

رأي

المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي

التنقلُ المُستدامُ

نحو وسائل نقل مُستدامة ومُتاحة

إحالة ذاتية

رأي

المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي

التنقلُ المُستدامُ

نحو وسائل نقل مُستدامة ومُتاحة

طبقا للمادة 6 من القانون التنظيمي رقم 128-12 المتعلق بالمجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، قرر المجلس، في إطار إحالة ذاتية، إعداد رأي حول موضوع «التنقلُ المُستدامُ: 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 الجمعيّة العامة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي بالإجماع على الرأي الذي يحمل عنوان: «التنقلُ المُستدامُ: نحو وسائل نقل مُستدامة ومُتاحة».

ملخص تركيبي

لقد حقق المغرب، بكل تأكيد، تقدماً لا يمكن إنكاره في تطوير بنى تحتية حديثة، وكذلك فيما يتعلق بمنظومة النقل متعددة الأنماط، بما في ذلك الأشكال المستدامة، كما يتضح في مشاريع من قبيل: خط القطار فائق السرعة (LGV/TGV) والترامواي والحافلات الكهربائية عالية الجودة (BHNS). وقد أصبح هذا التقدم المحرز ممكناً، على وجه الخصوص، بفضل الآليات التشريعية والتنظيمية الجديدة، والأشكال الجديدة للحكامة الترابية، في إطار الجهوية المتقدمة.

غير أن نقل الأشخاص والبضائع، في الوسطين الحضري والقروي، يشهد طلباً متزايداً ومتسارعاً، في حين أن نموذج الحكامة المعتمد في مجال التنقل على الخصوص، قد بلغ مده. ومرد ذلك أساساً إلى اعتماد سياسات عمومية تركز بالأساس على البنية التحتية الطرقية وعلى السيارات الخصوصية، بدلاً من تركيزها على الفرد وحاجياته في مجال التنقل. كما أن عرض النقل العمومي المتوفر غير كافٍ وغير ملائم وغير متاح بما يكفي مقارنة بحاجيات الساكنة، سواءً في المناطق الحضرية ذات الكثافة السكانية العالية، أو في المناطق القروية المتفرقة أو المعزولة، مما يحول دون ولوجهم إلى فرص الشغل والخدمات والترفيه. ويعود ذلك إلى عدة أسباب، منها على وجه الخصوص:

أسباب مالية: اضطراب العديد من المواطنين والمواطنات إلى الابتعاد عن المراكز الحضرية من أجل الاستفادة من سكن أو عقار في المتأول، وبالتالي يجدون أنفسهم في مواجهة غياب العرض الكافي و/أو غير الملائم من وسائل النقل الجماعي؛

أسباب جسمية: عدد من المواطنين والمواطنات (الأشخاص المسنون و/أو في وضعية إعاقة) محرومون من استعمال وسائل النقل بصورة مستقلة.

بالإضافة إلى كل هذه النواقص، تعاني الساكنة، ولا سيما في الوسط الحضري، من آثار التلوث الناتج عن تزايد حجم التنقل، بما أن وسائل النقل مسؤولة إلى حد كبير عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

لهذا السبب، اقترح المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي تسليط الضوء على فرصة تطوير التنقل المستدام في المغرب، الذي من شأنه تحقيق الرفاه للمواطنين والمواطنات، 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. في هذا الاتجاه، يقترح المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي تطوير منظومة مندمجة للتنقل المستدام تركز على المحاور التالية:

- تحسين الولوجية لفائدة جميع المواطنين والمواطنات إلى وسائل نقل جماعي مستدامة، وتطوير بنى تحتية قروية مستدامة، بهدف التقليل من الاعتماد على السيارة الشخصية، وتقليص الفوارق المجالية والاجتماعية؛

- تشجيع الحلول المستدامة البديلة للسيارة الشخصية والمحرك الحراري: الحافلات الحضرية/الحافلات ذات خدمة عالية الجودة، والحافلات الصغيرة، والحافلات الرابطة بين المدن، وخط الترامواي (صغير وخفيف وسريع)، مع المزيد من الوسائل المتعددة وذات الربط المتنوع، بفضل توفير المحطات الطرقية ومحطات سيارات النقل المشتركة ومواقف سيارات مستدامة؛

- إعطاء الأولوية، على المدى القصير، للحلول الكهربائية البديلة للسيارة الشخصية، مثل الدراجات الكهربائية المتطورة والمصنعة محلياً، وذلك باختيار مُدنٍ تجريبية، صغيرة ومتوسطة الحجم، من أجل اختبار الملاءمة وقياس الأثر؛
 - 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، بما ينسجم مع مبادئ التنقل المُستدام؛
 - إدراج حاجيات التنقل المستدام ضمن متطلبات التعمير وإعداد التراب والتخطيط؛
 - إعداد برامج ترمي إلى التكوين الأساسي والمستمر في مختلف المجالات والمهن المتعلقة بالتنقل المُستدام، موجهة إلى جميع الفاعلين، وذلك بهدف تحسين وتعزيز كفاءات الموارد البشرية، بما فيها المنتخبون على صعيد المجالات الترابية؛
 - اعتماد استراتيجية للتواصل وتحسيس المواطنين والمواطنين بمبادئ وإيجابيات التنقل المُستدام، عبر توظيف محتويات إعلامية تُعبئ مختلف قنوات التواصل، ونهْم البيئة والوضعية الصحية والتقدم التكنولوجي.
- إنّ المنظومة المُقترحة تتطلب، على وجه الخصوص، ضرورة تشكيل لجنة مشتركة بين الوزارات، تكون مسؤولة عن التنقل المستدام، ذات امتدادات جهوية، وقادرة على إيجاد حلول لمخاطر تداخل الاختصاصات وتذويب المسؤوليات وتشتت الوسائل.

تقديم

في سياق عالمي تطبّعهُ إلحاحية التغيّرات المناخية والرّهانات البيئية والأزمات الاقتصادية والتحديات الاجتماعية، ما فتئت الحاجيات تتزايد في مجال تنقل الأشخاص والبضائع، بقدر ما تتعمّق معها بشكل كبير آثارها السلبية¹. وبالفعل، فإن منظومات النقل مسؤولة بصورة كبيرة عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، كما تُخلّف أضراراً ومخاطر لا حصر لها، مما يجعل التنقل رهاناً دولياً ومجتمعياً في الآن نفسه².

في هذا الصدد، تقدّم أهداف التنمية المستدامة مقارنةً مختلفة تماماً، بحيث ينصبّ تركيزها أكثر على العنصر البشري والحفاظ على الموارد. وبالتالي، فإن المسالك التي تقترحها الانتقالات البيئية والطاقة تدعو المجتمع ككل، وصنّاع القرار على وجه الخصوص، إلى اعتماد مقاربات وحلول جديدة في مجال النقل، على النحو الذي اعتمده العديد من البلدان المتطورة والصاعدة، وذلك من أجل الحد، بشكل كبير، من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بحلول سنة 2030، وتحقيق الحياد الكربوني بحلول سنة 2050. ومن المؤكّد أنّ المغرب قد حقّق تقدماً 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 خاص. وقد أصبح هذا التقدّم المحرّز ممكناً، على وجه الخصوص، بفضل الآليات التشريعية والتنظيمية الجديدة، وبفضل الأشكال الجديدة للحكامة الترابية، في إطار الجهوية المتقدمة.

مع ذلك، وعلى الرغم من التقدّم المحرّز، لا تزال هناك العديد من أوجه القصور والتحديات. في هذا السياق تُؤكّد وضعية النقل في بلادنا إلى حدّ كبير ما تورده المؤشرات الدولية ذات الصلة، ولا سيّما على مستوى الارتفاع في حركة السير على الطرقات. كما يشهد النقل الحضري والقروي للأشخاص والبضائع، وهو قطاع يقوم بهيكله 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 تنافسية المقاولات والقدرة الشرائية للمواطن (ة)، ومن جهة أخرى بسبب آثاره السلبية على الصحة والبيئة والمناخ، وعلى جودة الحياة بصفة عامّة.

