

رأي المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي

التنقل المُستدام

نحو وسائل نقل مُستدامة ومُتاحة

اللجنة الدائمة المكلفة بقضايا البيئة والتنمية المُستدامة

رئيس اللجنة: عبد الرحيم كسيري

مقرّر الموضوع: إدريس الإيلالي

طبقاً للمادة 6 من القانون التنظيمي رقم 12-128 المتعلق بالمجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، قرر المجلس، في إطار إحالة ذاتية، إعداد رأي حول موضوع "التنقل المُستدام: نحو وسائل نقل مُستدامة ومُتاحة".

وقد عهد مكتب المجلس للجنة الدائمة المكلفة بقضايا البيئة والتنمية المُستدامة بإعداد هذا التقرير. وخلال دورته 121 العادية، المنعقدة بتاريخ 29 أبريل 2021، صادقت الجمعية العامة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي بالإجماع على الرأي الذي يحمل عنوان: " التنقل المُستدام: نحو وسائل نقل مُستدامة ومُتاحة".

ملخص تركيبي

قرّر المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، في إطار إحالة ذاتية، إعداد رأي حول موضوع "التنقل المُستدام: نحو وسائل نقل مُستدامة ومُتاحة". وهو موضوع يندرج في سياقٍ عالميٍّ تطبّعهُ إحصائية التغيرات المناخية والرّهانات البيئية والأزمات الاقتصادية والتحديات الاجتماعية. إنّ منظومات النقل، المسؤولة بصورةٍ كبيرةٍ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، تُخلّف تهديدات وأضرارًا كثيرةً ومتنوعة، مما يجعل التنقل رهاناً دولياً ومجتمعياً. وفي المغرب، تُؤكّد وضعيّة النقل إلى حدٍ كبيرٍ ما تورده المؤشّرات الدوليّة ذات الصّلة، ولا سيّما على مُستوى الارتفاع الذي تشهده حركة السّير على الطُرقات.

لهذا السبب، اقترح المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي تسليط الضّوء على فرصة تطوير التنقل المُستدام في المغرب، الذي من شأنه تحقيق الرّفاه للمواطنات والمواطنين، بفضل تحسّين مُمارسة حرية التنقل والحقّ في الولوج إلى الخدمات الاجتماعية الأساسية وإلى الشغل، وذلك عبر وسائل نقل ذات جودة وسهولة الولوج وأكثر احتراماً للبيئة.

ويُشير هذا الرّأي إلى أنّ المغرب قد حقّق، بكل تأكيد، تقدّمًا لا يمكن إنكاره في تطوير بنيات تحتية حديثة، وكذلك فيما يتعلق بمنظومة النقل متعدّدة الأنماط، بما في ذلك الأشكال المُستدامة، كما يتضح في مشاريع من قبيل: خطّ القطار فائق السرعة والترامواي والحافلات الكهربائيّة عالية الجودة. وقد أصبح هذا التقدّم المُحرز ممكّنًا، على وجه الخصوص، بفضل الآليات التشريعية والتنظيمية الجديدة، والأشكال الجديدة للحكامة الترابية، في إطار الجهوية المتقدمة.

غير أنّ نقل الأشخاص والبضائع، في الوسطين الحضري والقروي، يشهد طلبًا متزايدًا ومتسارعًا، في حين أنّ نموذج تنظيمه المعقّد قد بلغ مداه، وذلك على وجه الخصوص بسبب اعتماد سياسات وطنية وترابية تركز بالأساس على تطوير البنية التحتية الطرقيّة وعلى السيارات الخصوصية، بدلاً من تركيزها على الفرد. كما أنّ عرض النقل العمومي المتوقّر غير كافٍ وملائم وغير متاح بما يكفي بالنسبة لحاجيات السّاكنة، سواءً في المناطق الحضرية ذات الكثافة السكانية العالية، أو في المناطق القروية المتفرقة أو المعزولة.

وهكذا، فإنّ رأي المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي يقترح تطوير منظومة مندمجة للتنقل المُستدام ترمي بالأساس إلى:

- تحسين الولوجيّة لفائدة جميع المواطنات والمواطنين إلى وسائل نقل جماعي مستدامة، وتطوير بنيات تحتية قروية مستدامة، بهدف التقليل من الاعتماد على العربة الشخصية، والحدّ من الفوارق المجالية والاجتماعية؛

- إصلاح المنظومة المتعلقة بحكامة سيارات الأجرة، وإضفاء الطابع المهني عليها، ودراسة إمكانية تحريرها؛
 - تسريع تنفيذ العقد- البرنامج المتعلق بتطوير منصات لوجيستكية طرقية بضواحي المدن، مع الحرص على ربطها بالسكك الحديدية؛
 - تحديث مدونة السير والسلامة الطرقية، تنسجم مع مبادئ التنقل المستدام، وتحسين الولوجية، والحد من المخاطر على المرتفقين وعلى البيئة؛
 - إدراج حاجيات التنقل المستدام ضمن متطلبات التعمير وإعداد التراب والتخطيط؛
 - الإرساء التدريجي للحلول التقنية والتكنولوجية المستدامة، بما يتلاءم مع حاجيات مختلف فئات المرتفقين ومع مختلف المستويات الترابية؛
 - الأعمال التدريجي لنموذج اقتصادي للتنقل المستدام، يُدمج البعد الاجتماعي وجودة الهواء والوضعية الصحية ورفاه المواطنين والمواطنين؛
 - إعداد برامج ترمي إلى التكوين الأساسي والمستمر في مختلف المجالات والمهن المتعلقة بالتنقل المستدام، موجهة إلى جميع الفاعلين، وذلك بهدف تحسين وتعزيز كفاءات الموارد البشرية، بما فيها المنتخبون على صعيد المجالات الترابية؛
 - اعتماد استراتيجية للتواصل وتحسيس المواطنين والمواطنين بالتنقل المستدام، عبر محتويات إعلامية تتعلق بالبيئة والوضعية الصحية والتقدم التكنولوجي، وتوظيف الوسائل السمعية البصرية والرقمية والشبكات الاجتماعية، بإشراك مجموع الفاعلين الاجتماعيين.
- إن المنظومة المقترحة تتطلب على وجه الخصوص ضرورة تشكيل لجنة مشتركة بين الوزارات، ذات امتدادات جهوية، تكون مسؤولة عن التنقل المستدام، وقادرة على إيجاد حلول لمخاطر تداخل الاختصاصات وتذويب المسؤوليات وتشتت الوسائل.

فهرس

- ملخص تركيبى..... 3
1. تقديم..... 7
2. إرساء نموذج للتنقل المُستدام يتطلب إصلاحا عميقا لمنظومة النقل الحالية..... 9
- أ. من النقل إلى التنقل: من منظومة نقل غير مستدامة إلى تنقل مستدام ومُتاح للجميع..... 9
- ب. توجهات أساسية وتحولات سياسية وتكنولوجية عميقة لقطاع التنقل في العالم..... 10
3. منظومة النقل بالمغرب استفادت من مجهودات استثنائية، وحققت تقدما لتصبح إحدى المنظومات المتطورة في إفريقيا..... 11
- أ. عقود من جهود التخطيط والاستثمار في البنى التحتية الطرقية والسككية، وتطوير صناعة السيارات..... 11
- ب. استراتيجيات ومخططات وبرامج لفائدة التنقل المُستدام..... 13
- ج. إطار تشريعي "جهوي" متقدم ومبادرات واعدة..... 14
- د. حكامه ترابية وتمويلات مبتكرة..... 14
- هـ. جهود مقدرة في مجال المحافظة على البيئة وعلى جودة الهواء وأثره على الصحة..... 15
4. رغم الجهود المبذولة، ما تزال العديد من النواقص تعوق تطوير التنقل المستدام..... 16
- أ. الحاجة إلى رؤية استراتيجية واضحة المعالم ومنهجية للتنقل المُستدام..... 16
- ب. عرض تنقل غير ملائم وغير كافٍ يوجه الطلب نحو وسائل غير مستدامة..... 17
- ج. قدرة شرائية محدودة وهشاشة اجتماعية مُعينة..... 17
- د. مجال قروي يتسم بالهشاشة وضعف الربط..... 18
- هـ. وسائل نقل عمومية غير كافية وغير ملائمة وذات ولوجية محدودة..... 18
- و. قطاع سيارات الأجرة بحكامه متجاوزة..... 19
- ز. تلوث متواصل يفسد جودة الهواء ويهدد صحة المواطنين والمواطنات..... 20
- ح. إطار تنظيمي غير مكتمل وفعال بما يكفي، وحكامه محلّية معقدة..... 20
5. آفاق التطوير الأني والمستقبلي للتنقل المُستدام..... 21
- أ. رؤية تتجه بقوة نحو المستقبل: من منظومة نقل تعاني من عجز إلى اقتصاد للتنقل المستدام يتسم بالديمومة..... 21
- ب. أولاً، هناك حاجة إلى اتخاذ تدابير للتدارك على المدى القصير جداً، ترمي إلى التخفيف من الآثار السلبية، وإلى تحسين الولوجية والحد من الفوارق المجالية والاجتماعية..... 22
- ج. بعد ذلك، تحقيق تطور استراتيجي وتدرجي بين المدى القصير والمتوسط والبعيد، يهدف إلى تطوير تنقل مستدام ومتعدّد الأنماط ومتضامن وذي ديمومة اقتصادياً..... 23
- د. وفي الأخير، فإن استدامة هذا النموذج ترتبها بشروط..... 24

6. توصيات المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي.....25

.....ملاحق

29.....

1. تقديم

في سياقٍ عالميٍّ تطبَّعُهُ إِحاحِيَّةُ التَّغْيِيرَاتِ المُناخِيَّةِ والرَّهاناتِ البيئية والأزمات الاقتصادية والتحديات الاجتماعية، ما فتئت الحاجيات تتزايد في مجال تنقل الأشخاص والبضائع، بقدر ما تتعمق معها بشكلٍ كبيرٍ آثارها السلبية¹. وبالفعل، فإنّ منظومات النقل مسؤولةٌ بصورةٍ كبيرةٍ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، كما تُخلّف أضراراً ومخاطر لا حصر لها، مما يجعل التنقل رهاناً دولياً ومجتمعياً في الآن نفسه².

في هذا الصّدد، تقدّم أهداف التنمية المستدامة مقاربةً مختلفة تماماً، بحيث ينصبّ تركيزُها أكثر على العنصر البشريّ والحفاظ على الموارد. وبالتالي، فإنّ المسالك التي تقترحها الانتقالات البيئية والطاقة تدعو المجتمع ككلّ، وصنّاع القرار على وجه الخصوص، إلى اعتماد مقارباتٍ وحلول جديدة في مجال النقل، على النحو الذي اعتمده العديّد من البلدان المتطوّرة والصّاعدة، وذلك من أجل الحدّ، بشكلٍ كبيرٍ، من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بحلول سنة 2030، وتحقيق الحياد الكربوني بحلول سنة 2050.

