأشخاص الذاتيين أو المعنويين الخاضعين للقانون العام أو الخاص والمعنيين بمشاكل السلامة الطرقة.

- يقوم بمهام كتابة اللجنة الجهوية الشخص الذي يعينه الوزير المكلف بالنقل لهذا الغرض.

تجتمع اللجنة الجهوية كلما دعت الحاجة إلى ذلك باستدعاء من رئيسها، وتعد أربعة اجتماعات على الأقل في السنة.

المخطط الاستراتيجي المدمج الاستعجالي الثاني للسلامة الطرقية 2008 - 2010:

□ الهدف: تثبيت الاتجاه نحو الانخفاض لعدد القتلى والمصابين بجروح خطيرة سنويا.

دخول القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير عبر الطرق حيز التنفيذ.

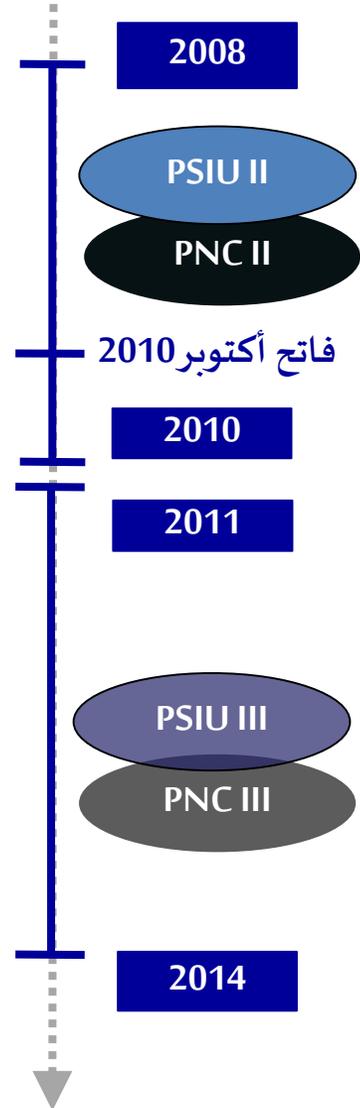
المخطط المدمج الاستعجالي الثالث للسلامة الطرقية 2011-2013 والمخطط الوطني للمراقبة الطرقية 2011-2013:

إضافة محورين آخرين آخرين مقارنة مع المخططات السابقة وهما:

□ محور التربية الطرقية؛

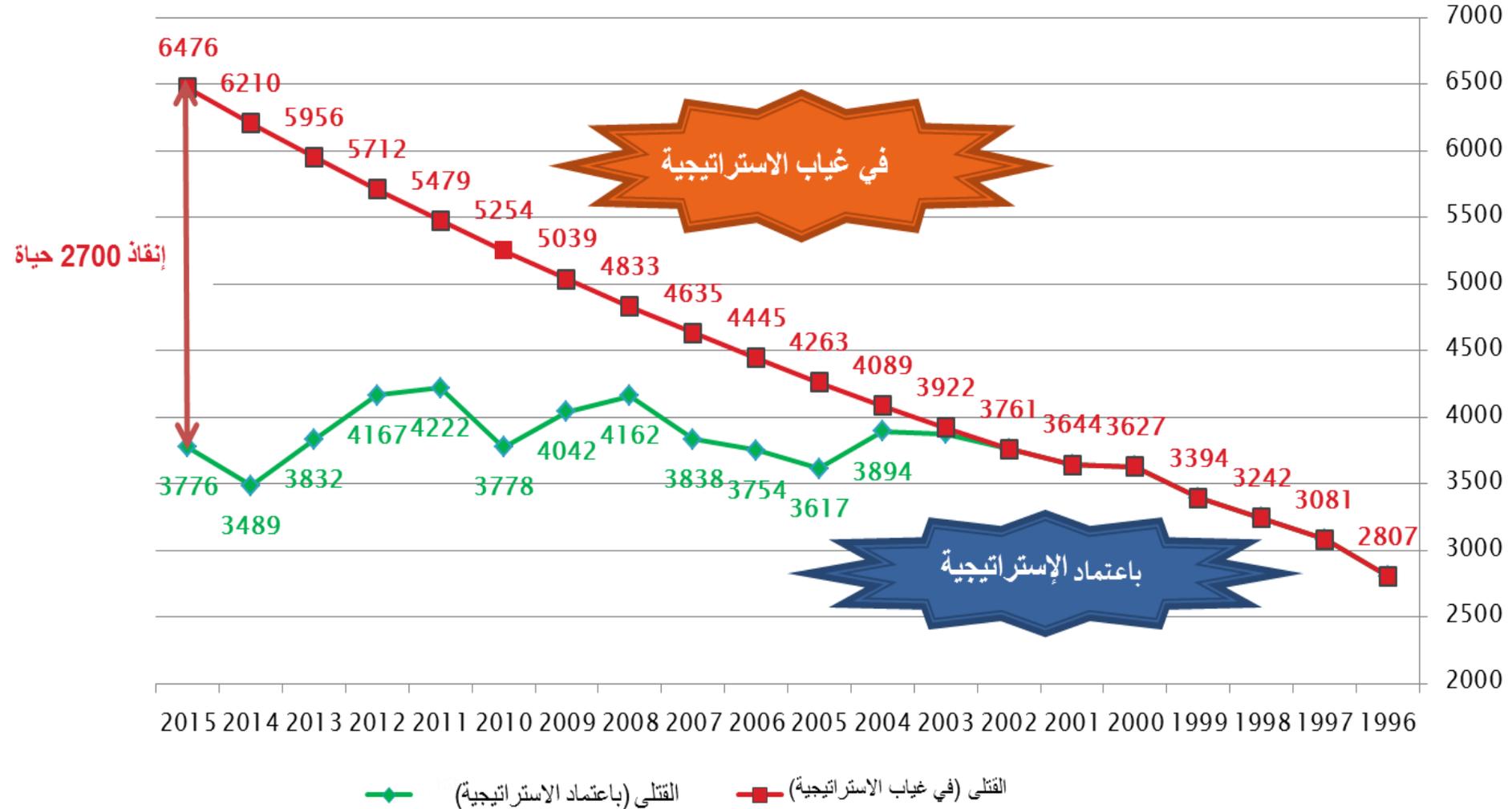
□ محور البحث العلمي والدراسات.