وبالتالي، ثمة إشكالية مركزية تطرح نفسها في هذا الصدد: كيف نلبي الحاجيات إلى التنقل وإلى تمويله، مع الحدّ من الآثار السلبية التي يخلّفها؟ بتعبير آخر، كيف يمكن الانتقال من منظومة قصيرة المدى يعترها الإجهاد، وتغذي اقتصاداً يشكو من العجز والضعف في الإنصاف والاستدامة، إلى نموذج شمولي أكثر تضامناً، وإلى اقتصاد أكثر استدامة كفيلاً بتحويل العجز والتحديات إلى فرص متاحة؟ وتجدر الإشارة إلى أنّ التنقل المستدام يرمي إلى تحقيق الرفاه للمواطن (ة)، بفضل تحسين ممارسته حرية التنقل والحق في الولوج إلى الخدمات الاجتماعية الأساسية وإلى الشغل، وذلك عبر وسائل نقل ذات جودة وسهولة الولوج وأكثر احتراماً للبيئة.

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: أي تقدّم. 2007

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 مُستدامة للمجالات الترابية.

كما سمح الوقوف على واقع حال تنقل الأشخاص والبضائع، على مستويات مختلفة من المجالات الترابية (الجهات والجماعات القروية) بإجراء تحليل لتمفصلات تنظيم النقل وتمويله وحكامته وتقنيته. وفي ضوء التشخيص المنجز، يعتبر المجلس أن تطوير منظومة مُدمجة للتنقل المستدام ينبغي أن يُقدم إجابة شمولية ترمي بكيفية تدريجية إلى:

- تطوير تنقل نشيط مُستدام، بفضل حركية غير مقيدة للسير على الأقدام أو عبر الدراجة، بكل أمن وأمان؛
- تقليص الفجوة المجالية على مستوى البنيات التحتية ووسائل النقل المُستدامة في الوسيط 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 ممارسة 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 المُضرة بالصحة؛
- الاعتماد على فاعلين وطنيين (مصنعون، مُوردون، 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 مُستدام يُدمج الحاجيات الحالية والمستقبلية للمجالات الترابية، يكشف عن وجود خزان هام للابتكار في مختلف مهن وسائل النقل المُستدامة، سيما على مستوى الصناعة والخدمات. وهكذا فإن قطاع السكك الحديدية والعربات الكهربائية يمكنه خلق 300.000 منصب شغل بحلول سنة 2040³. يُؤكد هذه المُعطيات التقرير الصادر عن منظمة العمل الدولية ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا سنة 2020، الذي يتوقع خلق 15 مليون منصب شغل مُباشر في جميع أنحاء العالم، بحلول سنة 2030، في النقل الكهربائي العمومي⁴.

3 - حسب توقّعات المخطط السكاني بالمغرب:

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

وترتكز آفاق تطوير التنقل المستدام في المغرب على مبادرات واعدة، ومشاريع مُهيكلّة، 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 مُختلف الفاعلين في منظومة النقل، من خلال إجراء نقاش مُواطن بين الشركاء الاقتصاديين الاجتماعيين والمنتخبين والسلطات المحليّة، بغية انبثاق اقتصاد شامل للتنقل المستدام. ومن شأن ذلك المُساهمة كذلك في تحسين قدرات الصمود لدى المجالات الترابية، بصفة عامّة، والاقتصاد المتعلّق بالتنقل المستدام ككلّ، بفضل الاختيارات الملائمة للجماعات الترابية على مُستوى البنيات التحتية والتجهيزات وأنواع النقل المُستدامة والخدمات، فضلاً عن تدبير أكثر نجاعةً يعمل على تعضيد الوسائل المادية والموارد البشرية المُتاحة.

1. 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 الاقتصاديّة، هو «التنقل الذي لا يعرّض الصحة العموميّة والنُظم البيئية (الطبيعية) للخطر، ويحترم حاجيات النقل، مع احترامه لاستخدام الموارد المتجدّدة بنسبة أقلّ 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 الولوجيّة والتنمية الاقتصاديّة والحدّ من الآثار البيئيّة لوسائل النقل المُختارة [...] وتحسين جودة الشبكات الحالية والمحطات من أجل نقل فعّال للبضائع. وبالنسبة للأفراد، فإنّه يتعيّن أنّ تكيّف وسائل النقل مع حاجياتهم، ولا سيّما من خلال اقتراح عرّض متعدّد الوسائل»⁶.

وقد عمل المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي على إغناء هذا التعريف، عبّر إدراج مُستلزمات الإنصاف الاجتماعي والمجالي والولوجيّة، من خلال التّركيز على الفرد بصورة أكثر، فضلاً عن مستلزمات النّجاعة الطاقية والبصّمة الكربونية والأثر الاقتصادي، وذلك في إطار انتقال إيكولوجي شامل. إنّ استدامة وسائل النقل تُعتبر استدامة فعليّة حين تلتقي أبعادها الثلاثة الرئيسيّة وتتّجه نحو تحقيق التوازن، وهي:

- البعد الاجتماعي، ويتجلّى في مُراعاة مجموع حاجيات المواطنين والمُواطنين على مستوى الولوجيّة، أي توفير وسائل نقل مُتاحة بأسعار في المتناول وملائمة لمُختلف المُستعملين والأوساط، والتي تسهّل ممارسة الحقوق الاجتماعيّة الأساسيّة، ضمن شروطٍ مثلى للراحة والسّلامة والأمن، علاوةً على الولوج إلى صحّة جيّدة وفرص الشّغل والرفاه؛

5 - تعريف منظمة التعاون والتنمية الاقتصاديّة. انظر

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

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

- البُعد البيئي، أيّ التقليل إلى حدّ كبير من التلوّث، ولا سيّما البصمة الكربونية، بهدف الحفاظ على الموارد والنظم البيئية الطبيعية وجوّدّة الهواء، وبالتالي الحفاظ على الصّحة.
- البُعد الاقتصادي، الذي يتعلق بنجاعة الاستثمارات اعتماداً على الاختيارات الملائمة لأنماط النقل واستدامتها الاقتصادية، وللقيمة المضافة التي تخلقها، ولتقدرات الصّمود لدى منظومة النقل في شموليتها.

وبالفعل، فإنّ قطاع وسائل النقل، وخاصّة ما يتعلّق باستدامتها وولوجيّتها، يتقاطع مع مختلف جوانب الحياة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لجميع المواطنين والمواطنات، في العالم القرويّ والوسط الحضريّ. وفي ارتباطها بفعليّة مجموع الحقوق الاقتصادية والاجتماعية والبيئية والثقافية، فإنّ وسائل النقل تتحكّم في أنماط العيش، والولوج إلى أماكن العمل، والرّجوع 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 الحضريّ والقرويّ دوراً أساسياً في العلاقات بين الجهات، وكذلك في العلاقات الدولية للبلاد وانفتاحها على العالم.

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

يتّسم السياق العالمي، إلى حدّ كبير، بالرّهانات المناخية والبيئية، وبالآزمات الاقتصادية والصّحية، فضلاً عن التحديات الاجتماعية الناتجة عنها. وبالنظر إلى النموّ الديمغرافي والنمو الاقتصادي، فقد أصبحت حاجيات تنقل الأشخاص والبضائع تشهد تزايداً مطّرداً، إلى جانب الآثار السلبية التي تخلّفها. وبالتالي، فإنّ المغرب ليس استثناءً عن هذا التشخيص الذي يسمّ العالم بأسره.

