

رأي المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي

"نحو نقل قروي دامج، مستدام وقادر على الصمود في خدمة الساكنة والمجالات الترابية"

رئيس اللجنة: محمد عبد الصادق السعيدي

مقرر الموضوع: عبد الحي بسة

إحالة ذاتية

رأي المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي

"نحو نقلٍ قرويٍ دامجٍ، مستدامٍ وقادرٍ على الصمود في خدمة الساكنة والمجالات الترابية"

اللجنة الدائمة المكلفة بالجهوية المتقدمة والتنمية القروية والترابية

رئيس اللجنة: محمد عبد الصادق السعيدي

مقرر الموضوع: عبد الحي بسة

إحالة ذاتية

الفهرس

5.....	تقديم
6.....	I. النقل في الوسط القروي باعتباره ركيزة أساسية للتنمية الترابية
6.....	1.1 النقل كرافعة للتنمية الاجتماعية والاقتصادية للوسط القروي
6.....	2.1 منظومة مترابطة: النقل – التنقل – البنيات التحتية – إعداد التراب
7.....	3.1 استثمارات مهمة لفك العزلة عن الوسط القروي
7.....	1.3.1 شبكة طرقية وطنية في توسع ملحوظ
8.....	2.3.1 برامج مهيكلية لتقريب الساكنة القروية من الخدمات
9.....	II. عجز مستمر في فك العزلة وإكراهات النقل في الوسط القروي
9.....	1.2 البنيات التحتية للنقل: رافعة استراتيجية غير مستثمرة بالقدر الكافي
9.....	1.1.2 الطرق غير المصنفة: مكوّن يواجه هشاشة بنيوية
11.....	2.1.2 المسالك الفلاحية والغابوية في مواجهة التقلبات المناخية
12.....	3.1.2 السكك الحديدية: رافعة لا تزال غير معبأة بالقدر الكافي لفائدة الوسط القروي
13.....	4.1.2 تحسين المؤشرات من أجل إحاطة أفضل بواقع العزلة القروية
13.....	2.2 منظومة للنقل القروي في مواجهة هشاشات هيكلية مستمرة
13.....	1.2.2 عرض محدود ولا يلائم الطلب
15.....	2.2.2 ضعف في الفعالية والجودة
21.....	3.2.2 إطار مؤسساتي وقانوني غير مكتمل
24.....	III. نحو مخطط مندمج ومستدام للنقل القروي في خدمة تنمية المجالات القروية
28.....	الملاحق

طبقاً للمادة 6 من القانون التنظيمي رقم 128.12 المتعلق بالمجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، قرر المجلس، في إطار إحالة ذاتية، إعداد رأي حول موضوع النقل في الوسط القروي.

وقد عهدَ مكتب المجلس إلى اللجنة الدائمة المكلفة بالجهوية المتقدمة والتنمية القروية والترايبية¹ بإعداد مشروع رأي في الموضوع.

وخلال دورتها العادية الثانية والسبعين بعد المائة (172)، المنعقدة بتاريخ 24 يوليوز 2025، صادقت الجمعية العامة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي بالإجماع على الرأي الذي يحمل عنوان: " **نحو نقلٍ قرويٍّ دامجٍ، مستدامٍ وقادرٍ على الصمود في خدمة الساكنة والمجالات الترابية** ".

وقد جاء هذا الرأي، الذي جرى إعداده وفق مقاربة تشاركية، ثمرة نقاشات موسعة بين مختلف الفئات المكوّنة للمجلس، فضلاً عن مخرجات جلسات الإنصات المنظّمة مع أبرز الفاعلين المعنيين². كما تم تنظيم زيارة ميدانية إلى إقليم الخميسات.

¹ ملحق رقم 1: لائحة أعضاء اللجنة الدائمة المكلفة بالجهوية المتقدمة والتنمية القروية والترايبية.

² ملحق رقم 2: لائحة الفاعلين الذين تم الإنصات إليهم.