تقييم تنفيذ الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية 2003-2013 وإعداد استراتيجية جديدة تحدد الأوليات للعقد القادم وذلك في إطار التعاون الدولي مع البنك الدولي



الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية للفترة 2004-2013: الحصيلة

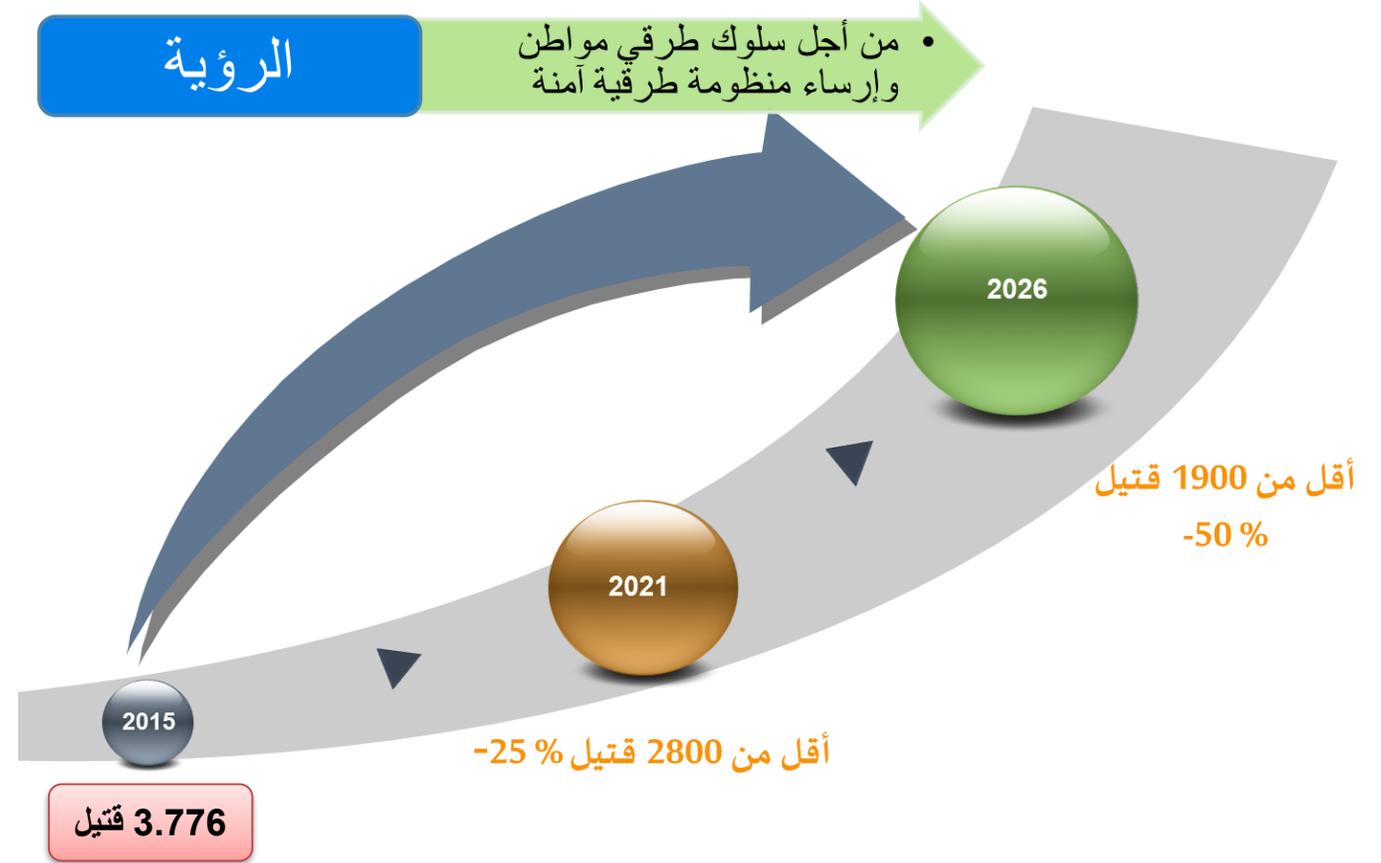
تطور عدد القتلى ما بين 1996 و 2015



الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية للفترة 2017-2026

أهداف الخماسية الأولى

الهدف	السنة
-3 %	2017
-7%	2018
-13%	2019
-20%	2020
-25%	2021



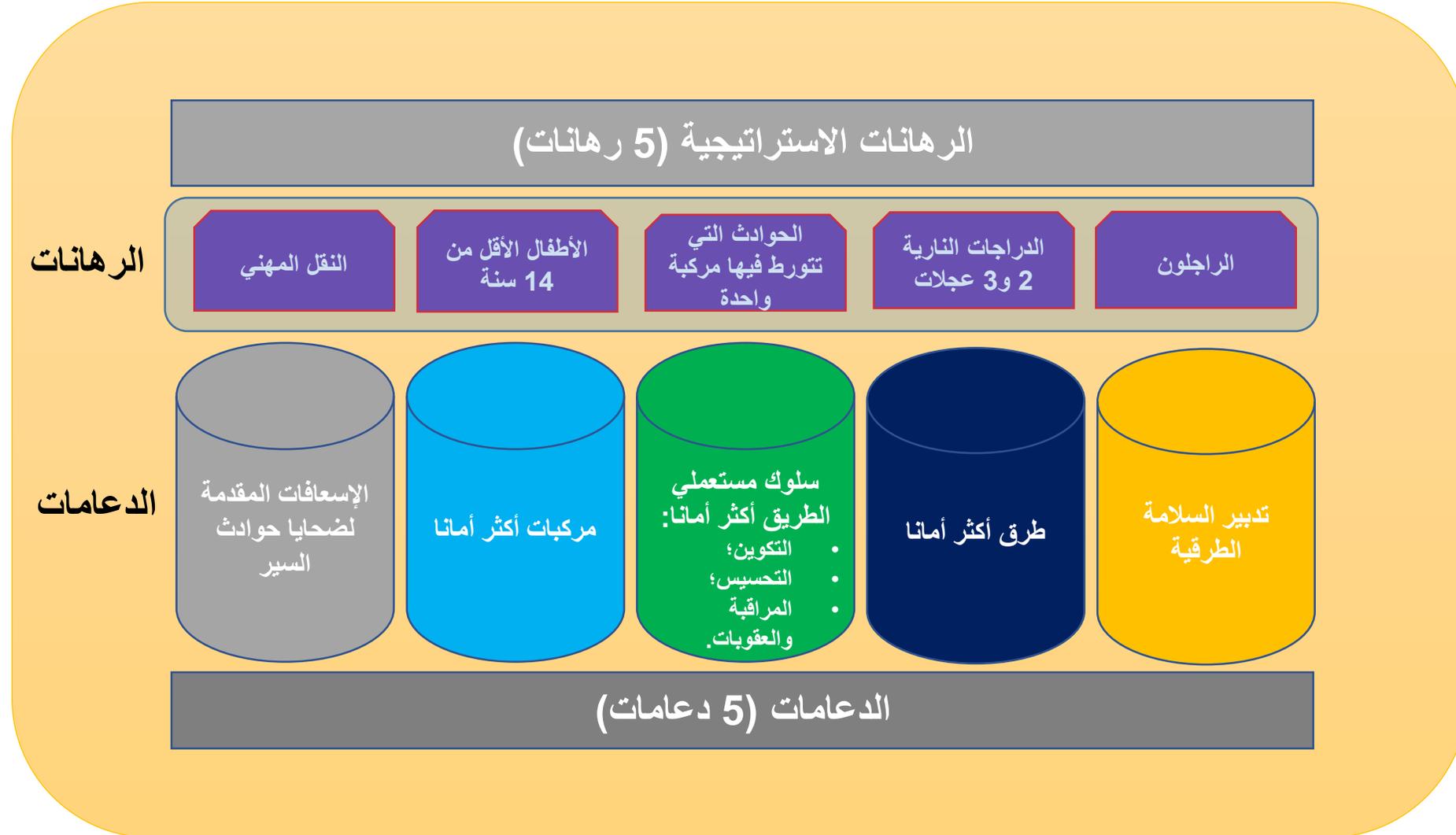
الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية للفترة 2017-2026

□ لتحقيق الأهداف المتوخاة من الإستراتيجية، تم تحديد خمس رهانات استراتيجية من فئات مستعملي الطريق تتوخى إنقاذ أكبر عدد من الضحايا وتحقيق أكبر عدد من المكاسب في السلامة الطرقية.

النسبة	عدد القتلى (السنة المرجعية)	الرهانات الإستراتيجية
28 %	992	الراجلون
24 %	852	الدراجات النارية ذات عجلتين أو ثلاثة عجلات
16 %	545	الحوادث المتورطة فيها مركبة واحدة
10 %	356	الأطفال الأقل من 14 سنة
8.7 %	305	النقل المهني
86.70 %	3.050	المجموع

الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية للفترة 2017-2026