ومن المؤكّد أنّ المغرب قد حقّق تقدّماً لا يمكن إنكاره في تطوير بنيات تحتية حديثة، وكذلك فيما يتعلق بمنظومة النقل متعدّدة الأنماط، بما في ذلك الأشكال المُستدامة، كما يتضح في مشاريع من قبيل: خطّ القطار فائق السرعة، الترامواي والحافلات الكهربائية عالية الجودة في مدار خاصّ. وقد أصبح هذا التقدّم المُحرز ممكناً، على وجه الخصوص، بفضل الآليات التشريعية والتنظيمية الجديدة، وبفضل الأشكال الجديدة للحكامة الترابية، في إطار الجهوية المتقدمة.

مع ذلك، وعلى الرّغم من التقدّم المُحرز، لا تزال هناك العديد من أوجه القصور والتحديات. في هذا السياق تُؤكد وضعيّة النقل في بلادنا إلى حدٍّ كبير ما تورده المؤشّرات الدّوليّة ذات الصّلة، ولا سيّما على مستوى الارتفاع في حركة السّير على الطرقات. كما يشهد النقل الحضري والقرويّ للأشخاص والبضائع، وهو قطاعٌ يقوم بهيكلّة الديناميات الاجتماعية والاقتصادية والمجالية، طلباً متزايداً ومتسارعاً على التنقل، في حين أنّ نموذج تنظيمه المعقّد والمتعدّد الأبعاد والمستويات والفاعلين، قد بلّغ مداه، وذلك من جهة، بسبب آثاره على ميزانية الدولة وعلى تنافسيّة المقولة والقدرة الشرائيّة للمواطن (ة)، ومن جهة أخرى بسبب آثاره السلبية على الصحة والبيئة والمناخ، وعلى جودة الحياة بصفةٍ عامّة.

وبالتالي، ثمة إشكالية مركزية تطرح نفسها في هذا الصّدد: كيف نلبي الحاجيات إلى التنقل وإلى تمويله، مع الحدّ من الآثار السلبية التي يخلّفها؟ بتعبيرٍ آخر، كيف يمكن الانتقال من منظومةٍ قصيرة المدى يعترّيتها الإجهاد، وتغدّي اقتصاداً يشكو من العجز والضعف في الإنصاف والاستدامة، إلى نموذجٍ شموليٍّ أكثر تضامناً، وإلى اقتصادٍ أكثر استدامةً كفيلٍ بتحويل العجز والتحديات إلى فرصٍ مُتاحة؟

¹ المقصود بالسياق هنا الوضعية الدولية في مجال التنقل، وكذلك في المغرب وقت إنجاز هذا الرأي، أي حوالي بداية سنة 2021.

² منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية، وسائل النقل وانبعاثات ثاني أكسيد الكربون: أيّ تقدّم. 2007

وتجدر الإشارة إلى أنّ التنقل المستدام يرمي إلى تحقيق الرفاه للمواطن (ة)، بفضل تحسين ممارسات حرية التنقل والحق في الولوج إلى الخدمات الاجتماعية الأساسية وإلى الشغل، وذلك عبر وسائل نقل ذات جودة وسهولة الولوج وأكثر احتراماً للبيئة.

إلى جانب المفاهيم الصاعدة المتعلقة بأشكال النقل الجديدة، يقترح المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، تسليط الضوء على فرصة تطوير التنقل المستدام في المغرب، حيث تتقاطع الحياة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية. كما يسعى المجلس من خلال هذا الرأي إلى اقتراح مسالك للتفكير والعمل، لتجاوز أوجه القصور والآثار السلبية لمنظومات النقل الحالية، وتحويلها إلى فرص لتحقيق تنمية مستدامة للمجالات الترابية. كما سمح الوقوف على واقع حال تنقل الأشخاص والبضائع، على مستويات مختلفة من المجالات الترابية (الجهات والجماعات القروية) بإجراء تحليل لمتفصلات تنظيم النقل وتمويله وحكامته وتقنيته.

وفي ضوء التشخيص المنجز، يعتبر المجلس أنّ تطوير منظومة مُندمجة للتنقل المستدام ينبغي أن يُقدّم إجابة شمولية ترمي بكيفية تدريجية إلى:

• تطوير تنقل نشيط مستدام، بفضل حركية غير مقيدة للسير على الأقدام أو عبر الدراجة، بكل أمن وأمان؛

• تقليص الفجوة المجالية على مستوى البنيات التحتية ووسائل النقل المستدامة في الوسط القروي؛
• توسيع الولوج إلى وسائل النقل العمومي ليشمل أكبر عدد ممكن من الأشخاص، ولا سيما للأشخاص في وضعية هشاشة، أو ذوي القدرة المحدودة على التنقل أو للأشخاص في وضعية إعاقة؛
• التخفيض الكبير من هيمنة واعتماد العربات الفردية، بتوفير عرض أفضل لوسائل النقل الجماعي، بأشكال متعددة؛

• الحد من التنقلات غير الضرورية أو الإلزامية (العمل، الدراسة)، دون الحد من ممارسات الحقوق والحريات لدى الأفراد، واختصار المسالك الطرقية، والتقليص من مدة الرحلات، بفضل تدبير جيد للطلب واستمرارية الخدمة؛

• التعويض التدريجي للاعتماد على مصادر الطاقة الأحفورية عبر تبني حلول بديلة ذات بصمة كربونية منخفضة، أو حتى خالية من الكربون، بالنسبة لمختلف وسائل النقل، والحد في الوقت نفسه من الانبعاثات الإجمالية والمحلية المضرة بالصحة؛

• الاعتماد على فاعلين وطنيين (مصنعون، موردون، خدمات، الخ)، وعلى منظومات خبرة محلية، بإدماج مختلف المهن المشكّلة لدورة حياة وسائل النقل: بدءاً من مصدر إنتاجها واستغلالها بشكل صحيح وانتهاءً بإعادة تدويرها.

إنّ تحليل الإمكانيات الوطنية في مجال تطوير تنقل مستدام يُدمج الحاجيات الحالية والمستقبلية للمجالات الترابية، يكشف عن وجود خزان هام للابتكار في مختلف مهن وسائل النقل المستدامة، سيما على مستوى

الصناعة والخدمات. وهكذا فإن قطاع السكك الحديدية والعربات الكهربائية يمكنه خلق 300.000 منصب شغل بحلول سنة 2040³. يؤكد هذه المعطيات التقرير الصادر عن منظمة العمل الدولية ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا سنة 2020، الذي يتوقع خلق 15 مليون منصب شغل مباشر في جميع أنحاء العالم، بحلول سنة 2030، في النقل الكهربائي العمومي⁴.

وترتكز آفاق تطوير التنقل المستدام في المغرب على مبادرات واعدة، ومشاريع مُهيكّلة، وإمكانات ملموسة، وهو ما يسنح ببلورة توصيات ذات طبيعة استراتيجية وإجرائية ومُصاحبة، والتي تشكل في هذا الشأن أداة توجيه ومُساعدة بالنسبة للأطراف المعنية.

إنّ تفعيل التوصيات التي يقترحها المجلس يستدعي انخراط مختلف الفاعلين في منظومة النقل، من خلال إجراء نقاش مواطن بين الشركاء الاقتصاديين الاجتماعيين والمنتخبين والسلطات المحلية، بغية انبثاق اقتصاد شامل للتنقل المستدام. ومن شأن ذلك المساهمة كذلك في تحسين قدرات الصمود لدى المجالات الترابية، بصفة عامة، والاقتصاد المتعلق بالتنقل المستدام ككل، بفضل الاختيارات الملائمة للجماعات الترابية على مستوى البنيات التحتية والتجهيزات وأنواع النقل المُستدامة والخدمات، فضلاً عن تدبير أكثر نجاعةً يعمل على تعضيد الوسائل المادية والموارد البشرية المُتاحة.

2. إرساء نموذج للتنقل المُستدام يتطلّب إصلاحاً هيكلياً لمنظومة النقل الحالية

أ. من النقل إلى التنقل: من منظومة نقل غير مستدامة إلى تنقل مستدام ومُتاح للجميع

إنّ التنقل المُستدام، حسب منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية، هو "التنقل الذي لا يعرّض الصحة العمومية والنظم البيئية (الطبيعية) للخطر، ويحترم حاجيات النقل، مع احترامه لاستخدام الموارد المتجددة بنسبة أقل من النسبة اللازمة لتجديدها..."⁵

ومع ذلك، يبدو أنّ التعريف الذي اعتمده الاستراتيجية الوطنية للتنمية المستدامة هو أقرب إلى روح ونطاق هذه الإحالة الذاتية، أي "سياسة نقل تسعى إلى التوفيق بين الولوجية والتنمية الاقتصادية والحد من الآثار البيئية لوسائل النقل المُختارة [...] وتحسين جودة الشبكات الحالية والمحطات من أجل نقل فعال للبضائع. وبالنسبة للأفراد، فإنّه يتعيّن أن تتكيف وسائل النقل مع حاجياتهم، ولا سيّما من خلال اقتراح عرضٍ متعدّد الوسائل"⁶.

³ حسب توقعات المخطط السكاني بالمغرب:

<https://www.oncf.ma/am/Node-102/Strategie/Plan-rail-maroc>

⁴ Etude de l'OIT, Jobs in green and healthy transport: Making the green shift ; mai 2020.

⁵ تعريف منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية. انظر

« <https://www.oecd.org/fr/croissanceverte/transports-verts/2397016.pdf> »

⁶ الاستراتيجية الوطنية للتنمية المستدامة، ملخص التقرير، ص. 27.

وقد عمل المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي على إغناء هذا التعريف، عبر إدراج مُستلزمات الإنصاف الاجتماعي والمجالي والولوجية، من خلال التركيز على الفرد بصورة أكثر، فضلاً عن مستلزمات النجاعة الطاقية والبصمة الكربونية والأثر الاقتصادي، وذلك في إطار انتقال إيكولوجي شامل. إن استدامة وسائل النقل تُعتبر استدامة فعلية حين تلتقي أبعادها الثلاثة الرئيسية وتتجه نحو تحقيق التوازن، وهي:

- البعد الاجتماعي، ويتجلى في مراعاة مجموع حاجيات المواطنين والمواطنات على مستوى الولوجية، أي توفر وسائل نقل متاحة بأسعار في المتناول وملائمة لمختلف المستعملين والأوساط، والتي تسهل ممارسة الحقوق الاجتماعية الأساسية، ضمن شروط مثلى للراحة والسلامة والأمن، علاوة على الولوج إلى صحة جيدة وفرص الشغل والرفاه؛
- البعد البيئي، أي التقليل إلى حد كبير من التلوث، ولا سيما البصمة الكربونية، بهدف الحفاظ على الموارد والنظم البيئية الطبيعية وجودة الهواء، وبالتالي الحفاظ على الصحة.
- البعد الاقتصادي، الذي يتعلق بنجاعة الاستثمارات بفضل الاختيارات الملائمة لأنماط النقل واستدامتها الاقتصادية، وللقيمة المضافة التي تخلقها، ولقدرات الصمود لدى منظومة النقل في شموليتها.