يمتد الوسط القروي على أكثر من 90 في المائة من التراب الوطني، ويضم 1282 جماعة قروية، أي ما يمثل 83.4 في المائة من مجموع الجماعات بالمغرب. ويتسم بتنوع نظمته الإيكولوجية التي تشمل على وجه الخصوص الأراضي الزراعية (9 ملايين هكتار)، والغابات (9 ملايين هكتار)، والمراعي (22 مليون هكتار)، إضافة إلى المناطق الجبلية والصحراوية³. وبلغ عدد سكان الوسط القروي أكثر من 13.7 مليون نسمة سنة 2024، أي ما يمثل 37.2 في المائة من إجمالي السكان على الصعيد الوطني⁴. كما يشمل المجال الترابي القروي تجمعات عمرانية وخدمانية من شأن تأهيلها أن يُوطّن 542 مركزا قرويا صاعدا يقطنها حوالي 60 في المائة من الساكنة القروية.

وتقتضي هذه الخصوصيات المجالية والديموغرافية تنفيذ سياسات عمومية ناجعة، من أجل الاستجابة للحاجيات الأساسية للساكنة القروية، لا سيما في مجالات الصحة والتعليم والتشغيل والتنقل.

وفي هذا الإطار، يشكل النقل رافعة مهيكلية للتنمية القروية، من خلال تيسير الولوج إلى الخدمات والأسواق، ودعم الديناميات الاقتصادية المحلية، والرفع من جاذبية المجالات الترابية، وتعزيز الإدماج الاجتماعي والتماسك بين المجالات الترابية. وعلاوة على ذلك، يساهم النقل في الوسط القروي في تحقيق عدة أهداف من أهداف التنمية المستدامة وتحسين ظروف عيش الساكنة القروية⁵.

وفي هذا السياق، يسجل أنّ السلطات العمومية بذلت مجهودات هامة لفك العزلة عن المناطق القروية، من خلال تنفيذ العديد من البرامج المتعلقة بالبنيات التحتية الطرقية، لاسيما ابتداءً من سنة 1995، واعتماد النقل المزدوج منذ سنة 1985⁶، وذلك بغية تأمين تنقل الأشخاص ونقل البضائع بين الدواوير والمراكز الحضرية.

وقد مكنت هذه المبادرات من تحقيق تقدم ملحوظ ونتائج إيجابية، غير أنه لا تزال ثمة تفاوتات في مجال النقل بين الوسطين القروي والحضري، مما يحد من تكافؤ الفرص في الولوج إلى الخدمات والفرص.

ويواجه قطاع النقل القروي جملة من الإكراهات، تتجلى أساساً في استمرار تدهور البنيات التحتية، وتقدم وسائل النقل ومدى استجابتها لمعايير السلامة وتجاوزها في الغالب للطاقة الاستيعابية للمركبات، إلى جانب هيمنة الأنشطة غير المنظمة، وضعف آليات التنسيق بين مختلف الفاعلين، وقصور في الإطار القانوني المنظم للقطاع، فضلاً عن غياب مقاربة مندمجة وتشاركية تراعي خصوصيات المجالات الترابية. وتنعكس هذه الاختلالات بشكل خاص على الفئات الاجتماعية الأكثر هشاشة والنساء القرويات، مما يجعلها (الاختلالات) عائقاً حقيقياً أمام تحقيق التنمية الاجتماعية والاقتصادية للمجالات القروية.

وفي ضوء هذه المنجزات ومواطن العجز المسجلة، يهدف المجلس، من خلال هذا الرأي، إلى تعميق الدراسة والتحليل لوضعية النقل في الوسط القروي (نقل الأشخاص)، وبلورة مقترحات تروم تحسين الولوج إلى هذا القطاع وجعله أكثر إدماجاً وجودة، مع ضمان تنقل الساكنة وإدماج الدواوير والمناطق المعزولة في دينامية حميدة للتنمية الترابية، وذلك كالتالي:

1. رصد وضعية البنيات التحتية الطرقية والتدابير المتخذة لتحسين الولوج إلى المناطق القروية؛

³ جلسة الإنصات إلى المندوبية السامية للتخطيط، 21 يناير 2025.

⁴ المندوبية السامية للتخطيط، نتائج الإحصاء العام للسكان والسكنى لسنة 2024: <https://www.hcp.ma/file/242662>.