ومن أجل الاستفادة على نحو أفضل من هذه الوضعية، اعتّمدت القوى العالمية العظمى، وبعض البلدان الصّاعدة، مقاربات مبتكرة في إطار انتقال إيكولوجيّ شامل، يسعى إلى تحقيق الانتعاش غداة جائحة كوفيد-19، وإنعاش اقتصادياتها. كما اعتمدت حلولاً تكنولوجية مبتكرة في مختلف المجالات الرّقمية ومجال الطاقة والتنقل.

من هنا بروز سياسات صناعية جريئة تروم تطوير الدعم العمومي للسيارات 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 المّدن والعواصم، إضافةً إلى مخطط الدراجات، إلخ.

ومن أجل مواكبة هذه التحولات العميقة، والانخراط في مسلسل تنفيذ أهداف التنمية المستدامة، وضّع 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 عبّر اعتماد الاستراتيجية الوطنية للتنمية المستدامة، ومشروع خارطة طريق للتنقل المستدام، وهو ما يمثّل التزاماً يعبر عن إرادة الدولة في الانخراط في مسار الاستدامة.

2. 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

يُمثل قطاع النقل في المغرب حوالي 6 في المائة من الناتج الداخلي الإجمالي الوطني، أي 9 في المائة من القطاع الثالثي. كما يُساهم بنسبة 15 في المائة من مداخيل الميزانية العامة للدولة. ويُشغل قطاع النقل ككل حوالي 5 في المائة من الساكنة النشيطة، أي ما يقرب من 500.000 شخص، و10 في المائة من الساكنة الحضرية النشيطة. ثم إنَّ النقل الطرقي يشغل حوالي 80 في المائة من اليد العاملة في قطاع النقل البري بأكمله، ويضمن تنقل ما يقرب من 90 في المائة من الأشخاص، و75 في المائة من تدفق البضائع، باستثناء الفوسفات⁷.

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 نارية⁹ (باستثناء العربات غير المعتمدة، وبالتالي فإنَّ الرقم الإجمالي سيكون أكثر من 1.5 مليون دراجة نارية). إضافة إلى ذلك، يتكوّن أسطول السيّارات في 99 في المائة منه من عربات ذات محرّك حراريّ، منها 76 في المائة تعمل بالديازل، و23 في المائة بالبنزين، كما أنّ بضع مئات منها مجهزة بمحرّكات كهربائية.

يعرف هذا الأسطول معدّل تزايد سنويّ قدره + 5 في المائة، نتيجة النموّ السريع الذي شهده المغرب خلال العقود الأخيرة، ليصل معدّل السيّارات 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 الأوروبي¹⁰). كما قدّر متوسّط عمر العربات بحوالي 15 سنة (مقارنة بعمر 10,8 سنوات تحديداً في الاتحاد الأوروبي)¹¹.

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 البريّ بنقل ما يقرب من 80 في المائة من الساكنة الوطنيّة بفضل وجود طريق دائمة¹². كما أنّ 632 جماعة فقط من أصل 1.538 جماعة التي تمّ إحصاؤها هي التي تربطها حافلات يبلغ عددها 2.400 حافلة بسعة 122.000 مقعد. أمّا فيما يتعلق بنقل الأشخاص، فتلعب سيّارات الأجرة دوراً تكميلياً لا يُستهان به، سواء

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

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

9 - دون احتساب العربات غير المعتمدة التي يصل عددها الإجمالي إلى أزيد من 1,5 مليون دراجة نارية

10 - يوروستات، 2019 - 2020

11 - الرابطة الأوروبية لمصنعي السيّارات، 2020.

12 - مشروع خارطة طريق حول النقل المستدام في المغرب.

داخل الوَسَط الحَضْرِي، بفضل سِيَّارات الأَجْرَة الصَّغِيرَة من الصَّنْف الثَّانِي، والتي يبلغ عددها 32.000 عربية، أو على مستوى الرِّبْط شَبَّه الحَضْرِي أو حتى القَرْوِي، وذلك بفضل سِيَّارات الأَجْرَة الكَبِيرَة من الصَّنْف الأوَّل، وعددها 45.000 عربية.

على صعيدٍ آخَر، فَإِنَّ وَسَائِلَ النُّقْل المُسْتَدَامَة، التي لا تَسْتَهْلِك الطَّاقَة ذات المَصْدَر الأَحْفُورِي، لَمْ تَصِلْ إِلَى بِلَادِنَا إِلَّا مُؤَخَّرًا، وهي مُؤَشِّر على وجود إِرَادَة وَطْنِيَة مُوجَّهَة نحو وَسَائِلِ نَقْل حَدِيثَة وَنَاجِعَة. يَتَعَلَق الأمر على وَجْه الخُصُوص بِأوَّلِي حُطُوط التَّرَامُوِي بِمَدِينَة الرِّبَاط. (19.5 كم) ومَدِينَة الدَّار البِيضَاء (46 كم)، وكذلك أوَّل حُطِّ سَكِكِي فَائِق السَّرْعَة (لِلإِسْتِقْبَال القَطَار فَائِق السَّرْعَة «البُرَاق») بِطُولِ أوَّلِي يَبْلُغ 200 كم، تَمَّ افْتِتَاحُه سَنَة 2018.

تُضَاف إِلَى هَذِهِ الإِسْتِمَارَات الهَامَّة بِنِيَّاتٍ تَحْتِيَّةٍ وَوَسَائِلِ نَقْل حَدِيثَة أُخْرَى، على غَرَار:

- المَوَانِي البَحْرِيَة، التي يَبْلُغ عَدْدُهَا 27 مِينَاء، مِنْهَا القُطْب الدَّوْلِي لِطَنَجَة المَتَوَسَّط، الَّذِي يَحْمَل عِلَامَة الإِسْتَدَامَة (المِينَاء الأَخْضَر وَالمَنْطِقَة الخَضْرَاء)؛
- المَطَارَات الدَّوْلِيَة وَالدَّخَلِيَّة، التي تَرِبْط جِزَاءً هَامًّا مِنْ المَجَالَات التَّرَابِيَّة، بِمَا قَدْرُه 25 مِلْيُون مَسَافِر سَنَة 2019؛
- مَحَطَات المُسَافِرِينَ (قَطَارَات وَحَافِلَات، إلخ)؛
- الطَّرِيق السِّيَّارَة (1800 كَلِم) ¹³ وَطَّرِيق السَّرِيْعَة (1.408 كَلِم)؛
- مِنْ المُنْتَظَر دُخُول الأَسَاطِيل الجَدِيدَة مِنْ الحَافِلَات وَحَافِلَات التَّرَامُوِي التي يَعْمَل جِزَاءً مِنْهَا بِالكَهْرِبَاء.

وَتَجْدُر الإِشَارَة كَذَلِكَ إِلَى الإِسْتِمَارَات الكَبْرَى فِي صِنَاعَات النُّقْل، وَلا سِيَّمًا فِي صِنَاعَة الطَّيْرَان التي تَمَّ تَنْفِيذُهَا، وَصِنَاعَة السِّيَّارَات، التي أَصْبَح جِزَاءً مِنْهَا اليَوْم يُنْتِج سِيَّارَات كَهْرِبَائِيَّة (مَصْنَع مَجْمُوعَة سِتْرُويِن بِيَجُو القَنْيَطْرَة)، وَالتِي جَاءَتْ لَتَعَزِّز الدِّيْنَامِيَّة العَامَّة، مِنْ خِلَال المُسَاهِمَة فِي نَمُوِّ اِقْتِصَادِي هَامٍّ لِلبِلَاد. وَمِنْ ثَمَّ، فَإِنَّ هَذِهِ الإِسْتِمَارَات جَعَلَتْ مِنْ المَغْرِب القُطْب الصِّنَاعِي الإِفْرِيْقِي الأوَّل، وَمُصَدِّر السِّيَّارَات الخُصُوصِيَّة، أَوْ السِّيَّارَات السِّيَاحِيَّة، وَالعَرِبَات النَّفْعِيَّة (500.000+ عَرِبَة فِي السَّنَة)، بِمُسَاهِمَة قَدْرُهَا + 6.5 فِي المَائَة فِي النَّاتِج الدَّخَلِي الإِجْمَالِي الوَطْنِي. ¹⁴