□ هيكل المخطط الخماسي الأول 2017-2021 لتنزيل الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية:



الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية للفترة 2017-2026

المصادقة على الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية 2017 – 2026 خلال اجتماع اللجنة المشتركة بين الوزارات بتاريخ 17 ماي 2017:

□ الشروع في تنفيذ مخطط العمل الخماسي 2017 – 2021.

صدور القانون رقم 103.14 المتعلق بإحداث الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية.

صدور المراسيم التطبيقية للقانون رقم 103.14.

الشروع في اشتغال الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية و انعقاد أول مجلس إداري لها بتاريخ 26 فبراير 2020.

الإعلان عن عقد العمل العالمي للسلامة الطرقية للفترة 2021 – 2030 واعتماد قرار للأمم المتحدة بشأنه بتاريخ 28 يونيو 2022 بنيويورك.

اعتماد المخطط الوطني للمراقبة 2022 – 2024 والمخططات الجهوية مع إحداث اللجان الجهوية لتتبع أنشطة المراقبة الطرقية.

مرحلة تقييم المخطط الخماسي الأول وإعداد مخطط جديد يأخذ بعين الاعتبار الإكراهات والتحديات والتوجهات المعتمدة في عقد العمل العالمي للسلامة الطرقية للفترة 2021 - 2030.