⁵ وزيرة إعداد التراب الوطني والتعمير والإسكان وسياسة المدينة، محضر جلسة الأسئلة الشفهية، مجلس النواب، الجريدة الرسمية للبرلمان، نشرة مداولات مجلس النواب، عدد 171-14 نونبر 2023، ص.12128.

⁶ جلسة الإنصات إلى القطاع الحكومي المكلف بالنقل واللوجستيك، 17 دجنبر 2024.

2. الوقوف على أنماط النقل المستعملة (نقل الأشخاص) لضمان التنقل بين الدواوير والمراكز الحضرية؛
3. اقتراح تدابير لتطوير قطاع النقل في الوسط القروي وتحسين حكamته، بما يضمن تنقلاً دمجاً ومستداماً.

I. النقل في الوسط القروي باعتباره ركيزة أساسية للتنمية الترابية

1.1 النقل كرافعة للتنمية الاجتماعية والاقتصادية للوسط القروي

يُعد النقل رافعة مهيكلية لتنمية المناطق القروية، ويساهم في دعم الديناميات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والسياحية في هذه المناطق، كما يضطلع بدور محوري في تيسير ولوج الساكنة القروية إلى الفرص والخدمات.

فعلى الصعيد الاقتصادي، يتيح النقل ربط المناطق القروية بالأسواق المحلية والجهوية، مما ييسر الولوج إلى المدخلات الفلاحية وتسويق المنتجات، وإدماج الاستغلاليات الفلاحية والأنشطة الصغرى في سلاسل القيمة. وتسهم هذه الدينامية في خلق فرص الشغل، وتحسين الدخل، والتقليص من أوجه الهشاشة، مع تعزيز جاذبية المجالات القروية وقدرتها على احتضان مشاريع جديدة.

أما على المستوى الاجتماعي، فإنّ النقل في الوسط القروي يُعدّ حلقة أساسية في تحقيق الولوج إلى الخدمات الأساسية، لاسيما الصحة والتعليم، خاصة من خلال النقل المدرسي. كما يُتيح النقل للساكنة تأمين الروابط مع محيطها والمشاركة في الحياة الاجتماعية والتقليص من مظاهر العزلة، ومن ثمّ المساهمة في توطيد التماسك الاجتماعي وتحسين ظروف العيش.

ويضطلع النقل أيضاً بدور محوري في تثمين الأبعاد الثقافية والمجتمعية للوسط القروي. فمن خلال تيسير الولوج إلى الأسواق الأسبوعية والمواسم والتظاهرات المحلية، يُسهم في نقل المهارات، والحفاظ على العادات والتقاليد، وتعزيز أشكال التبادل بين المجالات الترابية. كما تساهم هذه الدينامية في النهوض بالسياحة القروية وتثمين التراث المادي واللامادي.

أخيراً، يُسهم النقل والتنقل في الوسط القروي في تحقيق عدد من أهداف التنمية المستدامة، لاسيما في ميادين الصحة، والتعليم، والمساواة بين النساء والرجال، وتقليص التفاوتات بين المجالات الترابية⁷.

2.1 منظومة مترابطة: النقل – التنقل – البنيات التحتية – إعداد التراب

يشكل النقل والتنقل والبنيات التحتية الطرقية عناصر منظومة مترابطة تعد نجاحها شرطاً أساسياً لضمان الولوج إلى الخدمات الأساسية، وتحقيق الاندماج بين المجالات الترابية، وتحفيز ديناميات التنمية الاجتماعية والاقتصادية في الوسط القروي. ذلك أن قدرة ساكنة المناطق القروية على التنقل تعتمد على مدى توفر وسائل نقل ملائمة وعلى جودة الشبكة الطرقية، من طرق وطنية وجهوية وإقليمية وجماعية، وطرق غير مصنفة، ومسالك قروية وفلاحية.

وتضطلع هذه البنيات التحتية بدور محوري في تعزيز ربط الدواوير بالمراكز القروية الصاعدة والمدن. ويؤدي ضعفها أو تدهورها إلى حدوث انقطاعات في التنقل، وتعميق عزلة المجالات الترابية، والحد من

⁷ أهداف التنمية المستدامة 2030 ذات الصلة، الهدف 1: القضاء على الفقر؛ الهدف 2: القضاء التام على الجوع؛ الهدف 3: الصحة الجيدة والرفاه؛ الهدف 4: التعليم الجيد؛ الهدف 5: المساواة بين الجنسين؛ الهدف 6: المياه النظيفة والنظافة الصحية؛ الهدف 8: العمل اللائق ونمو الاقتصاد؛ الهدف 10: الحد من أوجه عدم المساواة.