وَبُغْيَة الحَدِّ مِنْ اعْتِمَادِه عَلَى الوُقُود الأَحْفُورِي المُسْتَوْرَد، وَالتَّقْلِيصِ مِنْ بَصْمَتِه الكَرْبُونِيَّة، يَعْمَل المَغْرِب عَلَى تَطْوِير بَرْنَامِج طَمُوح لِتَوْلِيد الكَهْرِبَاء بِالطَّاقَات المُتَجَدِّدَة يَسْمَح بِمُصَاحَبَة التَّنْمِيَة المُسْتَدَامَة لِمُخْتَلَف قِطَاعَات الإِقْتِصَاد، بِمَا فِي ذَلِكَ قِطَاع النُّقْل. وَيَسْعَى هَذَا البَرْنَامِج إِلَى تَوْفِير مِزِيجٍ مِنْ الطَّاقَة المُتَجَدِّدَة بِنِسْبَة 52 فِي المَائَة كَحَدِّ أَدْنَى بِحُلُول سَنَة 2030. ¹⁵

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

14 - صِنَاعَة السِّيَّارَات بِالمَغْرِب: نَحْو مِصَادِر جَدِيدَة لِلنَّمُو، تَقْرِير وَزَارَة الإِقْتِصَاد وَالمَالِيَّة وَإِصْلَاح الإِدَارَة، بِنَايِر، 2020.

15 - وَزَارَة الطَّاقَة وَالمَعَادِن وَالبِيئَة وَالوَكَالَة المَغْرِبِيَّة لِلطَّاقَة المُسْتَدَامَة.

ب. استراتيجيات ومخططات وبرامج لفائدة التنقل المُستدام

لقد حَطَّت 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 الحضرية، ومخططات التنقل الحضرية، تسمح 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» متقدم ومبادرات واعدة

لقد تمّت ترجمة مسؤولية وسائل النقل في نصوص القوانين التنظيمية المتعلقة بالجهوية المتقدمة: القانون التنظيمي رقم 14-111 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 2-17-746 (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 التلوث الذي تخلفه وسائل النقل الحالية؛

- التقييم البيئي، المنصوص عليه بموجب القانون 17.49 المتعلق بالتقييم البيئي الصادر في غشت 2020، وهو يشكل خطوة متقدمة 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. وتتدخل هذه المبادرة، في الوقت نفسه، على الصعيد الوطني لمواكبة الحكومات في إعداد سياسات وطنية للتنقل الحضري، وعلى الصعيد المحلي، من أجل تنفيذ مخططات التنقل الحضري المستدام، التي انضمّ إليها المغرب في 2016 (دخلت حيّز التنفيذ سنة 2017).

د. حكامه ترايبية وتمويلات مبتكرة

توفّر الجهويّة 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 يوفّر تمويلات وضمائنات الدولة اللازمة، في إطار مشاريع تنجزها شركات التنمية المحلية ومؤسسات التعاون بين الجماعات، بناءً على تمويلٍ مشتركٍ مع الجهات، وأحياناً مع فاعلين من القطاع الخاص.

وتعمل آلية تمويل الصندوق الخاص 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 رأسمال لشركة التنمية المحلية، يصل إلى 66 في المائة، -حيث يجب أن تُقدّم الجماعات 34 في المائة كحدّ أدنى-)، إضافة إلى تحمّل الديون وعجز الاستغلال.¹⁶

ه. جهود مقدّرة في مجال المحافظة على البيئة وعلى جودة الهواء وأثره على الصحّة

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

- وضع برنامج الهواء والمناخ، الذي يوطّر عمليات نشر محطات قياس جودة الهواء وتأثيرها على الصحة، بشراكة مع المديرية العامة 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 الكهربائية الشمسية في المؤسسات التعليمية القروية.
- إحداث مركز الحسن الثاني الدولي للتكوين في البيئة، الذي يعتبر تنويجاً للعمل الذي تقوم به المؤسسة، خاصة عبر التحسيس والتربية والتكوين والتبادل وتعزيز الممارسات الجيدة، في إطار ورشات عمل بيداغوجية لفائدة الشباب، وكذا في إطار عمليات مُصاحبة الفاعلين، بهدف وضع مخططات للمناخ على مستوى المجالات الترابية.

16 - تقرير حول أعمال اللقاء الوطني الموضوعاتي بشأن مبادرة «عبيّ مدينتك»، أكتوبر 2016.

3. رَغْمَ الجُهودِ المَبْدُولَةِ، ما تَزالُ العَدِيدُ مِنَ النُّواقِصِ تَعوقُ تَطوِيرَ التَّنقُلِ المُستدامِ

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 أن أبرز السياسات والبرامج الوطنية والترابية تركز، بشكل أساسي، على العربات، الخصوصية أساساً، وعلى التنقلات، المادية على وجه الخصوص، بدلاً من تركيزها على حاجيات الفرد. إن هذا النموذج السائد لا يأخذ في اعتباره الحد من التنقلات، بفضل القرب وتجويد الولوج إلى الخدمات الاجتماعية الأساسية.

هناك قصور آخر أساسي يهّم الغياب شبه الكلي لسياسة-استراتيجية تتعلق بالمشي غير المقيد، وركوب دراجات بمحرك كهربائي أم بدونه، ودراجات نارية، أو وسائل أخرى جديدة مزودة بمحرك للتنقل الشخصي، كالدراجات الكهربائية ذات العجلتين والدراجات الكهربائية ذات العجلة الواحدة ودراجات التوازن الكهربائية، الخ، ضمن شروط سلامة وأمن مثلى. إن هذا العجز يطرح تحديات كبيرة، لا سيما وأن معظم حوادث السير تعود إلى حركة السير داخل المُدن.

وفي غياب منظومة للتنقل المُستدام والمُتاح للجميع، تضطر نسبة كبيرة من المواطنين والمواطنات، تقدر بحوالي 60 في المائة، بل أكثر في بعض الجماعات، إلى السير على الأقدام، في الوسطين الحضري والقروي على حد سواء؛ منهم تلاميذ المدارس والعمال ذوو الدخل المحدود والنساء، إلخ. ولا يهّم هذا النقص وسائل النقل في حد ذاتها فحسب، بل يشمل تجهيزات البنية التحتية اللازمة كذلك (ممرات الرّاجلين، مسالك الدراجات، مواقف السيارات، علامات التشوير، شروط السلامة، احترام القوانين، الخ).

على صعيد آخر، تنبغي الإشارة إلى غياب رؤية واضحة المعالم لتطور الانتقال إلى المحرك الكهربائي. ورغم سلبيات المحرك 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، فإن وسائل النقل العمومية يتعين عليها أن تكون رائدة في هذا المجال، وذلك على غرار ما تعرفه العديد من البلدان، حيث يتم استعمال حافلات نقل هجينة وكهربائية، بل وحتى حافلات تعمل بالهيدروجين الناتج التحليل الكهربائي للماء.

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

ب. عرض تنقل غير ملائم وغير كافٍ يوجه الطلب نحو وسائل غير مستدامة

تركز سياسات التنقل الحالية على تطوير البنية التحتية الطرقية وعلى السيارات الخصوصية، وهو ما يرهن المنظومة بنمط غير مُستدام وعادل بالقدر المطلوب يقرب ثلثي الساكنة.