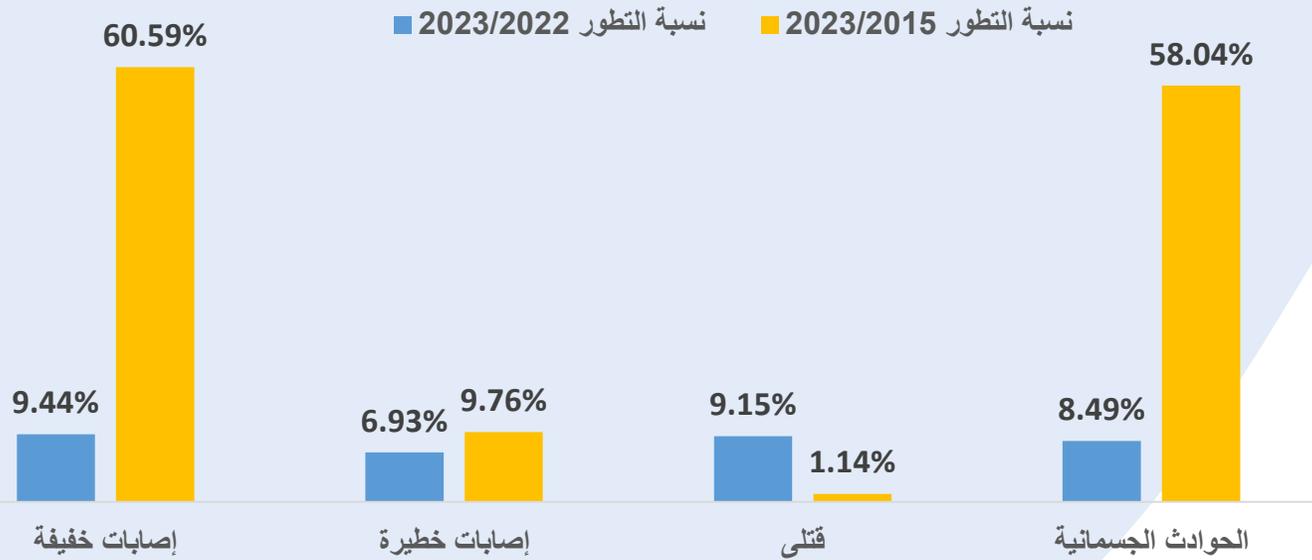


تطور مؤشرات السلامة الطرقية

تطور مؤشرات السلامة الطرقية

الحصيلة النهائية لسنة 2023

تطور ضحايا حوادث السير



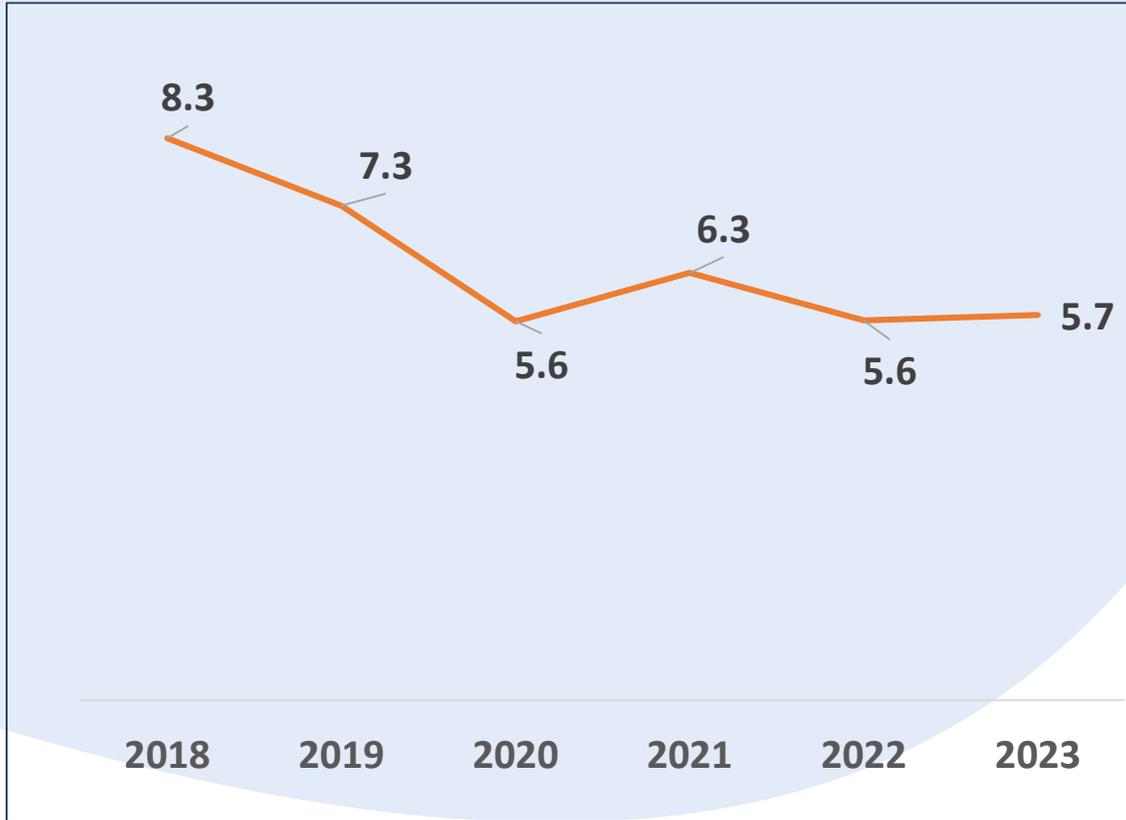
توزيع الضحايا			مجموع الحوادث الجسمانية	الإحصائيات
إصابات خفيفة	إصابات خطيرة	قتلى		
167.645	11.686	3.819	123.274	إحصائيات 2023
9,44%	6,93%	9,15%	8,49%	نسبة التطور 2023/2022
60,59%	9,76%	1,14%	58,04%	نسبة التطور 2023/2015