وبالفعل، فإن قطاع وسائل النقل، وخاصة ما يتعلق باستدامتها وولوجيتها، يتقاطع مع مختلف جوانب الحياة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لجميع المواطنين والمواطنات، في العالم القروي والوسط الحضري. وفي ارتباطها بفعلية مجموع الحقوق الاقتصادية والاجتماعية والبيئية والثقافية، فإن وسائل النقل تتحكم في أنماط العيش، والولوج إلى أماكن العمل، والرجوع إلى البيت، والولوج إلى أماكن أو فضاءات الحياة الاجتماعية والثقافية، ولها آثار على العلاقات بين مختلف مستويات المجالات الترابية. هذا، ويلعب إعداد التراب وتهيئة المجالين الحضري والقروي دوراً أساسياً في العلاقات بين الجهات، وكذلك في العلاقات الدولية للبلاد وافتتاحها على العالم.

ب. توجهات أساسية وتحولات سياسية وتكنولوجية عميقة لقطاع التنقل في العالم

يتسم السياق العالمي، إلى حد كبير، بالرهانات المناخية والبيئية، وبالأزمات الاقتصادية والصحية، فضلاً عن التحديات الاجتماعية الناتجة عنها. وبالنظر إلى النمو الديمغرافي والنمو الاقتصادي، فقد أصبحت حاجيات تنقل الأشخاص والبضائع تشهد تزايداً مطرداً، إلى جانب الآثار السلبية التي تخلفها. وبالتالي، فإن المغرب ليس استثناءً عن هذا التشخيص الذي يسيء العالم بأسره.

ومن أجل الاستفادة على نحو أفضل من هذه الوضعية، اعتمدت القوى العالمية العظمى، وبعض البلدان الصاعدة، مقاربات مبتكرة في إطار انتقال إيكولوجي شامل، يسعى إلى تحقيق الأنتعاش غداة جائحة كوفيد-

19، وإنعاش اقتصادياتها. كما اعتمدت مقاربات جديدة أكثر استدامة، وحلولاً تكنولوجية مبتكرة في مختلف المجالات، كالمجال الرقمي ومجال الطاقة والتنقل.

من هنا بروز سياسات صناعية جريئة تروم تطوير ودعم السيارات الكهربائية والهجينة، متجاوزةً بذلك السيارات ذات المحركات الحرارية في بعض البلدان، كما تروم إنهاء إنتاج سيارات الديازل في بلدان أخرى، وكذا منع قيادة سيارات الديازل في العديد من المدن والعواصم، إضافةً إلى مخطط الدراجات، إلخ. ومن أجل مواكبة هذه التحوّلات العميقة، والانخراط في مسلسل تنفيذ أهداف التنمية المستدامة، وصّغ المغرب، الذي نظّم مؤتمر الأمم المتحدة للأطراف (الكوب 22) بمدينة مراكش سنة 2016، العديد من المبادرات والاستراتيجيات الوطنية، في إطار مسلسل باريس للتنقل والمناخ، وذلك عبر اعتماد الاستراتيجية الوطنية للتنمية المستدامة، ومشروع خارطة طريق للتنقل المستدام، وهو ما يمثل التزاماً يعبر عن إرادة الدولة في الانخراط في مسار الاستدامة.

3. منظومة النقل بالمغرب استفادت من مجهودات استثنائية، وحققت تقدماً لتصبح إحدى

المنظومات المتطورة في إفريقيا

أ. عقود من جهود التخطيط والاستثمار في البنيات التحتية الطرقية والسككية، وتطوير صناعة السيارات

يُمثّل قطاع النقل في المغرب حوالي 6 في المائة من الناتج الداخلي الإجمالي الوطني، أي 9 في المائة من القطاع التّالفي. كما يُساهم بنسبة 15 في المائة من مداخل الميزانية العامة للدولة. ويُشغّل قطاع النقل ككلّ حوالي 5 في المائة من الساكنة النشيطة، أي ما يقرب من 500.000 شخص، و10 في المائة من الساكنة الحضرية النشيطة. ثم إنّ النقل الطّرقية يشغّل حوالي 80 في المائة من اليد العاملة في قطاع النقل البرّي بأكمله، ويضمّن تنقّل ما يقرب من 90 في المائة من الأشخاص، و75 في المائة من تدفق البضائع، باستثناء الفوسفاط⁷.

كما يتوفّر المغرب⁸ على 110.000 كيلومتر من الطرق، منها 12.500 كيلومتر من الطرق غير المعبّدة، والتي تسير عليها 4.5 ملايين عربة في المجموع، 68 في المائة منها عربات خاصّة، وأكثر من 200.000 دراجة نقل نارية (باستثناء العربات غير المعتمدة، وبالتالي فإنّ الرقم الإجمالي سيكون أكثر من 1.5 مليون دراجة نارية). إضافةً إلى ذلك، يتكوّن أسطول السيارات في 99 في المائة منه من عربات ذات محرّك

⁷ جلسة إنصات مع فدرالية النقل واللوجستيك، 4 مارس 2020.

⁸ جلسة إنصات مع المديرية الجهوية للتجهيز والنقل واللوجستيك، جهة مراكش- أسفي، أكتوبر، 2020.

حراريّ، منها 76 في المائة تعمل بالديازل، و23 في المائة بالبنزين، كما أنّ بضع مئات منها مجهزة بمحرّكات كهربائية.

يعرف هذا الأسطول معدّل تزايدٍ سنويّ قدره + 5 في المائة، نتيجة النموّ السريع الذي شهده المغرب خلال العقود الأخيرة، ليصل معدّل السيارات إلى ما يُقارب 65 سيارة لكلّ 1000 نسمة، أيّ المرتبة السادسة على الصّعيد الإفريقي (مقارنة بـ 529 سيارة في المتوسط لكلّ 1000 نسمة في الاتحاد الأوروبي⁹). كما قُدِّرَ متوسّط عمر العربات بحوالي 15 سنة (مقارنة بعمر 10,8 سنوات تحديداً في الاتحاد الأوروبي¹⁰).

وفي الوقت نفسه، تمتدّ السكك الحديدية الرئيسيّة لنقل المُسافرين والبضائع على مسافة حوالي 2.110 كيلومترات، 75 في المائة منها تعمل بالطاقة الكهربائيّة. وفي المجموع، تسمّح شبكة النقل البرّي بنقل ما يقرب من 80 في المائة من الساكنة الوطنيّة بفضل وجود طريق دائمة¹¹. كما أنّ 632 جماعة فقط من أصل 1.538 جماعة التي تمّ إحصاؤها هي التي تربطها حافلاتٌ يبلغ عددها 2.400 حافلة بسعة 122.000 مقعد. أمّا فيما يتعلق بنقل الأشخاص، فتلعب سيارات الأجرة دوراً تكميليّاً لا يُستهان به، سواء داخل الوسط الحضري، بفضل سيّارات الأجرة الصّغيرة من الصنف الثاني، والتي يبلغ عددها 32.000 عربة، أو على مستوى الرّبط شبّه الحضري أو حتى القروي، وذلك بفضل سيارات الأجرة الكبيرة من الصنف الأوّل، وعددها 45.000 عربة.

على صعيدٍ آخر، فإنّ وسائل النقل المُستدامة، التي لا تستهلك الطاقة ذات المصدر الأحفوريّ، لم تصل إلى بلادنا إلّا مؤخّراً، وهي مؤثّر على وجود مبادرات وطنية موجّهة نحو وسائل نقل حديثة وناجعة. يتعلق الأمر على وجه الخصوص بأولى حُطوط الترامواي بمدينة الرباط. (19.5 كم) ومدينة الدار البيضاء (46 كم)، وكذلك أوّل خطّ سككيّ فائق السرعة (لاستقبال القطار فائق السرعة "البُرّاق") بطولٍ أوّلِيّ يبلغ 200 كم، تمّ افتتاحه سنة 2018.

تُضاف إلى هذه الاستثمارات الهامّة بنياتٌ تحتيّة ووسائل نقل حديثة أخرى، على غرار:

- الموانئ البحرية، التي يبلغ عددها 27 ميناء، منها القطب الدّولي لطنجة المتوسط، الذي يحمل علامة الاستدامة (الميناء الأخضر والمنطقة الخضراء)؛
- المطارات الدولية والداخلية، التي تربط جزءاً هاماً من المجالات الترابية، بما قدره 25 مليون مسافر سنة 2019؛
- محطات المُسافرين (قطارات وحافلات، إلخ)؛
- الطُرُق السيّارة (1800 كلم)¹² والطُرُق السريعة (1.408 كلم)؛

⁹ يوروستات - 2019, 2020

¹⁰ الرابطة الأوروبية لمصنعي السيارات، 2020.

¹¹ مشروع خارطة طريق حول النقل المُستدام في المغرب.

¹² <http://www.equipement.gov.ma/Infrastructures-Routieres/Grands-Projets/Pages/Voies-Express.aspx>

• من المنتظر دخول الأساطيل الجديدة من الحافلات وحافلات الترامواي التي يعمل جزء منها بالكهرباء.

وتجدر الإشارة كذلك إلى الاستثمارات الكبرى في صناعات النقل، ولا سيّما في صناعة الطيران التي تمّ تنفيذها، وصناعة السيّارات، التي أصبح جزءٌ منها اليوم يُنتج سيّارات كهربائية كهربائية¹³، والتي جاءت لتعزّز الدينامية العامّة، من خلال المساهمة في نموّ اقتصادي هامّ للبلاد. ومن ثمّ، فإنّ هذه الاستثمارات جعلت من المغرب القطب الصناعي الإفريقي الأول، ومصدّر السيّارات الخصوصية، أو السيّارات السياحية، والعربات النّفعية (+500.000 عربة في السنة)، بمساهمة قدرها + 6.5 في المائة في الناتج الداخلي الإجمالي الوطني.¹⁴

وبُغية الحدّ من اعتماده على الوقود الأحفوري المُستورد، والتقليل من بصمته الكربونية، يعمل المغرب على تطوير برنامج طموح لتوليد الكهرباء بالطاقات المتجدّدة يسمح بمصاحبة التنمية المستدامة لمختلف قطاعات الاقتصاد، بما في ذلك قطاع النّقل. ويسعى هذا البرنامج إلى توفير مزيج من الطاقة المتجددة بنسبة 52 في المائة كحدّ أدنى بحلول سنة 2030.¹⁵

ب. استراتيجيات ومخططات وبرامج لفائدة التنقل المُستدام

لقد حطّت بلادنا خطوات ملموسة في هذا الأفق في ظلّ انطلاق مُسلسل الجهوية المتقدمة، ومجموعة من الاستراتيجيات المتعلقة بالتنمية المُستدامة، فضلاً عن آليات قانونية وتنظيمية وحكامة جديدة. وفي هذا الصدد، فإنّ الاستراتيجية الوطنية للتنمية المستدامة، والمخططات التوجيهية، وبرامج التنمية الجهوية، والاستراتيجية الوطنية للتنقل الحضري، ومخططات التنقلات الحضرية، تسمّح بتنفيذ السياسات العمومية في مجال نقل الأشخاص وتنقلاتهم على صعيد المجالات (الجهات والعمالات والأقاليم والجماعات الترابية). وتجدر الإشارة إلى أنّ الاستراتيجية الوطنية للتنمية المستدامة، التي دخلت حيّز التنفيذ في أكتوبر 2017، تنصّ صراحة على النهوض بالتنقل المُستدام باعتباره دعامةً للاستراتيجية (راجع المحور الاستراتيجي الثامن المتعلق بتشجيع النقل المُستدام)، وتدعو إلى إعمال مثالية الفاعلين العموميين في مجال التنقل المُستدام (راجع الهدف 6: حصّة العربات العمومية التي تحترم المعايير البيئية المحددة وفقاً لخطة العمل الوطنية من أجل البيئة، بمؤشر - هدف يبلغ 30 في المائة).