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

ج. قدرة شرائية محدودة وهشاشة اجتماعية مُعيقة

تجدر الإشارة إلى أنه إذا كانت السيارات الشخصية في المغرب، على غرار العديد من البلدان الأخرى، هي وسيلة التنقل المفضلة بامتياز، فإن عدداً كبيراً من المغاربة ما زالوا مُضطربين للتنقل مشياً على الأقدام، لمسافات طويلة في بعض الأحيان. ذلك أن الاعتماد على وسائل النقل الجماعي ليس متاحاً دائماً.

كما تمثل كلفة النقل في نفقات الأسر حصة لا يُستهان بها بالنسبة لذوي الدخل المتواضع والأشخاص في وضعية هشاشة. ناهيك عن أن تحسين القدرة الشرائية للمواطنين والمواطنين هي هدف مركزي لتطوير التنقل المستدام.

كما أن عرض النقل العمومي المُتاح غير كاف بالنسبة لحاجيات الساكنة، سواءً في المناطق الحضرية ذات الكثافة السكانية العالية، أو في المناطق القروية المتفرقة أو المعزولة. ثم إن الضواحي الحضرية والمُدن الجديدة تُعاني من نفس النواقص، بسبب عدم إدماج مخططات التنقلات والتهيئة بكيفية مسبقة.

وهذه الوضعية تؤدي إلى تفاقم الفوارق الاجتماعية، وتطرح بالنسبة للمدينة تحدي تنظيم تدفق العربات الخصوصية وتدابير الضجيج والتلوث الناتج عنها، كما هو الحال بمدينة الدار البيضاء، التي يتركز ثلث الأسطول الوطني¹⁸.

د. مجال قروي يتسم بالهشاشة وضعف الربط

على صعيد الوسط القروي، وبالنظر إلى خصوصياته، فإن النقل بصفة عامة، ونقل الأشخاص على وجه الخصوص، يطرحان تحديات حقيقية:

- المجال القروي بشكل عام غير مندمج بما يكفي في المحيط شبه الحضري، بسبب ضعف الربط أو سوء توفير وسائل نقل عمومية جماعية كافية وذات جودة؛
- تتركز بعض النواقص، الخاصة بالمناطق القروية، إلى التغطية المجالية الضعيفة، على مستوى توفر طرق قروية مستدامة، رغم الجهود المبذولة في إطار البرنامج الوطني للطرق القروية الذي مكن في صيغته الثانية، من ربط العديد من الجماعات القروية والدواوير؛
- يُطرح بحدّة مُشكل القدرات البشرية ومحدودية 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 حد كبير بالنظر إلى حجم المشاريع التي يتعين إنجازها؛¹⁹

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

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 النقل المزدوج، الذي يقدّم إجابةً في مجال التنقل بالنسبة للمستعملين في الوسط القرويّ، 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 قطاعيّ الفلاحة أو التّجارة.

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

أمام تزايد حاجيات تنقل الأشخاص، وإذا استمرّت السّيارة الخصوصيّة في فرض نفسها كحلٍّ أخير للتنقل، فإنّ مثل هذه الوضعيّة لن تكون مستدامة اقتصاديًّا، ولا منصفة اجتماعيًّا، ولا صحيّة بيئيًّا. ولإبراز حجم حاجيات السّاكنة، يُشار إلى أنّه بالنسبة لمدينة الدار البيضاء، لوحدها، 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 اللوجيّة 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 استثمر هذه الفرصّة لتحقيق انتقالٍ فعليّ نحو تنقل مُستدام.

فضلاً عن ذلك، يُعاني قطاع سيارات الأجرة الكبيرة والصغيرة من هشاشة هيكلية وتنظيمية، تفاقمت بسبب الأوضاع غير المستقرة لشغليتها، التي تشغل في تماسّ مع القطاع غير المنظم، بدون حماية اجتماعيّة (لا تأمين عن المرض 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 سيارة أجرة كبيرة.

وأخيراً، يبدو أنّ النظام الحالي القديم لتدبير مآذونيّات سيارات الأجرة يحول دون تطوره كقطاع مُساهم في التنقل المستدام. والواقع أنّه غالباً ما يوصف نظام منح المآذونيّات بأنه غير شفاف تماماً، كما أنّ التحويل غير الرّسمي لحقّ الانتفاع بين الأشخاص يحول دون تحديد هوية المالك الحقيقيّ للمآذونيّة.

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 المُقلق لأكثر المُدن تلوثاً في البلاد، بسبب حركة السّير الكثيفة، تليها مراكش وفاس²².

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

21 - جلسة إنصات مع الفدرالية الوطنية لمهنيي النقل والطاكرسيات، أكتوبر 2020؛ ومع المديرية الجهوية للتجهيز والنقل واللوجستيك بمراكش، أكتوبر 2020.

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

وتتجُم هذه التهديدات، بشكلٍ أساسيٍّ، عن إشكاليّات كثافة حركة السَّير على الطرقات، بصفةٍ عامّة، والأزدحام الناتج عنها، والذي يتفاقم بسبب حركة شاحنات البضائع الثقيلة، والعربات النَّفعية وجميع أنواع العربات ذات المُحرّكات الحرارية (الديازيل بشكلٍ أساسيٍّ، EURO -4). إنّ هذه العوامل مسؤولةٌ عن ظاهرة التلوث العامّ، وعنّ غازات الدفيئة، التي يمكن أن تتسبّب في اضطرابات الجهاز التنفسي والرَّبو وأمراض القلب والأوعية الدَّموية، الخ.

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

- إعطاء الأولويّة للاستدامة والبصمة الكربونية والتي لم تكن تدرج ضمن جدول الأعمال؛
 - لا تزال الكهرباء تُعتبر، عن خطأ، باهظة الثمن؛
 - وجود صعوبات في الانتقال إلى الرقمنة؛
 - ضعف التنسيق والتشاور بين الفاعلين، الأمر الذي يؤدي إلى تعثر الإصلاحات التي يتعين إنجازها، ولا سيّما مع الشركاء الاجتماعيين.
 - ضرورة إحداث تغيير يتعلق بإطار تدبير عقود المأذونيّة؛
 - هيمنة القطاع غير المنظم، مع كلّ المخاطر والصعوبات الناجمة عنه.
- 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 الطرقي.

ح. إطار تنظيمي غير مكتمل وفعال بما يكفي، وحكامة محلية معقدة

يُسجّل أنّ التنسيق الضّروري بين المصالح المسؤولة عن تنظيم وسائل النقل على صعيد المجالات الترابية يظلّ غير كافٍ من أجل إرساء منظومة للتقلّ تستجيب لحاجيات الساكنة. ذلك أنّ الإطار التنظيمي الحالي يُعاني من أوجهٍ قُصورٍ متعدّدة تتجلى أولاً في وجود آليات للحكامة لا زالت معقدة أو لم تُفعل بعد، بسبب التأخير المسجّل في تنزيل ورش الجهوية المتقدمة، لا سيّما فيما يتعلق بنقل الاختصاصات من الدوّلة إلى المجالات الترابية، إضافةً إلى غياب المُقتضيات المتعلقة باستدامة وسائل النقل في النصوص القانونية؛ علاوة على النقص في الموارد الكافية.

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

إنّ تعدّد المتدخلين، والحجم الكبير من الدراسات، والاستراتيجيات ضعيفة الالتقائية، والمخططات غير المُندمجة، يؤدي إلى تشتت كبيرٍ في الفعل العموميّ على مُستوياتٍ مختلفة، مما يؤثر على نجاعته وفعاليتها.

إنّ هذه النّواقص والتحديات ينبغي أن تحدوّ بالسلطات العموميّة إلى إعادة النظر في منظومة النقل الحالية في شموليتها. وبالتالي، يجب مراجعة عمليّة الاستثمار بكيفية شمولية، بعيداً عن التحليلات الوصفية التي لا تتضمّن التكاليف غير الاقتصادية المباشرة وغير المباشرة، لكي تدمج لزوماً أبعاداً مثل الولوج إلى التعليم وإلى فرص الشغل وأماكن العيش والثقافة، وتقليص مدّة الرحلة، والتماسك الاجتماعي، والحاجيات القطاعيّة، وجاذبية المجالات الترابية، واستهلاك الطاقة والبصمة الكربونية، وجودة الهواء والصحة والرفاه، إلخ.