تطور مؤشرات السلامة الطرقية الحصيلة النهائية لسنة 2023

منحى تطور مؤشر عدد الوفيات لكل 100.000 نسمة

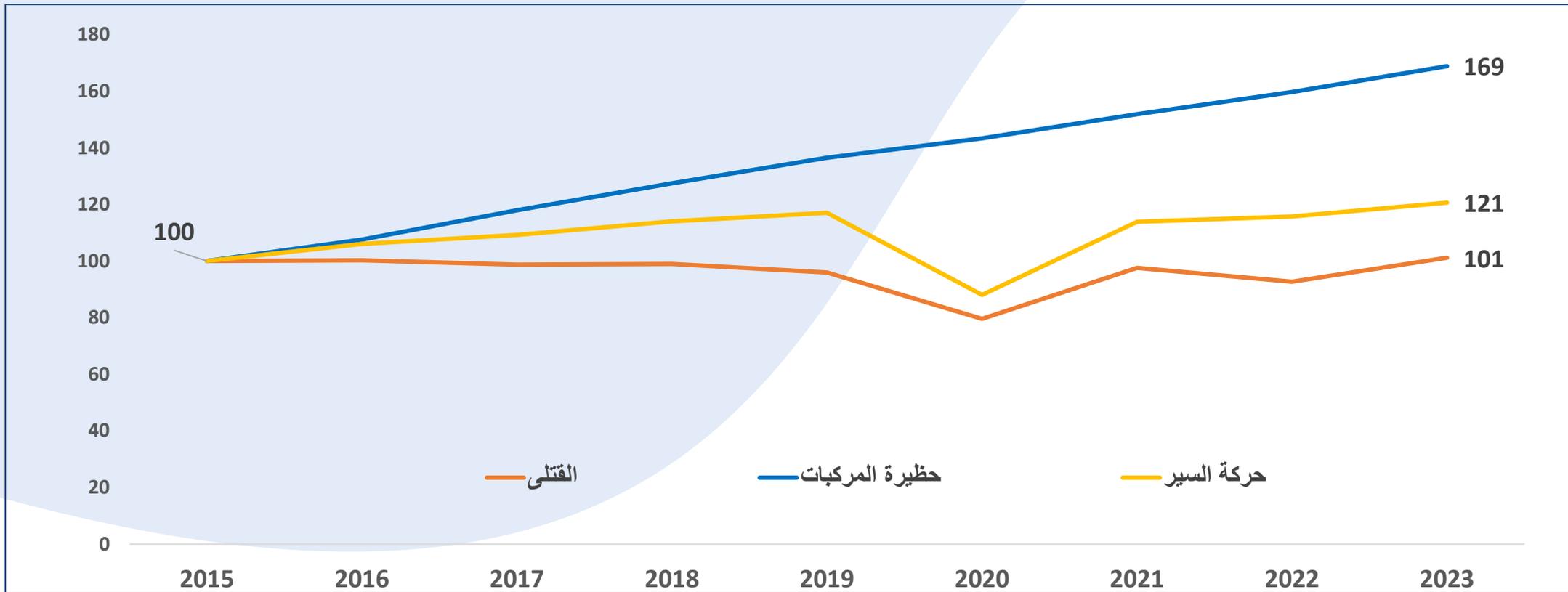


منحى تطور مؤشر عدد الوفيات لكل 10.000 مركبة



تطور مؤشرات السلامة الطرقية الحصيلة النهائية لسنة 2023

منحى تطور القتلى، الحظيرة وحركة السير (مقارنة مع السنة المرجعية)



تطور مؤشرات السلامة الطرقية

الحصيلة النهائية لسنة 2023

توزيع الوفيات حسب الفئات

الفارق العددي 2015/2023	تطور عدد الوفيات 2015/2023	الفارق العددي 2015/2023	تطور عدد الوفيات 2015/2023	النسبة من مجموع القتلى 2023	عدد الوفيات سنة 2023	النسبة من مجموع القتلى 2015	عدد الوفيات سنة 2015	فئات مستعملي الطريق
471	%44,18	471	%44,18	40,25%	1537	28,20%	1066	الدراجات 2-3 العجلات بمحرك
-428	-15,79%	-23	-2,23%	26,37%	1007	27,30%	1030	الراجلون
		-16	-7,27%	5,34%	204	5,80%	220	الدراجات الهوائية
		-254	-22,50%	22,91%	875	29,90%	1129	العربات السياحية
		0	0,00%	0,26%	10	0,30%	10	حافلات النقل الحضري
		-48	-77,42%	0,37%	14	1,60%	62	حافلات النقل العمومي للمسافرين
		-42	-26,42%	3,06%	117	4,20%	159	الشاحنات
		-45	-45,00%	1,44%	55	2,60%	100	فئات أخرى
43	1,14%	43	1,14%	100%	3819	100%	3776	المجموع

ارتفع عدد القتلى من مستعملي الدراجات بمحرك بين سنة 2015 و2023 بنسبة **44,18%** في حين انخفض عدد القتلى خلال نفس الفترة لدى باقي الفئات مجتمعة باستثناء الدراجات بمحرك بنسبة من **15,79%**