ج. إطار تشريعي "جهوي" متقدّم ومبادرات واعدة

¹³ مصنع مجموعة بيجو-ستروين، المنطقة الصناعية بالقيظرة.

¹⁴ صناعة السيّارات بالمغرب: نحو مصادر جديدة للنمو، تقرير وزارة الاقتصاد والمالية وإصلاح الإدارة، يناير، 2020.

¹⁵ وزارة الطاقة والمعادن والبيئة والوكالة المغربية للطاقة المستدامة.

لقد تمّت ترجمة مسؤولية وسائل النقل في نصوص القوانين التنظيمية المتعلقة بالجهوية المتقدمة: القانون التنظيمي رقم 13-111 المتعلق بالجهات، القانون التنظيمي 14-112 المتعلق بالعمالات والأقاليم، والقانون 14-113 المتعلق بالجماعات، عبر منح الجماعات الترابية صلاحيات واسعة فيما يتعلق بالحكامة (التخطيط، التعمير، التجهيز، النقل...).

وبالإضافة إلى ورش الجهوية المتقدمة، تشجّع الترسانة القانونية البيئية أيضاً التنقل المُستدام منخفض الكربون من خلال:

- الافتتاح الطاقوي الإلزامي، المنصوص عليه في المرسوم رقم 746-17-2 (4 شعبان 1440؛ 10 أبريل 2019) والذي ينصّ على تطبيق متطلبات النجاعة الطاقوية في وسائل النقل. وبالنظر إلى أنّ هذا النصّ لم يدخل حيّز التنفيذ إلا في فاتح دجنبر 2019، فإنّه من السابق لأوانه تقييم مدى تطبيقه الفعلي، وما إذا كان سيحقق أهدافه من حيث الحد من العديد من أشكال التلوّث الذي تخلفه وسائل النقل الحالية؛

- التقييم البيئي، المنصوص عليه بموجب القانون 49.17 الصادر في غشت 2020، وهو يشكّل خطوة متقدّمة في حدّ ذاته. ذلك أنّ المشاريع الاستثمارية للدولة والجهات والمجالات باتت تخضع اليوم لدراسة الأثر البيئي قبل أيّ التزام.

إضافة إلى الترسانة التشريعية والمواثيق والاستراتيجيات وخطط التنمية، يَنخرط المغرب، بصورة إرادية، في العديد من المبادرات الدولية، على غرار مبادرة "عبيّ مدينتك"، التي تمّ إطلاقها بمناسبة الكوب 21 سنة 2015. وتتخلّل هذه المبادرة، في الوقت نفسه، على الصّعيد الوطني لمواكبة الحكومات في إعداد سياسات وطنية للتنقل الحضري، وعلى الصّعيد المحلي، من أجل تنفيذ مخطّطات التنقل الحضري المُستدام، التي انضمّ إليها المغرب في 2016 (دخلت حيّز التنفيذ سنة 2017).

د. حكمة ترابية وتمويلات مبتكرة

توفّر الجهوية المتقدّمة إطاراً جديداً في مجال نقل مسؤوليات وسائل النقل من الدولة إلى الجهات. وبالتالي، فإنّ شركات التنمية المحلية ومؤسسات التعاون بين الجماعات هي التي باتت مكلفة بتطوير وسائل النقل. ومن أجل مصاحبة المجالات الترابية في إنجاز برامج ومشاريع محلية، أحدثت الدولة صندوقاً خاصاً هو صندوق مواكبة إصلاحات النقل الطرقي الحضري والرباط بين المدن. ذلك أنّ هذا الأخير يُوفّر تمويلات و ضمانات الدولة اللازمة، في إطار مشاريع تنجزها شركات التنمية المحلية ومؤسسات التعاون بين الجماعات، بناءً على تمويلٍ مُشتركٍ مع الجهات، وأحياناً مع فاعلين من القطاع الخاصّ.

وتعمل آلية تمويل الصندوق الخاصّ بمواكبة إصلاحات النقل الطرقي الحضري والرباط بين المدن على دعم مشاريع النقل العمومي التي تمّ اختيارها، مع تغطية واسعة إلى حدّ ما، تدمج الاستثمار الأولي (في

شكل رأسمالٍ لشركة التنمية المحليّة، يصل إلى 66 في المائة، -حيث يجب أن تُقدّم الجماعات 34 في المائة كحدّ أدنى-)، إضافة إلى تحمّل الديون وعجز الاستغلال¹⁶.

هـ. جهود مقدّرة في مجال المحافظة على البيئة وعلى جودة الهواء وأثره على الصّحة

في مجال حماية البيئة والمحافظة على جودة الهواء والصحة، عمدت مؤسسة محمد السادس لحماية البيئة، تحت الرئاسة الفعليّة لصاحبة السمو الملكي الأميرة لآل حسناء، إلى إطلاق ومُصاحبة العديد من المُبادرات، بشراكة مع السلطات العمومية، من بينها:

- وضع برنامج الهواء والمناخ، الذي يوطّر عمليات نشر محطات قياس جودة الهواء وتأثيرها على الصحة، بشراكة مع المديرية العامّة للأرصاد الجوية. وقد مكّن البرنامج من تطوير أدوات النمذجة، فضلاً عن تطوير منصة لجمع المعطيات وتحليلها، عبر إحداث نواة للخبرة المغربية.
- اعتماد ميثاق جودة الهواء يمكن الشركاء (المقاولات والمجالات الترابية) من المساهمة في مكافحة تلوث الهواء محلياً واحترار المناخ الشامل، تبعاً لعملية تتكوّن من ثلاث خطوات هي: التقييم والتقليل والتعويض. ذلك أنّ وجود برنامج وأداة رقمية للتعويض الطوعي للكربون سيُمكن من تعويض ثاني أكسيد الكربون الناتج عن وسائل النقل، وذلك على سبيل المثال عن طريق تمويل غرس الأشجار وتركيب الألواح الكهروضوئية الشمسية في المؤسسات التعليمية القروية.
- إحداث مركز الحسن الثاني الدولي للتكوين في البيئة، الذي يعتبر تنويجاً للعمل الذي تقوم به المؤسسة، خاصّة عبر التحسيس والتربية والتكوين والتبادل وتعزيز الممارسات الجيدة، في إطار ورشات عمل بيداغوجية لفائدة الشباب، وكذا في إطار عمليات مُصاحبة الفاعلين، بهدف وضع مُخطّات للمناخ على مستوى المجالات الترابية.

4. رَغْمُ الجُهُودِ المَبْدُولَةِ، ما تَزَالُ العَدِيدُ مِنَ النِّوَاقِصِ تَعَوِّقُ تَطْوِيرَ التَّنَقُّلِ المَسْتَدَامِ

أ. الحاجة إلى رؤية-استراتيجية واضحة المعالم ومندمجة للتنقل المُستدام

تجد السياسات الوطنية والترابية صعوبة كبيرة في تجاوز نواقص المقاربات الكلاسيكية المعمول بها بالنسبة لمنظومة النقل. ذلك أنّ أبرز السياسات والبرامج الوطنية والترابية تركز، بشكلٍ أساسي، على العرَبات، الخصوصية أساساً، وعلى التنقلات، المادية على وجه الخصوص، بدلاً من تركيزها على حاجيات الفرد.

¹⁶ تقرير حول أعمال اللقاء الوطني الموضوعاتي بشأن مبادرة "عنى مدينتك"، أكتوبر 2016.

إنّ هذا النموذج السائد لا يأخذ في اعتباره الحدّ من التنقّلات، بفضل القرب وتجويد الولوج إلى الخدمات الاجتماعية الأساسية.

هناك قصور آخر أساسي يهّم الغياب شبه الكلي لسياسة-استراتيجية تتعلّق بالمشي غير المقيد، وبركوب درّاجات بمحرّك كهربائيّ أم بدونه، ودراجات نارية، أو وسائل أخرى جديدة مزوّدة بمحرّك للتنقل الشخصي، كالدراجات الكهربائية ذات العجلتين والدراجات الكهربائية ذات العجلة الواحدة ودراجات التوازن الكهربائية، الخ، ضمن شروط سلامة وأمن مثلي. إنّ هذا العجز يطرح تحديات كبيرة، لا سيّما وأنّ معظم حوادث السير تعود إلى حرّكة السير داخل المُنذ.

وفي غياب منظومة للتنقل المُستدام والمُتاح للجميع، تضطرّ نسبة كبيرة من المواطنين والمُواطنين، تقدّر بحوالي 60 في المائة، بل أكثر في بعض الجماعات، إلى السير على الأقدام، في الوسطين الحضري والقروي على حدّ سواء: منهم تلاميذ المدارس والعمّال ذوو الدخل المحدود والنساء، الخ. ولا يهّم هذا النقص وسائل النّقل في حدّ ذاتها فحسب، بل يشملُ تجهيزات البنية التحتية اللازمة كذلك (ممرّات الرّاجلين، مسالك الدراجات، مواقف السيّارات، علامات التشوير، شروط السلامة، احترام القوانين، الخ).

على صعيد آخر، هناك حاجة إلى رؤية واضحة المعالم تيسّر الانتقال إلى المحرّك الكهربائي. ورغم سلبيّات المحرّك الحراري (ذي الاحتراق الداخلي بالبنزين والديزل)، لا يوجد اليوم بالكاد سوى 1 في المائة فقط من العربات النظيفة، منها 300 عربة كهربائية و2000 عربة هجينة. وبالتالي، فإنّ وسائل النّقل العموميّة يتعيّن عليها أن تكون رائدة في هذا المجال، وذلك على غرار ما تعرفه العديد من البلدان، حيث يتمّ استعمال حافلات نقل هجينة وكهربائية، بل وحتى حافلات تعمل بالهيدروجين الناتج التحليل الكهربائي للماء.

وبالتالي، فإنّ هذا العجز في وسائل النقل العمومية المُستدامة والتنقل الكهربائي لا يساهم فقط في تفاقم التبعيّة الطاقية ذات المصدر الأحفوري المُستوردة، وكذا تفاقم العجز الاقتصادي الناتج عن ذلك، بقدر ما يساهم كذلك في تعميق حدّة الفوارق الاجتماعية والآثار السلبية على البيئة.

ب. عرضُ تنقّل غير ملائم وغير كافٍ يوجّه الطلّب نحو وسائل غير مُستدامة

تركّز سياسات التنقّل الحالية على تطوير البنية التحتية الطرقيّة وعلى السيّارات الخصوصية، وهو ما يرهن المنظومة بنمط غير مُستدام وعادل بالقدر المطلوب يقرب ثلثي السّاكنة.