4. 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 تنقل مُستدام، في المقام الأوّل، إلى ممارسة الحقوق الأساسية، وتستند إلى مبادئ تأسيسيّة وأهداف، وهي:

- الولوجيّة والإنصاف والتضامن، التي تعني التّقليل من الاعتماد على العربة الشّخصية، وذلك بفضل عرضٍ يهمّ توفير نقل عموميّ ذي جودة وتنقّلات بمواصفاتٍ مثلى؛
- والاستدامة والقيمة المضافة الاقتصاديّتان، بما يفيد التّقليص من التّبعية للطاقة الأحفورية على وجّه الخُصوص؛
- 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، بكيفية استشرافيّة وتدرجيّة.

إنّ نموذج التنقل المُقتَرَح يتغيّر تحقيق الاستدامة، في إطار اقتصادٍ شموليٍّ للتّقليل يأخذ في اعتباره الابتكار بالمعنى الواسع، بما فيه الابتكار التكنولوجي والصناعي. وهو يَسْتند إلى منطقٍ مختلفٍ يُركّز بشكل أكبر على الفرد، بصفته فاعلاً في تنقله الخاص، بهدف تجويد التنقّلات وتحقيق أقصى استفادة منها. ولهذه الغاية، يتعيّن أن يُدمَج هذا النموذج، منذ البداية، السياسات القطاعيّة ذات الصّلة وإعداد التراب والتّجهيز والتعمير، باعتبارها عملية مُهيّكلة للولوج إلى الأنشطة الاقتصادية والثقافية، علاوة على تخطيط التنقّلات، الحضريّة والقروية، التي تحدّد من الفجوات المجاليّة والاجتماعية.

وفضلاً عن حاجيات المواطنين والمواطنيين على مستوى الولوج إلى الخدمات الإدارية والاجتماعية الأساسية، وكذلك إلى أماكن العيش في كلٍّ من الوسط القروي والحضري، يجب أن يُدمَج التنقل أهداف التنمية المستدامة لتحقيق مزيد من الأثار السوسيو-اقتصادية الملموسة، كتّحسين الوضعية الاجتماعية، والولوج إلى الشغل، وإلى إطارٍ معيشيٍّ أفضل، وإلى بيئةٍ صحيّة وإلى الرّفاه.

وفي هذا الصدد، فإنّ الرهانات المرتبطة بالثقل تشكل فرصاً تموّية، 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 للثقل المستدام أن يساهم في تحقيق انتعاش اقتصادي قوي وإدماجيّ وتعبويّ 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 الرئيسيّة لاقتصاده، في إطار النموذج التنمويّ الجديد. لذلك يتعيّن أن يعتمد مجموع الفاعلين في الاقتصاد والسلطات العموميّة مقاربات وحلولاً جديدة في مجال النقل، في إطار تحوّلات إيكولوجيّة وطاقيّة شموليّة، على النحو الذي اعتمده العديد من البلدان المتقدمة والصاعدة.

كما ينبغي أن يعتمد النموذج المنشود أيضاً على مقاربات اقتصادية مبتكرة تراعي البصمة الكربونية، وتقلّص من الآثار السلبية في الاعتماد على الطاقة الأحفوريّة، كما تُحوّل التّحديات والنواقص إلى فرصٍ لخلق قيمة مضافة من أجل مزيدٍ من التضامن والإنصاف في تمويل الثقل.

ولاستكمال هذه الرؤية الاستشرافية، 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 ترابية مختلفة، وانطلاقاً من مقارنة تدريجيّة تقوم بعرض جميع الحلول التقنيّة الممكّنة، والترتيبات المناسبة على مستوى الحكامة والتشريع والتنظيم والتكنولوجيا والنموذج الاقتصادي وتمويله.

ب. أولاً، هناك حاجة إلى اتخاذ تدابير للتدارك على المدى القصير جداً، ترمي إلى التخفيف من الآثار السلبية، وإلى تحسين الولوجيّة والحد من الفوارق المجالية والاجتماعيّة؛

- التقليل الكبير من الآثار السلبية، بفضل التهيئة القبليّة للبنى التحتية الخاصّة بالراجلين وأصحاب الدراجات، وذلك في إطار مخطّطٍ للثقل النشط؛ ولا سيّما من خلال الثقل الكهربائيّ الذي يدمج الدراجات النارية الكهربائيّة، وسيارات الأجرة الكهربائيّة؛ وتسريع وتيرة الانتقال إلى اليورو6-؛ إضافة إلى المنصّات اللوجستيكيّة، واعتماد تدابير مُروية احترازية، وتدابير ذكيّة لحركة السّير على الطرقات بفضل الرّقمنة، فضلاً عن مثاليّة الدولة في مجال إطلاق الثقل المُستدام؛
- اعتماد خدمات القُرب الاجتماعيّة والإدارية في الوَسَط القرويّ، مع الاستعمال المعقلن والمسؤول للرقمنة؛ وكذا تهيئة المزيد من الطّرق القرويّة المُستدامة (أحسن تصميمًا وصيانةً)؛ والعمل على تطوير جيل جديد من النقل المُزدوج (مستدام ومهني ومنفتح على الاستثمار)؛
- إدماج العاملين بالأنشطة غير المهيكلة كمساهمين في بروز اقتصادٍ جديدٍ وشموليٍّ ومبتكرٍ يشمل جميع مهن الثقل المستدام.

ج. بعد ذلك، تحقيق تطوّر استشرافيّ وتدرّجيّ بين المدى القصير والمتوسط والبعيد، يهدف إلى تطوير تنقل مستدام ومتعدّد الأنماط ومتضامن وذو ديمومة اقتصاديًّا:

- مبادرات مُهيكلّة ينبغي تعزيزها، وذلك بفضل النقل الكهربائيّ الجماعيّ، على غرار الحافلات الكهربائيّة الصّغيرة والحافلات الكهربائيّة ذات الخدمة عالية الجودة، والترامواي، والقطار فائق السرعة، ولاسيّما القطار الجهويّ السّريع الذي يربط الوَسَط الحَضْرِيّ بالعالم القرويّ، وذلك في تكامل مع النّقل الجوّيّ؛
- حلول تكنولوجية مبتكرة يتعيّن اعتمادها في مجال التّقل الكهربائيّ، تأخذ في الاعتبار تكثيف المحطّات/ محطات الشّحن، ومواقف سيّارات رابطة مُستدامة مجهزة بالطاقة الشمسيّة، إضافةً إلى ابتكارات واعدة في مجال الغاز الطبيعيّ للسيّارات والهيدروجين الأخضر وبطاريات الوقود، إلخ. وهي حلول ينبغي اعتمادها في إطار سياسة صناعية موجهة نحو الإنتاج الوطني وإنعاش أنشطة جديدة مدعومة بالطلبيّات العمومية للدولة؛
- نموذج اقتصادي أكثر تضامناً، بفضل تدابير ضريبيّة منصفة وتدابير تحفيزيّة، تُدمج الحد من الآثار السلبية (البصمة الكربونيّة والمخاطر الصحيّة والاستهلاك المُفرط للطاقة، إلخ)، والتّمويل المُستدام والتّسعير المُنصف.