تطور مؤشرات السلامة الطرقية

الحصيلة النهائية لسنة 2023

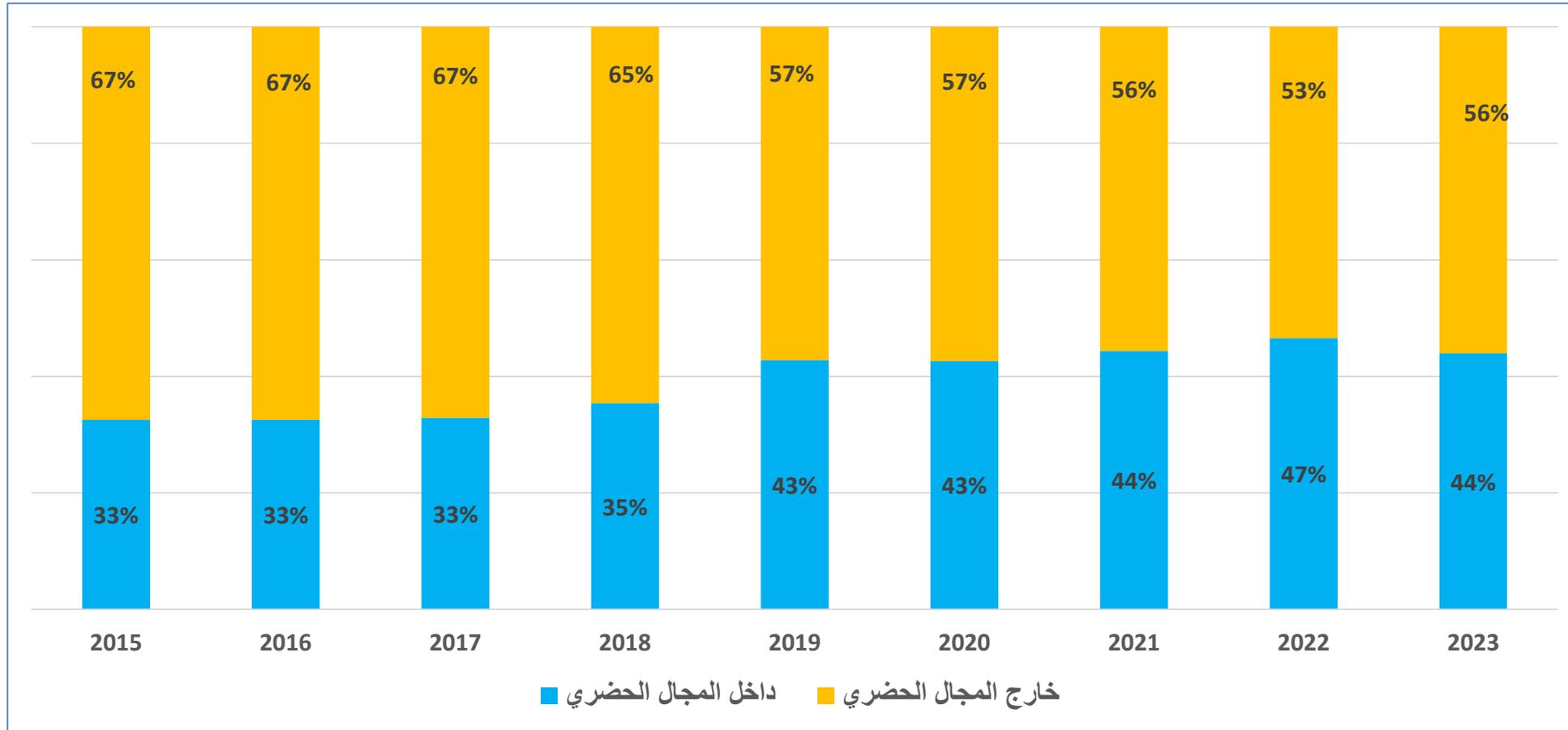
تطور عدد القتلى حسب الرهانات الاستراتيجية مقارنة مع السنة المرجعية



الرهانات	2015	2022	2023	التطور 2023/ 2022	التطور 2023/ 2015	الفارق العددي 2015/2023	تطور عدد الوفيات 2015/2023	الفارق العددي 2015/2023
الدراجات ثنائية و ثلاثية العجلات	1066	1398	1537	9,9%	44,2%	471	44,2%	471
الراجلون	1030	888	1007	13,4%	-2,2%	-23	-9,5%	-262
الأطفال أقل من 15 سنة	387	281	270	-3,9%	-30,2%	-117	-9,5%	-262
الحوادث التي تتورط فيها عربية واحدة	1042	986	1018	3,2%	-2,3%	-24	-9,5%	-262
النقل المهني	303	251	205	-18,3%	-32,3%	-98	-9,5%	-262

ارتفع عدد القتلى بالنسبة لرهان الدراجات بمحرك بين سنتي 2015 و 2023 بنسبة **44,2%**، في حين انخفض عدد القتلى خلال نفس الفترة لدى باقي الرهانات بنسبة **9,5%**.

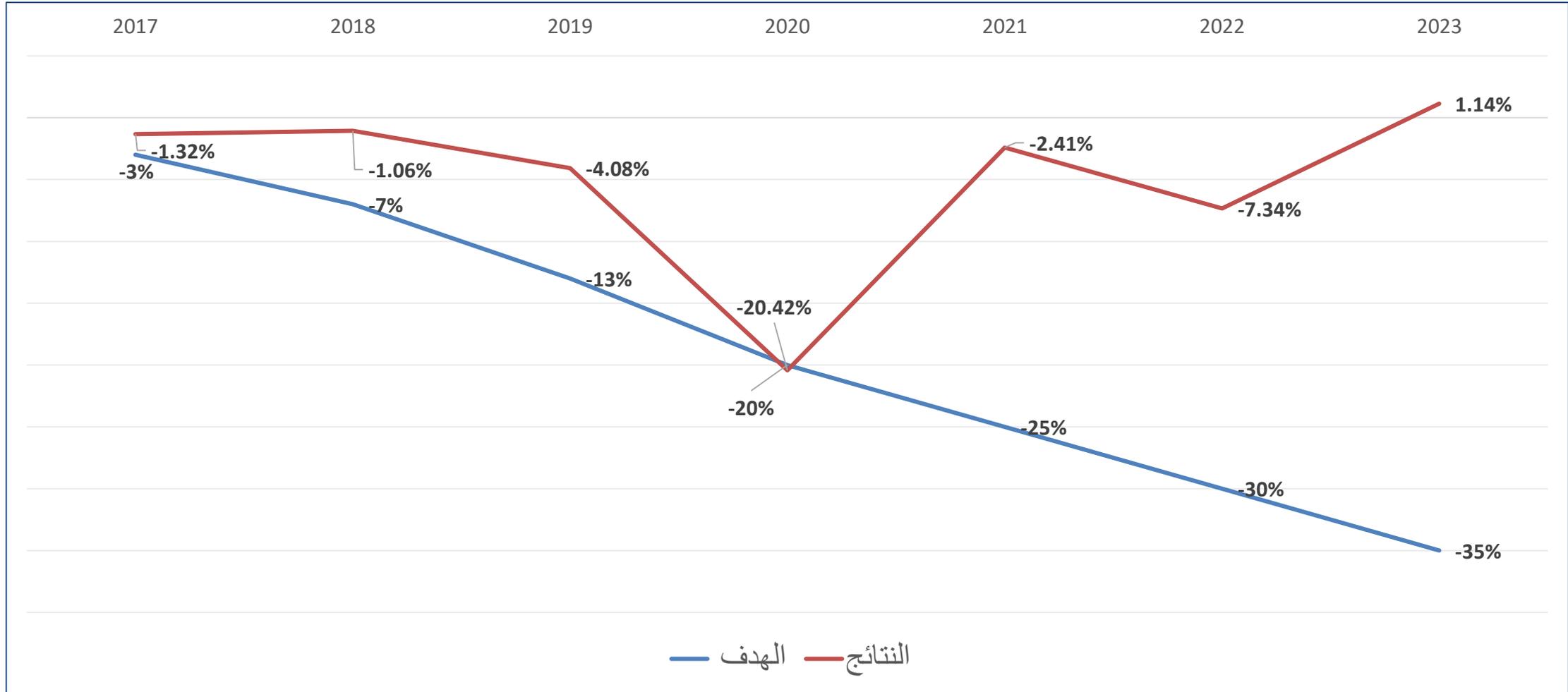
تطور مؤشرات السلامة الطرقية : ارتفاع نسبة حوادث السير المسجلة داخل المجال الحضري



