



PLAN D'ACTION POUR LA SÉCURITÉ DE TRANSPORT DES ENFANTS

Genève, 17 Septembre 2019



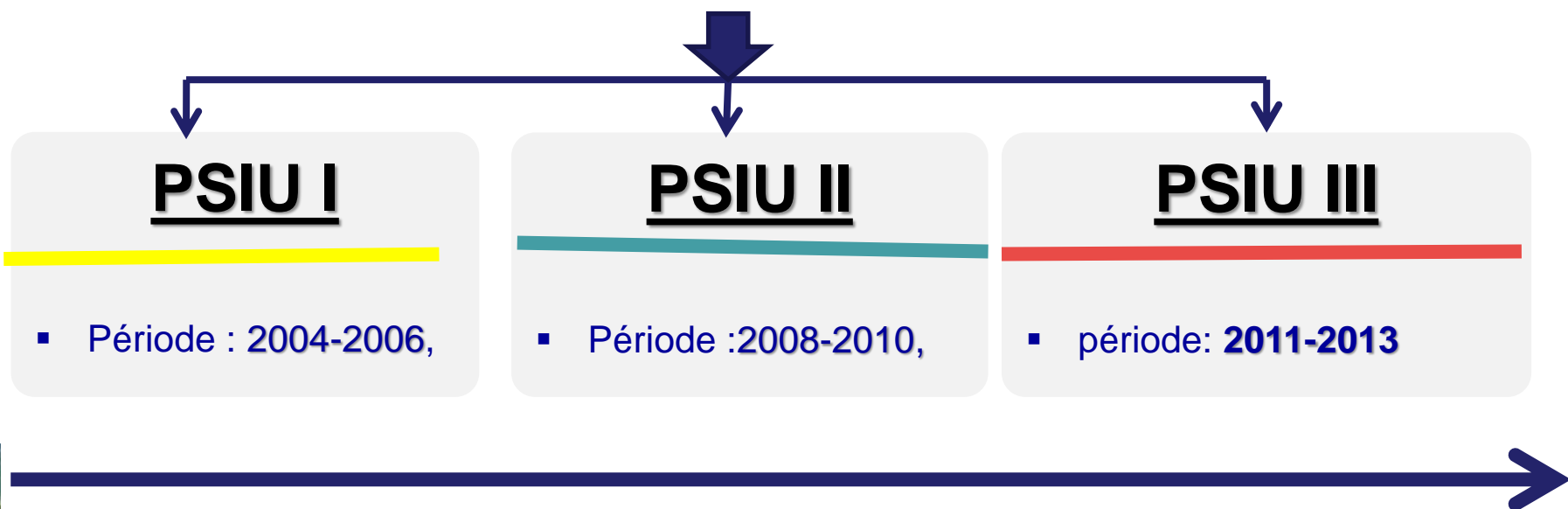


- 1. Première stratégie nationale de sécurité routière 2004-2013**
- 2. deuxième stratégie nationale de sécurité routière 2017-2026**
- 3. Plan d'action**



première stratégie nationale de la sécurité routière 2004 -2013

- **Objectif** : Inverser la tendance à la hausse, puis réduire de manière durable et continue le nombre annuel de tués et de blessés graves
- **Outil** : Mise en œuvre des Plans Stratégiques Intégrés d'Urgence avec une fréquence triennale (PSIU)





❑ Axes Stratégiques des PSIU

PSIU I

PSIU II

PSIU III

1

Coordination et gestion de la sécurité routière à haut niveau

2

Législation

3

Contrôle et sanctions

4

Formation des conducteurs et examen du permis de conduire

5

Amélioration des infrastructures urbaines et voiries urbaines

6

Amélioration des secours dispensés aux victimes des accidents

7

Communication, sensibilisation et éducation routière

8

Education Routière

9

Recherche scientifique et veille technologique sur la sécurité routière



La bonne mise en œuvre des plans stratégiques ainsi que sa réussite ne peut être imaginée sans l'adoption d'un mode réfléchi de gouvernance qui permet l'adhésion opérationnelle de toutes les instances et entités concernées directement ou indirectement par la sécurité routière. C'est dans ce cadre que le Parlement et le Gouvernement ont :