وتُعتبر جهة الدار البيضاء – سطات مثلاً دالاً على حجم تحديات التنقّل الحضري. ذلك أن معظم التنقّلات داخل الجهة الأكثر كثافةً سكانية في المغرب (20 في المائة من السكان)، مع أعلى ناتج داخلي إجمالي (30 في المائة) تتمّ سيراً على الأقدام (حوالي 62 في المائة)؛ كما أنّ حصّة النقل العمومي تصل إلى 12 في المائة (الحافلات والترامواي)، وتقارب 13 في المائة للسيارات الخاصة و9 في المائة لسيارات الأجرة¹⁷.

¹⁷ جلسات إنصات مع والي جهة الدار البيضاء-سطات، ورئيس المجلس الجماعي لمدينة الدار البيضاء، ممثلي شركة الدار البيضاء للنقل، شتنبر 2020.

ج. قدرة شرائية محدودة وهشاشة اجتماعية مُعيقة

تجدر الإشارة إلى أنه إذا كانت السيارات الشَّخصية في المَغرب، على غرار العديد من البُلدان الأخرى، هي وسيلة التنقل المفضلة بامتياز، فإنَّ عدداً كبيراً من المَغاربية ما زالوا مُضطَّرين للتنقل مشياً على الأقدام، لمسافاتٍ طويلة في بعض الأحيان. ذلك أنَّ الاعتمادَ على وسائل النقل الجماعي ليس مُتاحاً دائماً. كما تمثل كلفة النقل في نفقات الأسر حصّة لا يُستهان بها بالنسبة لذوي الدَّخل المتواضع والأشخاص في وضعيّة هشاشة. ناهيك عن أنَّ تحسينَ القدرة الشرائية للمواطنين والمواطنات هي هدف مركزيّ لتطوير التنقل المستدام.

كما أنَّ عرَضَ النقل العمومي المُتاح غير كافٍ بالنسبة لحاجيات السَّاكنة، سواءً في المناطق الحضرية ذات الكثافة السكانية العالية، أو في المناطق القروية المتفرقة أو المعزولة. ثمَّ إنَّ الضواحي الحضرية والمدن الجديدة تُعاني من نفس النواقص، بسبب عدم إدماج مُخططات التنقلات والتهيئة بكيفيّة مسبقة. وهذه الوضعيّة تُؤدّي إلى تفاقم الفوارق الاجتماعية، وتطرح بالنسبة للمدينة تحديّ تنظيم تدفق العربات الخصوصية وتدابير الضجيج والتلوّث الناتج عنها، كما هو الحال بمدينة الدار البيضاء، التي يتمرّز ثلث الأسطول الوطني¹⁸.

د. مجال قرويّ يتسم بالهشاشة وضعف الربط

على صعيد الوسط القرويّ، وبالنظر إلى خُصُوصياته، فإنَّ النّقل بصفةٍ عامّةٍ، ونقل الأشخاص على وجه الخصوص، يطرحان تحدياتٍ حقيقيّة:

- المجال القرويّ بشكل عام غير مندمج بما يكفي في المحيط شبه الحَضري، بسبب ضعف الرّبط أو سوء توفير وسائل نقل عمومية جماعية كافية وذات جَوْدَة؛
- تَرُجَع بعض النواقص، الخاصة بالمناطق القروية، إلى التغطية المجالية الضعيفة، على مُستوى تَوْفُر طُرُق قروية مستدامة، رَغْمَ المجهودات المَبْدولة في إطار البرنامج الوطني للطرق القروية (فقد مَكَّنَ هذا الأخير، في صيغته التّانية، مِنْ رَبط العديد من الجماعات القروية والدّواوير)؛
- يُطْرَح بحدّة مُشكل القدرات البشرية ومحدوديّة الموارد في بعض الجماعات القروية التي لا يمكنها الاستفادة من أكثر من مليون (1) أو مليوني (2) درهم من الميزانية. وهي وسائل غير كافية إلى حدّ كبير بالنظر إلى حجْم المشاريع التي يتعيّن إنجازها؛¹⁹

¹⁸ جلسة إنصات مع الجماعات الترابية لجهة الدار البيضاء-سطات، أكتوبر 2020.

¹⁹ جلسة إنصات مع الجماعات الترابية لجهة الدار البيضاء-سطات، أكتوبر 2020.

- إنَّ النقلَ المزدوج، الذي يقدِّم إجابةً في مجال التنقّل بالنسبة للمستعملين في الوسط القروي، يطرح تحديات كبيرة على مستوى السلامة والنظافة وصون الكرامة الإنسانيّة. فهو موجّه إلى ساكنة تعاني من الهشاشة، وذات قدرّة شرائية جدّ محدودة، كما أنّها تعمل عموماً في قطاعي الفلاحة أو التجارة.

هـ. وسائل نقل عموميّة غير كافية وغير ملائمة وذات ولوجيّة محدودة

أمام تزايد حاجيات تنقّل الأشخاص، وإذا استمرّت السيّارة الخصوصيّة في فرض نفسها كحلّ أخير للتنقّل، فإنّ مثل هذه الوضعيّة لن تكون مستدامة اقتصاديًّا، ولا منصفة اجتماعيًّا، ولا صحيّة بيئيًّا. ولإبراز حجم حاجيات الساكنة، يُشار إلى أنّه بالنسبة لمدينة الدار البيضاء، لوحدّها، من المتوقّع بلوغ 15 مليون رحلة يوميًّا سنة 2030، مقابل 11 مليون سنة 2020، و1.3 مليون سيارة سنة 2030، مقابل 320.000 سيارة سنة 2020.²⁰

بالإضافة إلى ذلك، تعاني وسائل النقل العموميّة، في بعض الأحيان، من انعدام النظافة والسلامة، كما أنّها ضعيفة الولوجيّة وغير ملائمة للأشخاص المسنّين أو في وضعيّة إعاقة. ويُمثّل الترامواي والحافلات الكهربائيّة ذات الخدمة عالية الجودة اليوم بديلاً مستداماً ومُتاحاً لهؤلاء المستعملين.

و. قطاع سيارات الأجرة بحكامة متجاوزة

بالنسبة لسيّارات الأجرة، تجدر الإشارة إلى أنّ برنامج تجديد الأسطول، بميزانية تبلغ حوالي 4 مليارات درهم، حقّق تجديداً يُناهز 54 في المائة على الصعيد الوطني، و85 في المائة في مدينة الدار البيضاء. إلّا أنّ هذا البرنامج لم يدفع في اتجاه إدماج السيّارات الكهربائيّة، وبالتالي استنثار هذه الفرصة لتحقيق انتقالٍ فعليّ نحو تنقّل مُستدام.

فضلاً عن ذلك، يُعاني قطاع سيارات الأجرة الكبيرة والصغيرة من هشاشة هيكلية وتنظيمية، تفاقمت بسبب الأوضاع غير المستقرة لشغليتها، التي تشتغل في تماسّ مع القطاع غير المنظم، بدون حماية اجتماعيّة (لا تأمين عن المرّض ولا عن فقدان شغل ولا تقاعد)²¹.

هناك نواقص أخرى ذات طبيعة تقنيّة يُعاني منها قطاع سيارات الأجرة، مثل عدم إلزاميّة وضع حزام السلامة، والسّماح بأنّ يجلس مسافران اثنان في المقعد الأمامي إلى جانب سائق سيّارة أجرة كبيرة.

²⁰ جلسات إنصات مع والي جهة الدار البيضاء-سطات، ورئيس المجلس الجماعي لمدينة الدار البيضاء، وممثلي شركة نقل البيضاء بالمجلس، شتنبر 2020.

²¹ جلسة إنصات مع الفدرالية الوطنية لمهنيي النقل والطاقيّات، أكتوبر 2020؛ ومع المديرية الجهويّة للتجهيز والنقل واللوجستيك بمراكش، أكتوبر 2020.

وأخيراً، يبدو أن النظام الحالي القديم لتدبير مآذونيات سيارات الأجرة يحول دون تطوره كقطاعٍ مُساهمٍ في التنقل المستدام. والواقع أنه غالباً ما يوصف نظام منح المآذونيات بأنه غير شفاف تماماً، كما أنّ التحويل غير الرّسمي لحقّ الانتفاع بين الأشخاص يحول دون تحديد هوية المالك الحقيقيّ للمآذونية.

ز. تلوث متواصل يُفسد جودة الهواء ويهدّد صحّة المواطنين والمواطنات

بخصوص الآثار السلبية المتعلقة بالبيئة وجودة الهواء وتأثيرها على الصحة، تتوفّر مدينة الدار البيضاء للأسف على الرّقم القياسي المُفلق لأكثر المُدن تلوثاً في البلاد، بسبب حركة السيّر الكثيفة، تليها مراكش وفاس²².

وتتجمّع هذه التهديدات، بشكلٍ أساسيٍّ، عن إشكاليّات كثافة حركة السيّر على الطرقات، بصفةٍ عامّة، والازدحام الناتج عنها، والذي يتفاقم بسبب حركة شاحنات البضائع الثقيلة، والعربات النّفعية وجميع أنواع العربات ذات المُحرّكات الحرارية (الديازيل بشكلٍ أساسيٍّ، EURO-4). إنّ هذه العوامل مسؤولة عن ظاهرة التلوث العامّ، وعن غازات الدفيئة، التي يمكن أن تتسبّب في اضطرابات الجهاز التنفسي والرّبو وأمراض القلب والأوعية الدّموية، الخ.

في سياقٍ آخر، فإنّ النقل البرّي اللوجستيكي هو القطاع الذي يستهلك أكبر قدر من الطاقة، ومن ثمّ فهو الأكثر إفراساً للتلوث المحلي والعامّ. وبالتالي يكتسب هذا القطاع عن وجود تحديات متعدّدة، منها على وجه الخصوص²³:

- إعطاء الأولويّة للاستدامة والبصمة الكربونية؛
- لا تزال الكهرباء تُعتبر، عن خطأ، باهظة الثمن؛
- وجود صعوبات في الانتقال إلى الرقمنة؛
- ضعف التنسيق والتشاور بين الفاعلين، الأمر الذي يؤدي إلى تعثّر الإصلاحات التي يتعين إنجازها، ولا سيّما مع الشركاء الاجتماعيين.
- ضرورة إحداث تغيير يتعلّق بإطار تدبير عقود المآذونية؛
- هيمنة القطاع غير المنظم، مع كلّ المخاطر والصعوبات الناجمة عنه.

²² جلسة إنصات مع مؤسسة محمد السادس لحماية البيئة، والبروفسور النجاري في إطار الدراسة المتعلقة بجودة الهواء بمدينة الدار البيضاء، أكتوبر 2020.

²³ جلسات إنصات مع مختلف الفاعلين داخل المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، 2020

وتجدر الإشارة إلى أنّ حصّة السكك الحديدية في نقل السلع والبضائع قد تراجعت بشكل كبير، في حين يمكنها أن تكون صيغة تناوبية بديلة مُستدامة ومستمرّة للنقل الطّرقى.