تزايد نسبة الوفيات داخل الوسط الحضري ب 11 نقطة إضافية بين سنتي 2015 و 2023 بينما تزايدت نسبة التمدن بأقل من 3 نقط إضافية خلال نفس الفترة.

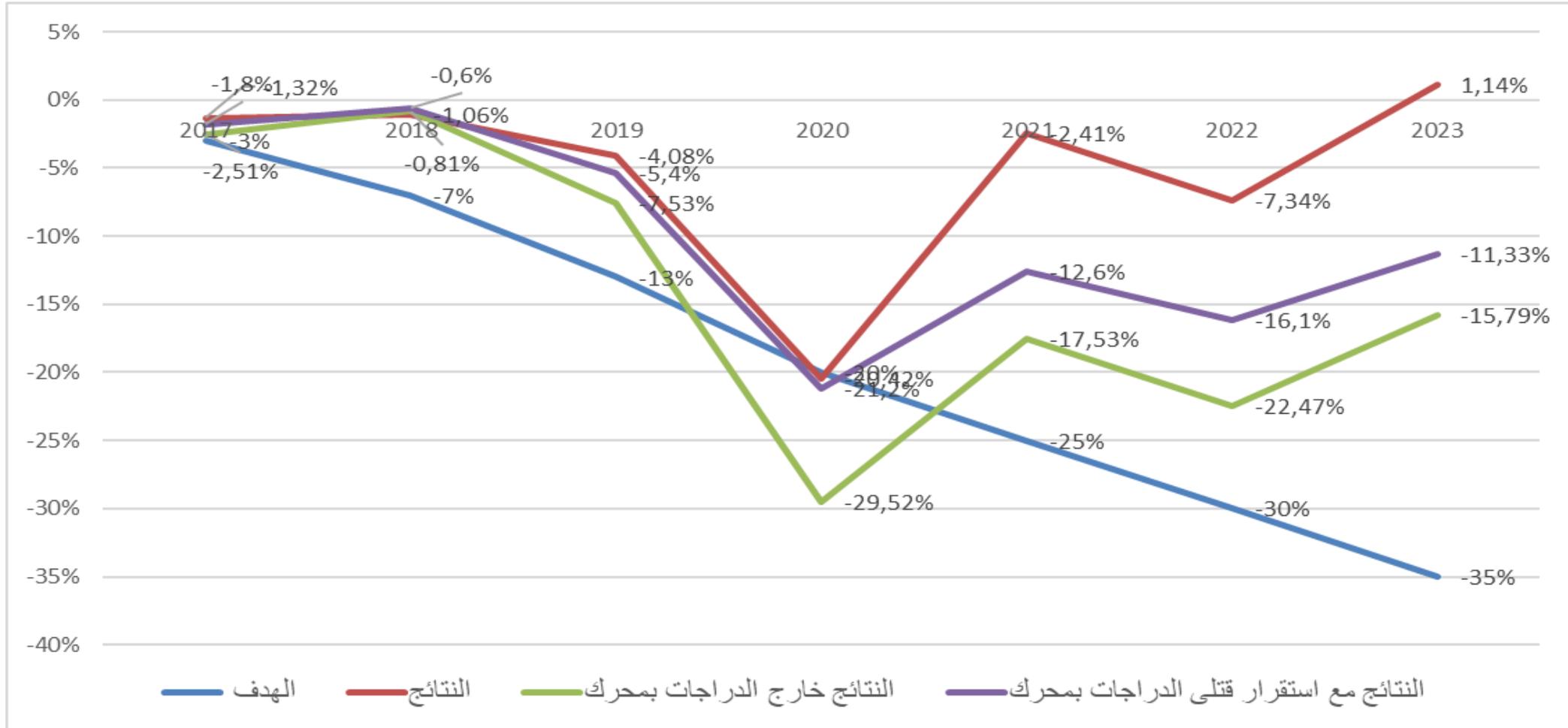
تطور مؤشرات السلامة الطرقية الحصيلة النهائية لسنة 2023

مقارنة النتائج مع أهداف الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية



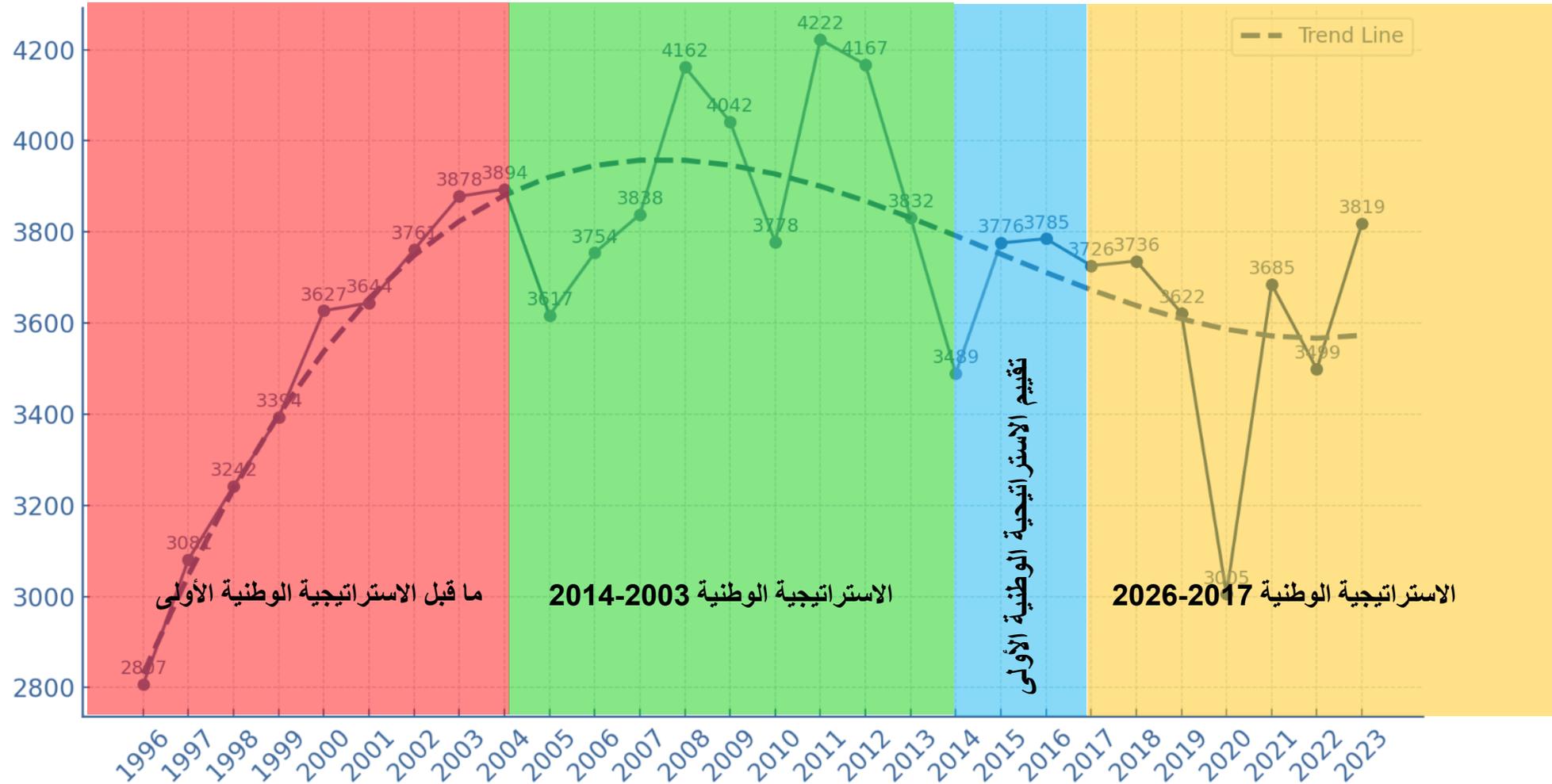
تطور مؤشرات السلامة الطرقية الحصيلة النهائية لسنة 2023

الحصيلة على المستوى الوطني مقارنة مع السنة المرجعية



تطور مؤشرات السلامة الطرقية

تطور عدد ضحايا حوادث السير خلال الفترة 1996 - 2023



تحديات وآفاق تحسين السلامة الطرقية

التحديات ورهانات تحسين مؤشرات السلامة الطرقية بالمملكة المغربية

1. ارتفاع نسبة الوفيات في فئة مستعملي الدراجات ثنائية وثلاثية العجلات:

شهدت السنوات الأخيرة ارتفاعاً ملحوظاً في عدد القتلى من مستعملي الدراجات ثنائية وثلاثية العجلات، حيث انتقلت هذه الفئة من 28% من إجمالي الوفيات خلال سنة 2015 إلى أكثر من 40% سنة 2023، ما يمثل زيادة ب 12 نقطة خلال هذه الفترة، ومن بين الأسباب:

- ✓ انخفاض معدل ارتداء الخوذات:

اعتماداً على نتائج الدراسات المنجزة خلال سنة 2022 فإن معدل ارتداء الخوذات لا يتجاوز 58% بين سائقي الدراجات النارية و32% بين الركاب داخل المجال الحضري. أما خارج المجال الحضري، فترتفع هذه النسب إلى 65% للسائقين و40% للركاب.

- ✓ استعمال خوذات لا تتطابق مع المعايير المعتمدة.

- ✓ عدم احترام قوانين السير: لاسيما الإشارات الضوئية الثلاثية. وتشير الإحصائيات إلى أن أكثر من 78% من مخالفات عدم احترام الضوء الأحمر التي تُرصد بواسطة الرادارات الثابتة تتعلق بهذه الفئة.

2. ارتفاع عدد الوفيات من فئة الراجلين:

تمثل هذه الفئة أكثر من 900 حالة وفاة بين الراجلين سنوياً، منها ما يزيد عن 500 حالة داخل المجال الحضري.

3. الارتفاع المستمر لنسبة الوفيات داخل المجال الحضري:

شهدت السنوات العشر الأخيرة ارتفاعاً ملحوظاً في نسبة الوفيات الناتجة عن حوادث السير داخل المجال الحضري، حيث ارتفعت من 33% إلى 44%.

تقييم الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية 2017-2026:

تقييم المنجزات وإعداد خطة عمل جديدة للفترة 2025-2030:

إنجاز دراسة شاملة ترمي إلى تقييم المخطط الخماسي الأول (2017-2021)، وكذا الوقوف على ما تم تحقيقه خلال سنتي 2022 و2023 و2024، وذلك في أفق بلورة خطة عمل جديدة تغطي الفترة 2025-2030. ويأتي هذا التوجه انسجامًا مع التزامات المملكة ضمن عقد العمل العالمي الثاني للسلامة الطرقية 2021-2030، واستلهامًا لأفضل الممارسات والتجارب الدولية الرائدة في هذا المجال، مع الحرص على ملاءمة الأهداف الوطنية مع التوجهات الاستراتيجية للخطة العالمية للسلامة الطرقية، لا سيما ما يتعلق بخفض عدد قتلى حوادث السير بنسبة 50% في أفق سنة 2030.

شكرا