<https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/objectifs-de-developpement-durable>

الولوج إلى الفرص الاقتصادية والاجتماعية. ويتفاقم هذا الوضع بفعل تشتت السكن القروي وبُعد الخدمات الأساسية، مما يزيد من تعقيد التنقلات اليومية.

وعلاوة على ذلك، فإنّ التوفر على شبكة نقل تراعي خصوصيات المناطق القروية وحاجيات مستعمليها يُعدّ عنصراً حاسماً لتحسين الولوجية، وضمان تنقلات أكثر نجاعة، وتيسير الربط بين المناطق وإدماج أنماط نقل متنوعة وتحسين المبادلات بين المجالات القروية والحضرية.

غير أن تحقيق هذا الترابط لا يمكن أن يتم إلا من خلال تنسيق سياسات النقل والتنقل وإعداد التراب على مستوى جميع المجالات الترابية. وفي هذا الصدد، فإن غياب هذه المقاربة يُشكل عائقاً أمام الإدماج الاجتماعي، ويُقلّص من فرص التنمية، كما يعيق الانتقال نحو أنماط تنقل أكثر استدامة. كما أن غياب هذه المقاربة لا يساهم في انخراط الساكنة القروية في ديناميات النمو والخدمات.

ويرتبط العرض في مجال النقل والبنى التحتية بالطرقية بالوسط القروي ارتباطاً مباشراً بوثائق التخطيط وإعداد التراب. فالطرق والمسالك القروية والفلاحية، إلى جانب المراكز الصناعية، تُدرج ضمن وثائق إعداد التراب بهدف تعزيز الربط بين الدواوير والمدن والأقطاب الجهوية. ويُعدّ الدوار الوحدة الترابية الأساسية لتنظيم التنقلات ونقل السلع. وتتمحور المسارات القروية أساساً حول تنقلات من الدوار نحو المراكز القروية الصناعية، أو نحو المدن، أو نحو المرافق العمومية، أو نحو دواوير أخرى.

وتؤثر بنية المجالات الترابية في هيكلية شبكة النقل. ففي المجال القروي العميق، تتم التنقلات أساساً عبر مسالك فلاحية أو غابوية وطرق غير مصنفة، بينما تتسم في المجال القروي الوسيط بتعدد المراحل، حيث تربط الشبكة الدواوير بالطرق الرئيسية وبالمراكز الصناعية. أما في المجال القروي المجاور للمدن، فتكون درجة الربط بالمدن أكثر تطوراً، وتكون البنى التحتية أكثر تنظيماً. كما تحدد الخصائص الجغرافية، كالسهول والواحات والمناطق الجبلية أو الصحراوية، مستوى الولوجية ونوعية البنى التحتية الضرورية.

3.1. استثمارات مهمة لفك العزلة عن الوسط القروي

1.3.1. شبكة طرقية وطنية في توسع ملحوظ

تُعدّ الشبكة الطرقية الوطنية أحد أبرز رافعات إدماج المجالات الترابية القروية وربطها بالمراكز الحضرية، وتسهيل الولوج إلى الأسواق والمرافق العمومية والتجهيزات الجماعية، فضلاً عن دعم الديناميات الإنتاجية المحلية، خاصة في ميادين الفلاحة والصناعة التقليدية والسياحة.

وفي هذا الإطار، يتوفر المغرب على شبكة طرقية تمتد على طول 57.035 كيلومتراً من الطرق المصنفة، تتوزع كما يلي⁸: 15.075 كيلومتراً من الطرق الوطنية، 11.323 كيلومتراً من الطرق الجهوية، 30.636 كيلومتراً من الطرق الإقليمية، 1.749 كيلومتراً من الطرق السيارة، إضافة إلى 15.713 منشأة فنية⁹.