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

- بلورة رؤية مشتركة تحدّد أهدافاً وطنيّة واضحة، تتسجم مع النموذج التّتمويّ الجديد، وتتماشى مع الالتزامات الدوليّة لبلادنا في مجال الحدّ من انبعاثات غازات الدفيئة والتّبعيّة للطاقة الأحفوريّة؛
- وجود قوانين متماسكة وفعّالة على مستوى المجالات الترابيّة، ومعايير تُدمج بشكل ملموس مُتطلبات استدامة البنيان التّحتيّة ووسائل النقل والخدمات المُرتبطة بها. في هذا الصّدد، ينبغي أن يكون قانون الماليّة بمثابة أداة لتقنين وتعزيز حلول مُنخفضة الكربون ترمي إلى الحياد الكربوني بحلول 2050؛
- إعداد سياسات عموميّة التّقائيّة في ميادين الصّحة والبيئة والنقل؛ وترتكز على استراتيجيات قطاعيّة مندمجة، ومخطّطات تنمويّة ترابيّة، ومن شأنها أن تُدمج إعداد التراب القرويّ في صلب منظومة تنقل الأشخاص والبضائع؛
- اعتماد أشكال تنظيم جديدة للتّنقلات (مخطّطات التّنقلات الحَضْرِيّة ومخطّطات التّنقلات القرويّة)، مع الحفاظ على الموقع المركزيّ لوسائل النقل الجماعيّ المُستدامة والفعّالة، بدلاً من خيار «السيارة لكلّ» أو «إما بنزين أو ديازل»؛
- اتخاذ قرارات تكون موضوع تشاور محليّ، بين المنتخبين والشركاء الاقتصاديّين والاجتماعيّين والفاعلين التقنيّين، لاختيار حلول أكثر ملاءمة للتّنقل، مع الأخذ في الاعتبار عناصر اليقظة والتّبع والتقييم وقياس الآثار السوسيو-اقتصاديّة والبيئيّة. كما ينبغي إشراك المُواطن ومجموع الفاعلين في المجتمع في عملية اتّخاذ القرار؛

- إعداد نموذج أكثر شمولاً وطموحاً للتربية والتكوين والبحث والابتكار وصناعة التنقل المستدام، والذي بدونها لن تكون هناك استدامة للاستثمارات في الصناعة المزدهرة للسيارات. ويتطلب هذا الانتقال نحو اقتصاد دائم للتنقل المُستدام وضع استراتيجية شمولية، مصحوبة بإطار تنظيمي وحكامة فعالين، وإدماج حقيقي لسياسات التنمية السوسيو-اقتصادية على صعيد المجالات الترابية.
- كما تتطلب قيادة التغيير انخراط الفاعلين قصد تعبئة الموارد البشرية والتقنية والمالية، وذلك من أجل إرساء ثقافة مواطنة جديدة، تدمج العادات الجيدة والمواقف والسلوكيات (الحس المدني، الخ)، بالموازاة مع القيام بتعديلات على المستوى التشريعي والمؤسسي، وكذا في مجال الحكامة والتمويل.
- من شأن ذلك المساهمة كذلك في تحسين قدرات صمود المجالات الترابية، بشكل عام، والاقتصاد المتعلق بالتنقل المستدام ككل، بفضل الاختيارات الملائمة للجماعات الترابية (البنيات التحتية، التجهيزات، أشكال النقل المُستدامة، الخدمات)، فضلاً عن تدبير أكثر نجاعة يعمل على تعضيد الوسائل المادية والموارد البشرية المُتاحة.
- هكذا، يمكن للمجالات الترابية أن تحقق قفزة نوعية وكمية، من خلال الاستفادة من الرأسمال البشري الخاص بها، إذا أعدت نماذجها الخاصة للتنقل النشط والنقل الجماعي المُستدام، ووضعت حلولاً خاصة بحاجيات مختلف السكان وأنماط عيشهم حسب الفضاءات والمستويات الترابية (المدينة والحي والجماعة والدوار)، مع إيجاد حلول مُقتصدة وإيكولوجية ومؤمنة وموثوقة، تحد من الفوارق المَجالية بتحقيق مزيد من الإدماج الاجتماعي والتضامن واحترام البيئة.

5. توصيات المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي

تصدُر توصيات المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، ذات الطبيعة الاستراتيجية والإجرائية والمصاحبة، عن رؤية مندمجة، تتجه بقوة نحو المستقبل. وهي توصيات تمت بلورتها لتكون بمثابة أداة لدعم مسلسل اتخاذ القرار بالنسبة للفاعلين المؤسسيين والاقتصاديين، وذلك من أجل تمكينهم من الاستغلال الفعلي والتدريجي لإمكانات تنمية التنقل المستدام التي يبرزها هذا الرأي.

1. جعل وسائل نقل الأشخاص والبضائع قطاعاً مهيكلاً للاقتصاد ورافعة للتنمية المستدامة في المجالات الترابية

- باستعجال تنظيم نقاش عمومي وطني وجهوي واسع قصد إعادة التفكير في «نموذج النقل» الحالي، في إطار النموذج التنموي الجديد الذي تشده بلادنا؛
- باعتبار التحولات الإيكولوجية والطاقة فرصة ينبغي استغلالها، ورافعة للتنمية السوسيو-اقتصادية، التي ينبغي أن تؤدي، على المدى القصير، إلى التخفيض الكبير من التبعية للطاقة الأحفورية، ومن العربات ذات المحركات الحرارية، لفائدة تطوير الطاقات المتجددة ووسائل النقل المُستدامة؛

- بتحسين ولوج جميع المواطنين والمُواطنين إلى وسائل نقلٍ عُمومية مُستدامة، وتطوير البنيات التحتية القروية المُستدامة، من أجل الحدّ من استعمال العربات الخُصوصية والتقليص من الفجوات المجالية والاجتماعية. وفي هذا الشأن، فإنّ الدولة مُطالبَة 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 المُستدام

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

- بتسريع وتيرة دخول المقترحات القانونية حيّز التنفيذ، بما فيها تلك المتعلقة بفعليّة معايير اليورو6- بإبقاء العربات الأقدم والأكثر تلويثاً خارج المدن، اعتباراً من سنة 2021، مع التحضير في الوقت نفسه للانتقال إلى معيار اليورو7- بحلول 2023؛

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

- بتسريع تنفيذ العقد- البرنامج المتعلق بتطوير منصّات لوجيستكية طرقية 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 المأذونات وتديورها، وإعادة توزيع المداخيل؛

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

- بتحديث مدونة السير والسلامة الطرقية، لكي تتسجم مع مبادئ التنقل المُستدام، وتحسين الولوجية، والحدّ من المخاطر على المستعملين وعلى البيئة؛

3. الحرص على احترام الالتزامات الدولية لبلادنا، وعلى التقائية السياسات العمومية في مجال التنقل، وتنفيذها على المستوى المجالات الترابية

- بوضع رؤية واستراتيجية وطنية تتماشى مع أهداف أجندة التنمية المُستدامة 2030، وهدف حياض الكربون، في إطار «رؤية المغرب 2050» من أجل استراتيجية طويلة المدى لانبعثات منخفضة الكربون. لهذه الغاية، ينبغي تحفيز الجهات الإشتريّة عشرّة على تطوير خرائط طريق جهوية للتنقل المُستدام. ومن شأن ذلك أن يسمّح بتطوير خارطة طريق وطنية، بناءً على أهداف واضحة وقابلة للقياس وقابلة للمراجعة السنوية؛

- بإدراج حاجيات التنقل المُستدام ضمن متطلّبات التعمير وإعداد التراب والتخطيط. في هذا الصدد، سيكون من المعقول استكمال المخطّط التوجيهي للتهيئة العمرانية ومخطّط التنقلات الحضرية

بمخططات التنقلات القروية. وينبغي أن تعمل هذه الأخيرة على تحسين التنقلات، مع الأخذ في الاعتبار مبادئ قُرب الخدمات الأساسية وحاجيات قطاعات الاقتصاد؛