ح. إطار تنظيمي غير مكتمل وفَعَال بما يكفي، وحكامة محلّية معقّدة

يُسجّل أنّ التنسيق الضّروري بين المصالح المسؤولة عن تنظيم وسائل النقل على صعيد المجالات الترابية يظلّ غير كافٍ من أجل إرساء منظومة للتنقل تستجيب لحاجيات الساكنة. ذلك أنّ الإطار التنظيمي الحالي يُعاني من أوجهٍ قُصورٍ متعدّدة تتجلّى في مُستوياتٍ مُختلفة: أولاً وجود آليات للحكامة لا زالت مُعقدة أو لم تُفَعّل بعد، بسبب التأخير المسجّل في تنزيل ورش الجهوية المتقدمة، لا سيّما فيما يتعلق بنقل الاختصاصات من الدّولة إلى المجالات الترابية، إضافةً إلى غياب المُقتضيات المتعلقة باستدامة وسائل النقل في النّصوص القانونية؛ علاوة على النّقص في الموارِد الكافية.

كما أنّ المسؤوليات المتعلقة بقطاع النّقل (الطّرقى والسككي ونقل السلع والبضائع) تشترك فيها العديد من القطاعات الوزارية التي تتدخّل، بشكلٍ مُباشر أو غير مُباشر، على مستوى السياسات والاستراتيجيات وتنفيذها. وبالتالي فإنّ هذا التعدّد في المتدخّلين يجعل منّ حكامة تدبير القطاع مهمّة صعبة.

إنّ تعدّد المتدخّلين، والحجم الكبير من الدراسات، والاستراتيجيات ضعيفة الالتقائية، والمخطّطات غير المُندمجة، يؤدّي إلى تشتت كبير في الفعّل العموميّ على مُستويات مُختلفة، مما يؤثّر على نجاعته وفعاليته. إنّ هذه النواقص والتحديات ينبغي أن تحدوّ بالسلطات العمومية إلى إعادة النظر في منظومة النقل الحالية في شموليتها. وبالتالي، يجب مراجعة عملية الاستثمار بكيفية شمولية، بعيداً عن التّحليلات الوصفية التي لا تتضمّن التكاليف غير الاقتصادية المباشرة وغير المباشرة، لكي تدمج لزوماً أبعاداً مثل الولوج إلى التعليم وإلى فرص الشغل وأماكن العيش والثقافة، وتقليل مّدّة الرحلة، والتماسك الاجتماعي، والحاجيات القطاعية، وجاذبية المجالات الترابية، واستهلاك الطاقة والبصمة الكربونية، وجودة الهواء والصحة والرفاه، إلخ.

5. آفاق التطوير الآني والمستقبلي للتنقل المُستدام

أ. رؤية تتّجه بقوة نحو المستقبل: من منظومة نقل تعاني من عجز إلى اقتصاد للتنقل المُستدام يتّسم بالديمومة

تشير الرؤية والآفاق المتعلقة بتطوير تنقلٍ مُستدام، في المقام الأوّل، إلى ممارسة الحقوق الأساسية، وتستنند إلى مبادئ تأسيسية وأهداف، وهي:

- الولوجية والإنصاف والتضامن، التي تعني التقليل من الاعتماد على العربة الشخصية، وذلك بفضل عرضٍ يهّم توفير نقلٍ عموميّ ذي جودةٍ وتنقّلاتٍ بمواصفاتٍ مثلى؛
- والاستدامة والقيمة المضافة الاقتصاديّتان، بما يفيد التقليل من التبعيّة للطاقة الأحفورية على وجه الخصوص؛
- والمحافظة على الموارد الطبيعية وجودة الهواء والصحة، من خلال الحدّ من البصمة الكربونية؛
- ويترتّب على ذلك تحقيق الاستدامة بصفاتها نقطة التقائيّة وقوّة محرّكة لهذا المسلسل الانتقالي في شموليته.

هذا وتجدر الإشارة إلى أنّ بلوغ الأهداف المنشودة يتحقّق على المدى الزمني، بكيفيّة استشرافيّة وتدرجية. إنّ نموذج التنقل المُقترَح يتغيّر تحقيق الاستدامة، في إطار اقتصادٍ شموليٍّ للتنقل يأخذ في اعتباره الابتكار بالمعنى الواسع، بما فيه الابتكار التكنولوجي والصناعي. وهو يستند إلى منطقٍ مختلفٍ يركّز بشكلٍ أكبر على الفرد، بصفته فاعلاً في تنقله الخاص، بهدف تجويد التنقّلات وتحقيق أقصى استفادة منها. ولهذه الغاية، يتعيّن أن يُدمج هذا النموذج، منذ البداية، السياسات القطاعيّة ذات الصلّة وإعداد التراب والتجهيز والتعمير، باعتبارها عمليةً مهيّكلة للولوج إلى الأنشطة الاقتصادية والثقافية، علاوة على تخطيط التنقّلات، الحضريّة والقروية، التي تحدّد من الفجوات المجاليّة والاجتماعية.

وفضلاً عن حاجيات المواطنين والمواطنين على مستوى الولوج إلى الخدمات الإدارية والاجتماعية الأساسية، وكذلك إلى أماكن العيش في كلّ من الوسط القروي والحضري، يجب أن يُدمج التنقل أهداف التنمية المستدامة لتحقيق مزيد من الآثار السوسيو-اقتصادية الملموسة، كتحسين الوضعيّة الاجتماعية، والولوج إلى الشغل، وإلى إطارٍ معيشيّ أفضل، وإلى بيئةٍ صحيةٍ وإلى الرّفاه.

وفي هذا الصدد، فإنّ الرهانات المرتبطة بالتنقل تشكل فرصاً تنمويّة، بلّ رافعات لتحوّل العديد من قطاعات الاقتصاد ومجالاته: الطاقة والبيئة وإعداد التراب والصناعة والتعليم والشغل والثقافة والترفيه والصحة... ومن خلال الاستفادة من رافعة التحوّل البيئي، الذي انطلق في مختلف أنحاء المعمور، يمكن للتنقل المستدام أن يساهم في تحقيق انتعاش اقتصاديّ قويٍّ وإدماجيٍّ وتعبويٍّ للمؤهلات المحليّة، وهو الأمر الذي دعا إليه جلالة الملك نصره الله في خطابه الافتتاحي للسنة التشريعيّة 2020.

إنّ المغرب مدعوّ اليوم، أكثر من أيّ وقت مضى، إلى تسريع وتيرة إصلاح القطاعات الرئيسية لاقتصاده، في إطار النموذج التنموي الجديد. لذلك يتعيّن أن يعتمد مجموع الفاعلين في الاقتصاد والسلطات العموميّة مبادراتٍ وحلولاً جديدة في مجال النقل، في إطار تحوّلاتٍ إيكولوجيّةٍ وطاقيّةٍ شموليّةٍ، على النحو الذي اعتمده العديد من البلدان المتقدمة والصاعدة.

كما ينبغي أن يعتمد النموذج المنشود أيضاً على مقاربات اقتصادية مبتكرة تراعي البصمة الكربونية، وتقلص من الآثار السلبية في الاعتماد على الطاقة الأحفورية، كما تُحوّل التحديات والتواقص إلى فرص لخلق قيمة مُضافة من أجل مزيد من التضامن والإنصاف في تمويل التنقل.

ولاستكمال هذه الرؤية الاستراتيجية، ينبغي توفير شروط اقتصادية وتنظيمية تقترحها توصيات هذا الرأي، والتي يتعيّن اعتبارها بمثابة أداة دعم لمسلسل اتخاذ القرار.

من أجل ذلك، يمكن بلورة آليات مختلفة، على مستوياتٍ ترابيةٍ مختلفةٍ، وانطلاقاً من مقارنةٍ تدريجيةٍ تقوم بعرض جميع الحلول التقنية الممكنة، والترتيبات المناسبة على مستوى الحكامة والتشريع التنظيم والتكنولوجيا والنموذج الاقتصادي وتمويله.

ب. أولاً، هناك حاجة إلى اتخاذ تدابير للتدّارك على المدى القصير جداً، ترمي إلى التخفيف من الآثار السلبية، وإلى تحسين الولوجية والحدّ من الفوارق المجالية والاجتماعية:

- التقليل الكبير من الآثار السلبية، بفضل التهيئة القبلية للبنيات التحتية الخاصة بالرجالين وأصحاب الدراجات، وذلك في إطار مخطّطٍ للتنقل النشط؛ ولا سيّما من خلال التنقل الكهربائي الذي يُدمج الدراجات النارية الكهربائية، وسيارات الأجرة الكهربائية؛ وتسريع وتيرة الانتقال إلى اليورو-6؛ إضافة إلى المنصّات اللوجيستية، واعتماد تدابير مُروريةٍ احترازيةٍ، وتدبير ذكيّ لحركة السير على الطرقات بفضل الرقمنة، فضلاً عن مثالية الدولة في مجال إطلاق التنقل المُستدام؛
- اعتماد خدمات القُرب الاجتماعية والإدارية في الوَسَط القرويّ، مع الاستعمال الملائم والمسؤول للرقمنة؛ وكذا تهيئة المزيد من الطّرق القروية المُستدامة (أحسن تصميمًا وصيانةً)؛ والعمل على تطوير جيل جديد من النقل المُزدوج (مستدام ومهني ومُنفتح على الاستثمار)؛
- إدماج العاملين بالأنشطة غير المُهيكلّة كمُساهمين في بروز اقتصادٍ جديدٍ وشموليٍّ ومُبتكرٍ يشمل جميع مهن التنقل المستدام.

ج. بعد ذلك، تحقيق تطوّر استراتيجيّ وتدرّجيّ بينَ المدى القصير والمتوسط والبعيد، يهدف إلى تطوير تنقلٍ مستدام ومتعدّد الأنماط ومتضامن وذو ديمومة اقتصادية:

- مُبادرات مُهيكلّة ينبغي تعزيزها، وذلك بفضل النقل الكهربائي الجماعيّ، على غرار الحافلات الكهربائية الصّغيرة والحافلات الكهربائية ذات الخدمة عالية الجودة، والترامواي، والقطار فائق السرعة، ولا سيّما القطار الجهويّ السّريع الذي يربط الوَسَط الحضري بالعالم القرويّ، وذلك في تكامل مع النقل الجويّ؛

• حلول تكنولوجية مبتكرة يتعين اعتمادها في مجال التَّنقل الكهربائي، تأخذ في الاعتبار تكثيف المحطّات/ محطات الشّحن، ومواقف سيّارات رابطة مُستدامة مجهّزة بالطاقة الشمسية، إضافةً إلى ابتكارات واعدة في مجال الغاز الطبيعي للسيارات والهيدروجين الأخضر وبطاريات الوقود، إلخ. وهي حلول ينبغي اعتمادها في إطار سياسة صناعية موجّهة نحو الإنتاج الوطني وإنعاش أنشطة جديدة مدعومة بالطلّبيات العمومية للدولة؛

• نموذج اقتصادي أكثر تضامناً، بفضل تدابير ضريبية منصفة وتدابير تحفيزية، تُدمج الحد من الآثار السلبية (البصمة الكربونية والمخاطر الصحية والاستهلاك المفرط للطاقة، إلخ)، والتمويل المُستدام والتسعير المُنصف.