وتتوزع هذه الشبكة إلى عدة أصناف تؤدي وظائف متكاملة، وهي:

- الطرق الوطنية: التي تؤمّن الربط بين الجهات؛
- الطرق الجهوية: التي تربط بين الأقاليم؛
- الطرق الإقليمية: التي تؤمّن الربط بين الجماعات والمناطق القروية؛ ويُضاف إلى ذلك الطرق غير المصنفة، والمسالك القروية والفلاحية، والمسالك الغابوية.

⁸ قرار لوزير التجهيز والماء رقم 2899.24 صادر في 25 من جمادى الأولى 1446، (28 نوفمبر 2024) بتحديد جداول شبكات الطرق السيارة والوطنية والجهوية والإقليمية، المنشور في الجريدة الرسمية عدد 7370 بتاريخ 16 يناير 2025.

⁹ جلسة الإنصات إلى القطاع الحكومي المكلف بالتجهيز والماء، وصندوق تمويل الطرق، 13 يناير 2025.

وتعكس هذه الهيكلة تنظيم المجال الترابي، كما تؤثر بشكل كبير في تنقل الساكنة القروية. والجدير بالذكر أن هذه الدينامية سوف تتعزز في أفق تنفيذ المخطط الوطني للبنى التحتية الطرقية -2040¹⁰، الذي يهدف إلى استباق التحولات الديموغرافية والاقتصادية والترايبية ببلادنا. ويولي هذا الإطار الاستراتيجي أهمية خاصة لتعزيز شبكة الطرق الثانوية، لاسيما في المناطق القروية، من خلال الاستثمار في تشييد البنى التحتية وتحديثها وصيانتها.

2.3.1. برامج مهيكلة لتقريب الساكنة القروية من الخدمات

على مدى العقود الثلاثة الماضية، أضحت تحسين الولوجية في الوسط القروي محوراً مركزياً ضمن السياسات العمومية، وتجسد ذلك من خلال إطلاق برامج كبرى مخصصة لفك العزلة عن المجالات الترابية وتيسير وصول الساكنة إلى الخدمات الأساسية. وقد أسهمت هذه المبادرات في إحداث تحول تدريجي في الشبكة الطرقية القروية، سواء من حيث توسيع نطاق التغطية أو من حيث تحسين الجودة.

وفي هذا الإطار، شكل البرنامج الوطني الأول للطرق القروية (1995-2005) مرحلة مهيكلة أولى في هذا المسار، حيث مكّن من بناء 11.240 كيلومتراً من الطرق، بوتيرة إنجاز بلغت في المتوسط 1000 كيلومتر سنوياً، بكلفة إجمالية تصل إلى 7.5 مليار درهم. وساهم هذا البرنامج في تحسين مستوى الولوجية إلى الطرق إلى 54 في المائة سنة 2005 عوض 34 في المائة. وقد أنجز البرنامج تحت إشراف القطاع الحكومي المكلف بالتجهيز والماء، وتم تنفيذه بنسبة 100 في المائة¹¹.

ومواصلة لهذه الدينامية، مكّن البرنامج الوطني الثاني للطرق القروية (2005-2015) من بناء وإعادة تأهيل 15.560 كيلومتراً من الطرق، منها 12.000 كيلومتر ممولة من صندوق تمويل الطرق. وباستثمار إجمالي بلغ 16.4 مليار درهم، منها 12.4 مليار درهم ممولة من قبل صندوق تمويل الطرق، مكن هذا البرنامج من رفع مستوى الولوجية من 54 إلى 80 في المائة سنة 2024، مما ساهم في تيسير تنقل الساكنة القروية. وقد تم تنفيذ البرنامج تحت إشراف كل من صندوق تمويل الطرق والقطاع الحكومي المكلف بالتجهيز والماء، بنسبة إنجاز بلغت 98 في المائة¹².

وبالموازاة مع البرنامج الوطني الثاني، جاء برنامج التأهيل الترابي التابع للمبادرة الوطنية للتنمية البشرية، الذي تم تنفيذه بين سنتي 2011 و2015، لاستكمال هذه الجهود من خلال بناء 2360 كيلومتراً من الطرق، وإنجاز 68 منشأة فنية، بميزانية قدرها 3 مليارات درهم، بإشراف مشترك بين المبادرة الوطنية للتنمية البشرية والقطاع الحكومي المكلف بالتجهيز والماء.