- بتشجيع المنتخبين المحليين على إعداد المزيد من المشاريع بما يتماشى مع توجهات مخطط التنقلات الحضرية، ومخطط التنقلات القروية التي ستأتي مستقبلاً، ومع متطلبات الاستدامة، في إطار العمليات المتضافرة مع مختلف الفاعلين، وإشراكهم في عملية اتخاذ 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 المُستدام، وقادرة على إيجاد حلول لمخاطر تداخل الاختصاصات وتذويب المسؤوليات وتشتت الوسائل؛

- بدراسة إمكانية إحداث مرصد لتقل الأشخاص، في شكل خلية مستقلة على صعيد المجالات الترابية، وذلك بهدف إنجاز مهمة اليقظة وإنتاج مؤشرات ملائمة ومعززة لوضعية وسائل النقل وآثارها؛

- 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، وبتعويض وسائل الجماعات الصغرى، وبالتالي خلق ظروف مواتية لتسهيل إنعاش المشاريع، وتحسين القدرات الاستثمارية والآثار الإيجابية على الساكنة؛

5. الإرساء التدريجي للحلول التقنية والتكنولوجية المُستدامة، 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 بالموازية مع تطوير النقل المزدوج والمُستدام، الذي ينبغي جعله جذاباً للاستثمار من خلال إضفاء الطابع المهني عليه؛

- بالإرساء القبلي لبنيات تحتية تقنية مُستدامة، مثل المحطات ومحطات الشحن الكهربائي، تتلاءم مع أنواع الوقود المُستدام الأخرى (الغاز الطبيعي للعربات أو الهيدروجين)، وذلك بفضل اعتماد تهيئة إجرائية تُسهّل التجريب واختيار أكثر الوسائل ملائمة؛

- بالتشجيع القوي للحلول المُستدامة البديلة للسيارة الشخصية والمحرك الحراري: حافلة حضرية/ حافلة ذات خدمة عالية الجودة، والحافلة الصغيرة، وحافلة رابطة بين المُدن، وخط الترامواي (صغير وخفيف وسريع)، مع المزيد من الوسائل المتعددة وذات الربط المتنوع، بفضل توفير المحطات ومحطات سيارات النقل المشتركة ومواقف سيارات مُستدامة، وبفضل مزايا التحول الرقمي؛

- بإعطاء الأولوية، على المدى القصير، للحلول الكهربائية بالنسبة للسيارة الشخصية، مثل الدراجات الكهربائية المتطورة والمُصنَّعة محلياً، وكذا بمناسبة وضع برامج تهتمّ تجديد أسطول النقل، مثل سيارات الأجرة والعربات النُفعية، وذلك باختيار مُدن تجريبية، صغيرة ومتوسطة الحجم، من أجل اختبار الملاءمة وقياس الأثر؛

- بمُواصلة توسيع خطّ القطار فائق السرعة ليشمل الجهات الأقل رُبطاً، بكيفية تكاملية مع النقل الجوي، مع العمل، في الوقت ذاته، على تطوير شبكة للقطار الجهوي السريع، كنمط للربط يُهيكل التنقل المُستدام بين المحيط الحضري/ شبه الحضري والعالم القروي.

6. الأعمال التدريجي لنموذج اقتصادي للتنقل المُستدام، يُدمج البُعد الاجتماعي وجودة الهواء والوضعية الصحية ورفاه السّاكنة

- بفرض ضريبة على البصمة الكربونية بالنسبة للعربات المُلوثة، انطلاقاً من أنظمة الحوافز والجزاءات الإيكولوجية، بهدف استعملها 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 المُستدام، أو عائدات ضريبة الكربون؛

- بتعزيز وسائل صندوق مواكبة إصلاحات النقل الطرقي الحضري والرابط بين المدن، من خلال تعبئة التمويل الوطني أو الداخلي الخاص في إطار الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص، فضلاً عن التمويل الدولي الخاص، مثل تمويل الصندوق الأخضر للمناخ التابع للأمم المتحدة؛

- بتقديم قروض بأسعار تفضيلية وإعانات جهوية لاقتناء العربات التي تستجيب لمطالبات الاستدامة، وكذلك آليات التسعير العادل لكل كيلومتر في الساعة في المحطة/ محطة الشحن، من أجل تشجيع المواطنين والمواطنين على اللجوء إلى التنقل الكهربائي؛

- بوضع أسعار تفضيلية لفائدة مختلف فئات المُرتفقين الذين يتمّ تحديدهم بكيفية دقيقة. كما يمكن تطبيق أسعار مُنخفضة، تصل إلى حدّ المجانية، لفائدة التلاميذ والطلبة والباحثين عن شغل والمتقاعدين والأشخاص في وضعية إعاقة، إلخ.؛

- بتشجيع المُقاولات على المساهمة في تمويل التنقل المُستدام، في إطار مقاربة فعّلية 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 تحمّل تتضمّن متطلبات الاستدامة؛

- وبإرساء تدابير تحفيزية ولا سيما إجراءات جبائية على مستوى قانون المالية، من أجل تحفيز تنمية التنقل المُستدام، ومهنته وخبرته المحلية.

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

- بإعداد 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؛
- بالاستثمار المكثف في البحث العلمي والتطوير التكنولوجي. وفي هذا الصدد، ينبغي تعزيز موارد معهد البحث في الطاقة الشمسية والطاقات الجديدة، حتى يكون قادراً على تسيق الابتكار وتصنيع المنتجات وعمليات التصنيع والخدمات المقدمة؛
- باعتبار التنقل، فضلاً عن بعده الطاقوي والإيكولوجي، قطاعاً يخلق الثروات ومناصب الشغل. إن التنقل يعدّ رهاناً صناعياً أساسياً، يتطلب تعزيز القدرات الصناعية الوطنية لوسائل النقل الفردي والجماعي، بما في ذلك السكك الحديدية، وذلك على مستوى التطوير والإنتاج والصيانة...؛
- بتسهيل الشراكة بين القطاعين العام والخاص، في إطار عقود بين الدولة والجهة من أجل الابتكار المجالي المقتصد، واغتنام الفرص الجديدة لتحسين نسبة الاندماج الصناعي المحلي على مجموع سلسلة القيمة ومهن التنقل المستدام؛
- بتعبئة التمويلات المستدامة والتحفيزية، مثل الائتمان الضريبي للبحث والابتكار، وانخراط الجهات في تمويل البحث العلمي والصناعي، في إطار برامج جهوية مندمجة وتعاونية وموسعة على الصعيد الإفريقي؛
- باعتماد استراتيجية للتواصل وتحسيس المواطنين والمواطنات بالتنقل المستدام، عبر محتويات إعلامية تتعلق بالبيئة والوضعية الصحية والتقدم التكنولوجي، وتوظيف الوسائل السمعية البصرية والرقمية والشبكات الاجتماعية، بإشراك مجموع الفاعلين الاقتصاديين والاجتماعيين.

ملاحق

الملحق 1: لائحة الهيئات التي أنصت إليها المجلس

يوّد 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.

الهيئات	نوعها
وزارة الداخلية	قطاعات وزارية ومؤسسات عمومية
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 سومّ، المنسقة الرسمية لمنصّة التنقل المستدام	
السيدة للا 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
بوزعشان 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 نهمة

كاوزي سيدي امحمد

كسييري عبد الرحيم

بنقدور محمد

السجلماسي طارق

فئة الشخصيات المعنية بالصفة

أمينة بوعياش

محمد بنعليو

اليزمي إدريس

الخبراء الذين صاحبوا اللجنة

ياسمينة الدكالي	الخبيرة الدائمة بالمجلس
مصطفى النحال	المترجم

المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي

تقاطع زنقة المشمش وزنقة الدلبوت، قطاع 10، مجموعة 5
حي الرياض، 10 100 - الرباط
الهاتف : +212 (0) 538 01 03 00 الفاكس : +212 (0) 538 01 03 50
البريد الإلكتروني : contact@cese.ma