د. وفي الأخير، فإنّ استدامة مثل هذا النموذج تبقى مرتبهة بما يلي:

- بلورة رؤية مشتركة تحدّد أهدافاً وطنية واضحة، تتسجم مع النموذج التّموي الجديد، وتتماشى مع الالتزامات الدولية لبلادنا في مجال الحدّ من انبعاثات غازات الدفيئة والتّبعية للطاقة الأحفورية؛
- وجود قوانين متماسكة وفعّالة على مستوى المجالات الترابية، ومعايير تُدمج بشكلٍ ملموسٍ مُتطلبات استدامة البنيات التّحتية ووسائل النقل والخدمات المُرتبطة بها. في هذا الصّدد، ينبغي أن يكونَ قانون المالية بمثابة أداة لتقنين وتعزيز حُلُول مُنخفضة الكربون ترمي إلى الحياد الكربوني بحلول 2050؛
- إعداد سياسات عمومية التّقائية في ميادين الصّحة والبيئة والنقل؛ وترتكز على استراتيجيات قطاعية مندمجة، ومخطّطات تنموية ترابية، ومن شأنها أن تُدمج إعداد التراب القرويّ في صلب منظومة تنقل الأشخاص والبضائع؛
- اعتماد أشكال تنظيم جديدة للتنقّلات (مخطّطات التنقّلات الحضريّة ومخطّطات التنقّلات القروية)، مع الحفاظ على الموقع المركزيّ لوسائل النقل الجماعيّ المُستدامة والفعّالة، بدلاً من خيار "السيارة لكلّ" أو "إما بنزين أو ديزل"؛
- اتخاذ قرارات تكون موضوع تشاور محليّ، بين المنتخبين والشركاء الاقتصاديين والاجتماعيين والفاعلين التقنيين، لاختيار حُلُول أكثر ملاءمة للتنقل، مع الأخذ في الاعتبار عناصر اليقظة والتّبع والتقييم وقياس الآثار السوسيو-اقتصادية والبيئية. كما ينبغي إشراك المُواطن ومجموع الفاعلين في المجتمع في عملية اتّخاذ القرار؛
- إعداد نموذج أكثر شمولاً وطموحاً للتربية والتكوين والبحث والابتكار وصناعة التنقل المُستدام، والذي بدونه لن تكون هناك استدامة للاستثمارات في الصناعة المزدهرة للسيارات.

ويتطلب هذا الانتقال نحو اقتصادٍ دائمٍ للتنقل المُستدام وضع استراتيجيَّةٍ شموليَّة، مصحوبة بإطار تنظيميٍّ وحكامةٍ فعَّالين، وإدماجٍ حقيقيٍّ لسياسات التنمية السوسيو-اقتصادية على صعيد المجالات الترابية. كما تتطلب قيادة التغيير انخراط الفاعلين قصد تعبئة الموارد البشريَّة والتقنية والمالية، وذلك من أجل إرساء ثقافةٍ مواطنيةٍ جديدة، تُدمج العادات الجيِّدة والمواقف والسلوكيات (الحسَّ المدني، الخ)، بالموازاة مع القيام بتعديلات على المستوى التشريعيِّ والمؤسَّساتي، وكذا في مجال الحكامة والتَّمويل. من شأن ذلك المُساهمة كذلك في تحسين قدرات صمود المجالات الترابية، بشكلٍ عامٍّ، والاقتصاد المتعلِّق بالتنقل المُستدام ككلٍّ، بفضل الاختيارات الملائمة للجماعات الترابية (البنيات التحتية، التجهيزات، أشكال النقل المُستدامة، الخدمات)، فضلاً عن تدبير أكثر نجاغةً يعمل على تعضيد الوسائل المادية والموارد البشرية المُتاحة.

هكذا، يمكن للمجالات الترابية أن تحقِّق قفزة نوعية وكميَّة، من خلال الاستفادة من الرأسمال البشريِّ الخاص بها، إذا أعدت نماذجها الخاصَّة للتنقل النشط والنقل الجماعيِّ المُستدام، ووضعتُ حلولاً خاصَّة بحاجيات مختلف السكان وأنماط عيشهم حسب الفضاءات والمستويات الترابية (المدينة والحيِّ والجماعة والدُّوار)، مع إيجاد حلولٍ مُفتَّصة وإيكولوجيَّة ومؤمَّنة وموثوقة، تحدُّ من الفوارق المَجالية بتحقيق مزيدٍ من الإدماج الاجتماعيِّ والتَّضامن واحترام البيئة.

6. توصيات المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي

تصدُر توصيات المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، ذات الطبيعة الاستراتيجية والإجرائية والمصاحبة، عن رؤيةٍ مندمجة، تتَّجه بقوة نحو المستقبل. وهي توصيات تستشرف الآفاق المستقبلية التي ينبغي اعتبارها عناصر للتدقيق، كما تمت بلورتها لتكون بمثابة أداة لدعم مسلسل اتخاذ القرار بالنسبة للفاعلين المؤسَّساتيين والاقتصاديين، وذلك من أجل تمكينهم من الاستغلال الفعليِّ والتدريجيِّ لإمكانات تنمية التنقل المُستدام التي يبرزها هذا الرَّأي.

1. جعل وسائل نقل الأشخاص والبضائع قطاعاً مهيكلاً للاقتصاد ورافعةً للتنمية المُستدامة في المجالات الترابية

- باستعجال تنظيم نقاشٍ عُموميٍّ وطنيٍّ وجهويٍّ واسعٍ قصد إعادة التفكير في "نموذج النقل" الحالي، في إطار النموذج التنموي الجديد الذي تنشده بلادنا؛
- باعتبار التحوُّلات الإيكولوجية والطَّاقية فرصةً ينبغي استغلالها، ورافعةً للتنمية السوسيو-اقتصادية، التي ينبغي أن تُؤدِّي، على المدى القصير، إلى التَّخفيض الكبير من التبعيَّة للطاقة

الأحفوريّة، ومن العربات ذات المحرّكات الحرارية، لفائدة تطوير الطاقات المتجددة ووسائل النقل المُستدامة؛

- بتحسين ولوج جميع المواطنين والمواطنات إلى وسائل نقلٍ عُمومية مُستدامة، وتطوير البنيات التحتية القروية المُستدامة، من أجل الحدّ من استعمال العربات الخصوصية والتقليص من الفجوات المجالية والاجتماعية. وفي هذا الشأن، فإنّ الدولة مُطالبّة بلعب دور استراتيجي أساسي في قيادة التغيير؛

2. وضع إطار تشريعي وتنظيمي ومعياري متجانس ومنسجم وملائم وفعال، فضلاً عن اتخاذ تدابير تصحيحية على المدى القصير تشجّع على التنقل المستدام

- بتجميع النصوص القانونية المتعدّدة في شكل قانون- إطار قصد توجيه وسائل النقل نحو تنقلٍ مُستدام فعّال، مع توضيح متطلّباته؛

- بتسريع وتيرة دخول المقننات القانونية حيّز التنفيذ، بما فيها تلك المتعلقة بفعليّة معايير اليورو-6 بإبقاء العربات الأقدم والأكثر تلويثاً خارج المدن، اعتباراً من سنة 2021، مع التحضير في الوقت نفسه للانتقال إلى معيار اليورو-7 بحلول 2023؛

- بوضع علامة تصنيف للعربات حسب مستوى انبعاثات غازات الدفيئة والجسيمات، من أجل اللجوء إلى تدابير مُرورية احترازية داخل التجمّعات السكّنية والمناطق المعرضة لخطر التلوث؛

- بتسريع تنفيذ العقد- البرنامج المتعلق بتطوير منصّات لوجيستكية طرقيّة بضواحي المدن، مع الحرص على ربطها بالسكك الحديدية؛

- بإصلاح المنظومة المتعلقة بحكامة سيارات الأجرة، وإضفاء الطابع المهني عليها، ودراسة إمكانية تحريرها. كما ينبغي إعادة التفكير بكيفية عميقة في عملية منح المأذونيات وتدبيرها، وإعادة توزيع المداخل؛

- بوضع مخطّط تدبير مندمج للتفايات المنبعثة من وسائل النقل، طيلة دورة حياتها، مع اللجوء إلى إعادة تدويرها وتثمينها محلياً؛

- بتحديث مُدونة السير والسلامة الطرقيّة، لكي تنسجم مع مبادئ التنقل المُستدام، وتحسين الولوجيّة، والحدّ من المخاطر على المستعملين وعلى البيئة؛

3. الحرص على احترام الالتزامات الدولية لبلادنا، وعلى التقانيّة السياسات العموميّة في مجال التنقل، وتنفيذها على المستوى المجالات الترابيّة

- بوضع رؤية واستراتيجية وطنية تتماشى مع أهداف أجندة التنمية المُستدامة 2030، وهدف حياض الكربون، في إطار "رؤية المغرب 2050" من أجل استراتيجية طويلة المدى لانبعاثات منخفضة الكربون. لهذه الغاية، ينبغي تحفيز الجهات الإئتنيّ عشرة على تطوير خرائط طريق جهويّة للتنقل

المُستدام. ومن شأن ذلك أن يَسْمَح بتطوير خارطة طريق وطنية، بناءً على أهداف واضحة وقابلة للقياس وقابلة للمراجعة السنوية؛

- بإدراج حاجيات التنقل المستدام ضمن متطلبات التعمير وإعداد التراب والتخطيط. في هذا الصدد، سيكون من المعقول استكمال المخطط التوجيهي للتهيئة العمرانية ومخطط التنقلات الحضريّة بمخططات التنقلات القروية. وينبغي أن تعمل هذه الأخيرة على تحسين التنقلات، مع الأخذ في الاعتبار مبادئ قُرب الخدّات الأساسية وحاجيات قطاعات الاقتصاد؛
- بتشجيع المُنتخبين المحليين على إعداد المزيد من المشاريع بما يتماشى مع توجهات مخطط التنقلات الحضريّة، ومخطط التنقلات القروية التي ستأتي مستقبلاً، ومع متطلبات الاستدامة، في إطار العمليّات المتضافرة مع مختلف الفاعلين، وإشراكهم في عملية اتّخاذ القرار؛

4. تحسين عمليات التنسيق وأشكال الحكامة بين المستويين المركزي والترابي وداخل المجالات الترابية بخصوص التنقل المُستدام

- بتشكيل لجنة مشتركة بين الوزارات، ذات امتدادات جهوية، تكون مسؤولة عن التنقل المستدام، وقادرة على إيجاد حلول لمخاطر تداخل الاختصاصات وتذويب المسؤوليات وتشتت الوسائل؛
- بدراسة إمكانية إحداث مرصد لتنقل الأشخاص، في شكل خلية مستقلة على صعيد المجالات الترابية، وذلك بهدف إنجاز مهمة اليقظة وإنتاج مؤشرات ملائمة ومعززة لوضعية وسائل النقل وأثارها؛
- بتسريع فعالية القوانين المتعلقة بنقل الاختصاصات إلى الجهات والجماعات الترابية. وفي هذا الشأن، ينبغي تعزيز دور ووسائل مؤسسات التعاون بين الجماعات في مجال النقل المُستدام، وخاصة مجال التنقل بين الجماعات القروية؛
- بتجميع الفاعلين المحليين حول مشاريع مشتركة، وبتعزير وسائل الجماعات الصغرى، وبالتالي خلق ظروف مواتية لتسهيل إنعاش المشاريع، وتحسين القدرات الاستثمارية والآثار الإيجابية على الساكنة؛