Comités de Sécurité Routière

Création le 25 juillet 2006 par décret n° 2.04.266 du:

- **Comité Interministériel de Sécurité Routière:**
 - Présidé par le chef du Gouvernement
- **Comité Permanent de Sécurité Routière:**
 - Présidé par le Ministre des transports
 - Comité Central de Coordination du Contrôle Routier
- **Comités Régionaux de Sécurité Routière:**
 - Présidés par les Wali (préfet régional)

Nouveau Code de la Route

La loi n°52-05 portant code de la route, entrée en vigueur à compter du **1er octobre 2010**, est une loi ambitieuse 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 usagers de la voie publique.

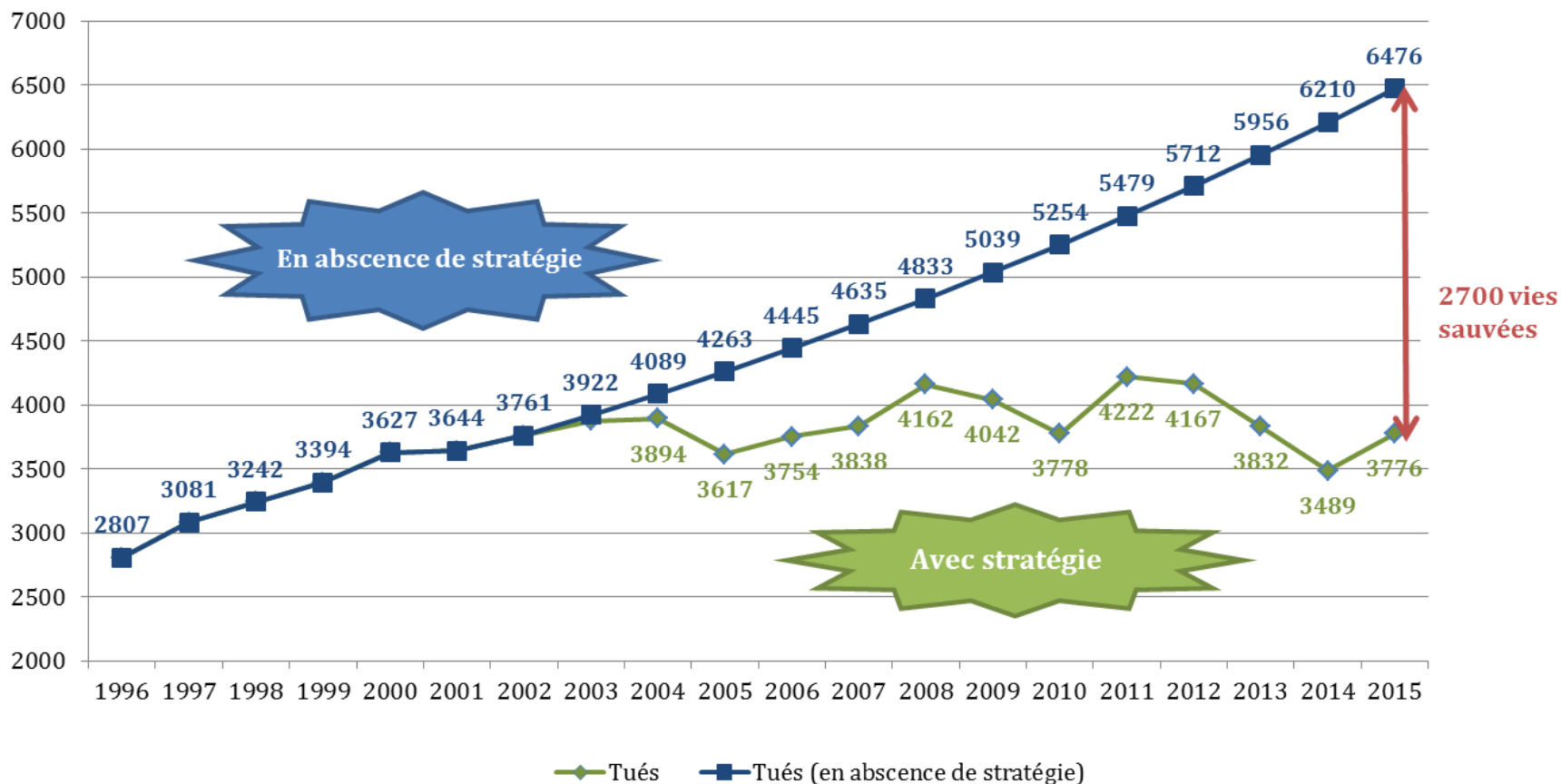
Textes d'application:

- Plusieurs décrets sur le permis de conduire biométrique et à points; l'enseignement de la conduite y compris la professionnelle; les contrôles automatisés, alcoltest, etc.
- Une centaine d'arrêtés relatifs à l'homologation des véhicules et leur contrôle périodique inspirés des *Règlements des Nations Unies (WP29)*



Impact de sa mise en œuvre

Evolution du nombre de tués entre 1996 et 2015



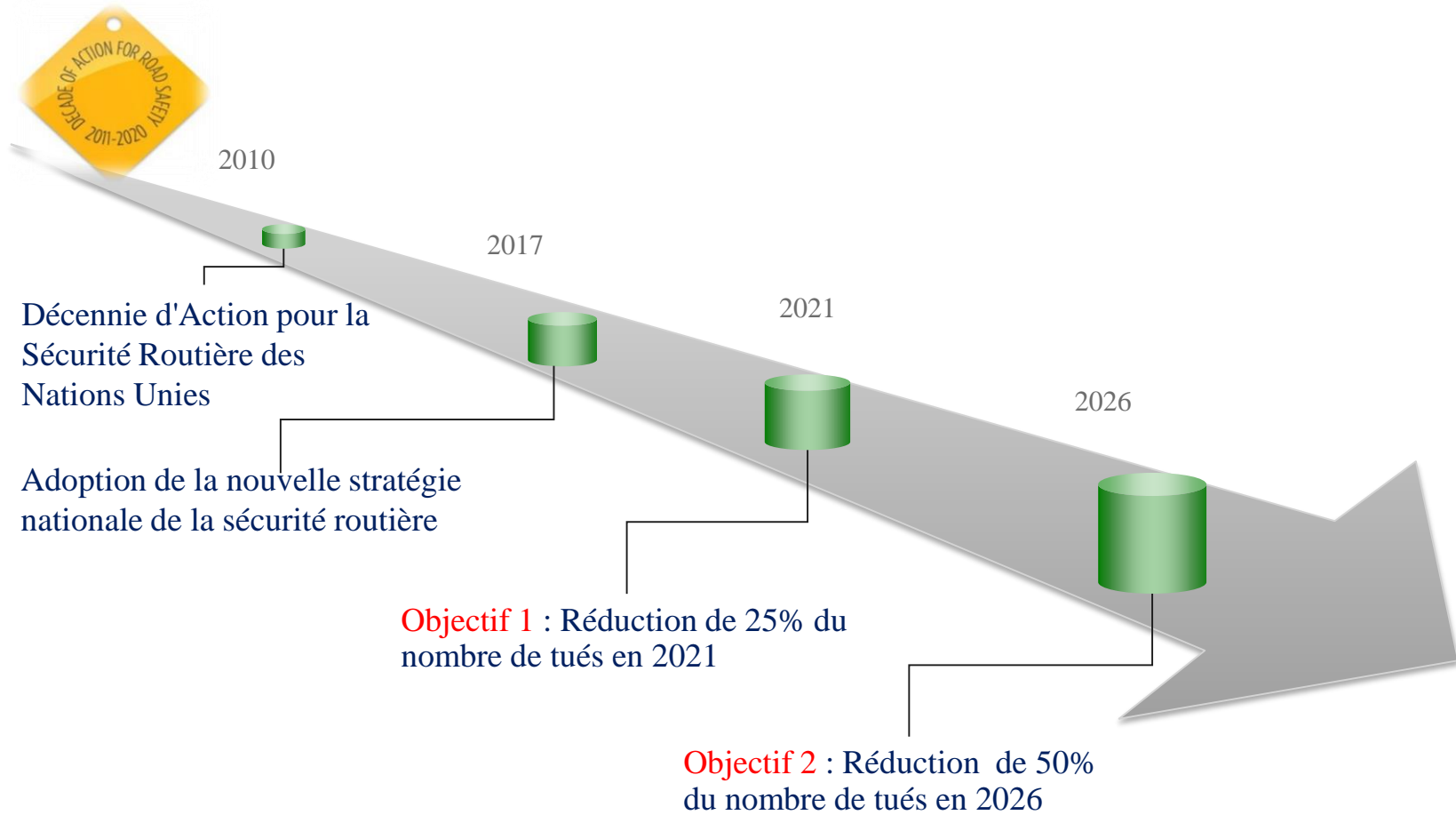


Vision « Pour un système routier plus sûr et un comportement routier citoyen »