5. الإرساء التدريجي للحلول التقنية والتكنولوجية المستدامة، بما يتلاءم مع حاجيات مختلف فئات المستعملين ومع مختلف المستويات الترابية

- بوضع مخطط وطني وبرامج جهوية للتنقل النشط تعزز حركة سير الراجلين والدراجات بدون عوائق، في ظروف مثلى للسلامة، مع تحديث مدونة السير؛
- بتسريع البرنامج الوطني للطرق القروية، في صيغة مُستدامة، من أجل قطاع أكثر صموداً في الوسط القروي، وذلك بالموازاة مع تطوير النقل المزدوج والمستدام، الذي ينبغي جعله جاذباً للاستثمار من خلال إضفاء الطابع المهني عليه؛

- بالإرساء القلبي لبنيات تحتية تقنية مستدامة، مثل المحطات ومحطات الشحن الكهربائي، تتلاءم مع أنواع الوقود المستدام الأخرى (الغاز الطبيعي للعربات أو الهيدروجين)، وذلك بفضل اعتماد تهيئة إجرائية تُسهّل التجريب واختيار أكثر الوسائل ملاءمة؛
 - بالتشجيع القويّ للحلول المُستدامة البديلة للسيارة الشخصية والمحرك الحراري: حافلة حضرية/ حافلة ذات خدمة عالية الجودة، والحافلة الصّغيرة، وحافلة رابطة بين المُدن، وخط الترامواي (صغير وخفيف وسريع)، مع المزيد من الوسائل المتعددة وذات الرّبط المتنوّع، بفضّل توفير المحطات ومحطات سيارات النقل المشتركة ومواقف سيارات مستدامة، وبفضّل مزايا التحوّل الرقمي؛
 - بإعطاء الأولوية، على المدى القصير، للحلول الكهربائيّة بالنسبة للسيارة الشخصية، مثل الدراجات الكهربائيّة المتطوّرة والمُصنّعة محليّاً، وكذا بمناسبة وضع برامج تهمّ تجديد أسطول النقل، مثل سيارات الأجرة والعربات النّفعية، وذلك باختيار مُدن تجريبية، صغيرة ومتوسطة الحجم، من أجل اختبار الملاءمة وقياس الأثر؛
 - بمواصلة توسيع خطّ القطار فائق السرعة ليشمل الجهات الأقلّ رُبطاً، بكيفيّة تكاملية مع النقل الجويّ، مع العمل، في الوقت ذاته، على تطوير شبكة للقطار الجهويّ السريع، كنمط للرّبط يُهيكل التنقّل المُستدام بين المحيط الحضري/ شبه الحضري والعالم القرويّ.
- 6. الأعمال التدريجي لنموذج اقتصادي للتنقل المستدام، يُدمج البُعد الاجتماعي وجودة الهواء والوضعية الصحيّة ورفاه السّاكنة**
- بفرض ضريبة على البصمة الكربونية بالنسبة للعربات الملوّثة، انطلاقاً من أنظمة الحوافز والجزاءات الإيكولوجية، بهدف استعمالها كرافعة للتمويل العادل للتنقل المُستدام، في إطار استراتيجية شمولية ومندمجة؛
 - بالتخصيص المُسبق لميزانيات محددة للجماعات الترابية، وتطوير تمويلات مستدامة، ناتجة عن تعبئة الاقتصاد في التكاليف الاجتماعية والبيئية للأثار السلبية التي تمّ تجنبها بفضل التنقل المستدام، أو عائدات ضريبة الكربون؛
 - بتعزيز وسائل صندوق مواكبة إصلاحات النقل الطّرق الحضرية والرابط بين المدن، من خلال تعبئة التمويل الوطني أو الداخلي الخاصّ في إطار الشراكة بين القطاع العامّ والقطاع الخاصّ، فضلاً عن التمويل الدولي الخاصّ، مثل تمويل الصندوق الأخضر للمناخ التابع للأمم المتحدة؛
 - بتقديم قروض بأسعار تفضيلية وإعانات جهويّة لاقتناء العربات التي تستجيب لمتطلبات الاستدامة، وكذلك آليات التسعير العادل لكلّ كيلواط في الساعة في المحطة/ محطة الشحن، من أجل تشجيع المواطنين والمواطنين على اللجوء إلى التنقّل الكهربائي؛

- بوضع أسعارٍ تفضيليةٍ لفائدة مختلف فئات المُرتفقين الذين يتمّ تحديدهم بكيفيةٍ دقيقة. كما يمكن تطبيق أسعارٍ مُخفضة، تصلُ إلى حدّ المجانيّة، لفائدة التلاميذ والطلبة والباحثين عن شغل والمتقاعدين والأشخاص في وضعية إعاقة...؛
- بتشجيع المُقاولات على المساهمة في تمويل التنقل المُستدام، في إطار مقارنةٍ فعليّةٍ للمسؤولية الاجتماعية للمقاولات، وذلك عبر المساهمة في تذكرة التنقل، بل و تمويل أحد أنماط النقل الفردي أو الجماعي؛
- بإدماج القطاع غير المنظم عبر مهنة أنشطته، وتحرير خدمات التنقل، بما فيها سيارات الأجرة، بناءً على دفاتر تحمّلاتٍ تتضمّن متطلبات الاستدامة؛
- وبترجمةٍ مختلف آليات وصيغ التمويل المُستدام في قانون المالية، من أجل تحفيز تنمية التنقل المُستدام، ومهنة وخبرته المحليّة.

7. تعزيز التكوين والبحث والابتكار والاندماج الصناعي، فضلاً عن تعزيز ثقافة التنقل المُستدام

- بإعداد برامج ترمي إلى التكوين الأساسي والمُستمرّ في مختلف المجالات والمهن المتعلقة بالتنقل المُستدام، موجّهة إلى جميع الفاعلين، وذلك بهدف تحسين وتعزيز كفاءات الموارد البشرية، بما فيها المنتخبون على صعيد المجالات الترابيّة؛
- بالاستثمار المكثف في البحث العلمي والتطوير التكنولوجي. وفي هذا الصدد، ينبغي تعزيز موارد معهد البحث في الطاقة الشمسية والطاقات الجديدة، حتّى يكون قادراً على تنسيق الابتكار وتصنيع المنتجات وعمليات التصنيع والخدمات المقدّمة؛
- باعتبار التنقل، فضلاً عن بُعد الطاقى والإيكولوجي، قطاعاً يخلق الثروات ومناصب الشغل. إنّ التنقل يُعدّ رهاناً صناعياً أساسياً، يتطلب تعزيز القدرات الصناعيّة الوطنيّة لوسائل النقل الفردي والجماعي، بما في ذلك السكك الحديدية، وذلك على مستوى التطوير والإنتاج والصيانة...؛
- بتسهيل الشراكة بين القطاعين العام والخاصّ، في إطار عقود بين الدولة والجهة من أجل الابتكار المجالي المُقتصد، واغتنام الفرص الجديدة لتحسين نسبة الاندماج الصناعي المحلي على مجموع سلسلة القيمة ومهن التنقل المُستدام؛
- بتعبئة التمويلات المُستدامة والتحفيزيّة، مثل الائتمان الضريبي للبحث والابتكار، وانخراط الجهات في تمويل البحث العلمي والصناعي، في إطار برامج جهوية مندمجة وتعاونية وموسّعة على الصعيد الإفريقي؛

- باعتماد استراتيجية للتواصل وتحسيس المواطنين والمواطنات بالتنقل المُستدام، عبْر محتويات إعلامية تتعلق بالبيئة والوضعِيّة الصّحية والتقدم التكنولوجي، وتوظيف الوسائل السّمعية البصريّة والرقمية والشبكات الاجتماعيّة، بإشراك مجموع الفاعلين الاقتصاديين والاجتماعيين.

ملاحق

الملحق 1: لائحة الهيئات التي أنصت إليها المجلس

يودّ المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي أن يعرب عن خالص شكره لمختلف الفاعلين والمنظمات والمؤسسات التي ساهمت في جلسات الإنصات التي نظّمها. فقد كانت أفكارهم ومساهماتهم واقتراحاتهم ذات فائدة كبيرة في إعداد هذا الرأي. فلهمّ جزيل الشكر.

نوعها	الهيئات
قطاعات وزارية ومؤسسات عمومية	وزارة الداخلية
	وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء-المديرية الجهوية (مراكش-أسفي)
	وزارة الطاقة والمعادن والبيئة
	وزارة التجارة والصناعة والاقتصاد الأخضر والرقمي
	الوكالة المغربية للطاقة المستدامة
	معهد البحث في الطاقة الشمسية والطاقات الجديدة
مؤسسات وجمعيات	مؤسسة محمد السادس لحماية البيئة
	الفدرالية الوطنية لمهنيي النقل والطاكرسيات
	جامعة النقل واللوجستيك
	الجمعية المغربية لرؤساء المجالس الجماعية
فاعلون محليون	الجماعات الترابية لجهة الدار البيضاء-سطات
	الوكالة الحضرية لمدينة الدار البيضاء
	ولاية جهة الدار البيضاء-سطات
	المديرية الجهوية للتجهيز بجهة مراكش-أسفي
	شركة التنمية المحلية نقل الدار البيضاء
خبراء	البروفسور النجاري في إطار برنامج الهواء-المناخ
	السيدة أسطيفاني سوم، المنسقة الرسمية لمنصّة التنقل المستدام
	السيدة لانا نزهة العلوي، عضو المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي

الملحق 2: لائحة أعضاء اللجنة الدائمة المكلفة بقضايا البيئة والتنمية المستدامة

فئة الخبراء
الإيلالي إدريس
لمراني أمينة
موقصيط عبد الله
ساسون ألبير

فئة النقابات
بابا عبان أحمد
بنسامي خليل
بوجيدة محمد
بوخالفة بوشتي
بوز عشان علي
شهبوني نور الدين
لعبايد عبد الرحيم
الرشاطي مينة
زيدوح إبراهيم
فئة الهيئات والجمعيات المهنية
فاهر كمال الدين
بنشرقي عبد الكريم
متقي عبد الله
رياض امحمد
الزياني منصف
فئة الهيئات والجمعيات النشيطة في مجالات الاقتصاد الاجتماعي والعمل الجمعي
العلوي للا نزهة
كاوزي سيدي امحمد
كسيري عبد الرحيم
بنقدور محمد
السجلماسي طارق
فئة الشخصيات المعينة بالصفة
أمنية بو عياش
محمد بنعليلو
اليزمي إدريس

الخبراء الذين صاحبوا اللجنة

الخبيرة الدائمة بالمجلس

ياسمينة الدكالي

مصطفى النحال

المترجم