Après évaluation de sa première stratégie, grâce à une assistance de la BM, le Maroc a décidé de retenir une vision plus *exigeante et concentrée sur le long terme* pour sa 2^{ème} stratégie 2017-2026. Aussi, les objectifs de réduction de pertes de vies sont assortis d'échéances qui sont à la fois *exigeantes et réalistes*, 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 :

- Gestion de la Sécurité Routière ;
- Sécurité des routes et mobilité ;
- Sécurité des véhicules ;
- Sécurité des usagers ;
- Réponse après les accidents.

OBJECTIFS





• Outils de mise en œuvre :

Pour atteindre les objectifs assignés de la stratégie , il est nécessaire de focaliser les efforts déployer par l'ensemble des partenaires en matière de sécurité **routièr**e sur les enjeux stratégiques qui vont nous permettre d'enregistrer les meilleurs résultats.

5 enjeux stratégiques ont été arrêtés et qui présentent 87% des tués à savoir:

Les enjeux stratégiques	tués	%	Particularité
Les piétons	992	28 %	Sont des usagers vulnérables . 217 tués sont des enfants de moins de 14 ans.
Les 2 et 3 roues motorisées	852	24 %	Le nombre de victime est en augmentation continue
Les accidents impliquant 1 seul véhicule	545	16 %	70% de ce type d'accidents concerne les véhicules légers
Les enfants de moins de 14 ans	356	10 %	61% des tués de cette catégorie sont des piétons
Le transport professionnel	305	8.7%	En cas d'accident impliquant le transport professionnel elle est généralement grave
Total	3050	86,7 %	



- UN CADRAGE AVEC LA DÉCENNIE D'ACTION DES NU:**

Enjeux Stratégiques	Piliers				
	Gestion de la sécurité routière	Routes plus sûres	Véhicules plus sûrs	Comportements plus sûrs des usagers	Réponse après l'accident
Les piétons	Haut	Haut	Faible	Haut	Haut
Les " 2/3 roues motorisés"	Haut	Faible	Moyen	Haut	Haut
Les accidents impliquant un seul véhicule	Haut	Moyen	Faible	Haut	Moyen
Les jeunes de 0 à 14 ans	Haut	Haut	Faible	Haut	Moyen
Le transport professionnel	Haut	Faible	Faible	Haut	Faible

2^{ÈME} SNSR: DEUXIÈME STRATÉGIE NATIONALE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2017-2026

- **Les mesures proposées: enjeu N°4« Les jeunes de 0 à 14 ans »**

Aménagement des abords des écoles: Programme Safe-Scool;

Assurer la sécurité des usagers de la route dans les quartiers résidentiels connus pour leur grande mobilité pour les piétons et les enfants, en marquant la vitesse à 30 km / h;

Améliorer la visibilité des élèves de moins de 14 ans sur la route (route vers l'école)

Surveiller la disponibilité des ceinture de sécurité et le chronotachygraphe dans les véhicules de transport scolaire

Homologation et contrôle technique plus exigeants du transport scolaire:

Intégrer l'éducation routière dans le cursus scolaire

Améliorer le contrôle de la vitesse dans les milieux scolaires.

Renforcer le Contrôle du transport d'enfants de moins de 10 ans sur les sièges avant.

Campagne de communication et de sensibilisation dans les milieux des jeunes: écoles, colonies de vacances, club et maisons des jeunes,....

Construction de 20 pistes de l'éducation routière dans plusieurs villes du royaume

Royaume du Maroc



Ministère de l'Équipement, du Transport ,
de la Logistique et de l'eau

Merci pour votre attention