الجدول رقم 1: منجزات برامج الطرق القروية وفك العزلة

البرنامج الوطني الأول للطرق القروية (2005-1995)	البرنامج الوطني الثاني للطرق القروية (2005-2015)	برنامج التأهيل الترابي (2011- 2015)	برنامج تقليص الفوارق المجالية والاجتماعية (2017-2023)
الطول (كلم)	11.240	15.560	2.360
التكلفة (مليار درهم)	7.5	16.4	3
نسبة الإنجاز	100 في المائة	98 في المائة ¹³	36

¹⁰ القطاع الحكومي المكلف بالتجهيز والماء، المخطط الاستراتيجي 2022-2027، دجنبر 2022، ص. 28.

¹¹ جلسة الإنصات إلى القطاع الحكومي المكلف بالتجهيز والماء، وصندوق تمويل الطرق، 13 يناير 2025.

¹² المصدر السابق.

¹³ الساكنة القروية المستفيدة: 3 ملايين نسمة. جلسة إنصات إلى القطاع الحكومي المكلف بالتجهيز والماء، 13 يناير 2025.

وتيرة الإنجاز	1000 كيلومتر في السنة	1500 كيلومتر في السنة		
صاحب المشروع	القطاع الحكومي المكلف بالتجهيز والماء	صندوق تمويل الطرق والقطاع الحكومي المكلف بالتجهيز والماء	القطاع الحكومي المكلف بالتجهيز والماء والمبادرة الوطنية للتنمية البشرية	صندوق التنمية القروية والمناطق الجبالية والقطاع الحكومي المكلف بالتجهيز والماء

المصدر: القطاع الحكومي المكلف بالتجهيز والماء

وفي مرحلة لاحقة، اعتمدت التدخلات العمومية مقاربة أكثر اندماجاً، مع إطلاق برنامج تقليص الفوارق المجالية والاجتماعية للفترة 2017-2023 بغلاف مالي يفوق 45.7 مليار درهم¹⁴، تم صرف 92 في المائة منه بشكل فعلي. وحسب القطاع الحكومي المكلف بالاقتصاد والمالية، فقد تجاوز مجموع الالتزامات بالنفقات المترجمة 44.26 مليار درهم إلى غاية نهاية يونيو 2024، أي ما يمثل 97 في المائة من الاعتمادات المرصودة.

وفي إطار برنامج تقليص الفوارق المجالية والاجتماعية، تم بناء حوالي 8.000 كيلومتر من الطرق المصنفة و22.000 كيلومتراً من الطرق غير المصنفة بكلفة إجمالية تصل إلى 36 مليار درهم¹⁵. وأكد القطاع الحكومي المكلف بالتجهيز¹⁶، بصفته صاحب المشروع، وبدعم من صندوق التنمية القروية والمناطق الجبلية، أن هذه الاستثمارات مكّنت نحو 85 في المائة من الساكنة القروية من تحسين ولوجها إلى الخدمات الأساسية، لاسيما الماء والكهرباء والصحة والتعليم والبنيات التحتية للنقل.

من جهة أخرى، مكّن البرنامج الأول والثاني للطرق القروية من خفض تكاليف نقل الأشخاص بنسبة 26 في المائة، ومن رفع معدل الولوج إلى خدمات الصحة بنسبة 32.3 في المائة، كما ساهم في زيادة معدل تـمدرس الأطفال بـ5.8 نقاط¹⁷.

II. عجز مستمر في فك العزلة وإكراهات النقل في الوسط القروي

1.2. البنيات التحتية للنقل: رافعة استراتيجية غير مستثمرة بالقدر الكافي

1.1.2. الطرق غير المصنفة: مكّون يواجه هشاشة بنيوية

تعدّ الطرق غير المصنفة حلقة أساسية في المجال الترابي القروي، إذ تؤمّن الربط بين الدواوير والمراكز القروية الصاعدة والمحاور الطرقية المهيكلّة، وتحدد مستوى ولوج الساكنة إلى الخدمات الأساسية والأسواق وأقطاب الأنشطة. غير أن هذه الطرق تظّل المكون الأكثر هشاشة ضمن الشبكة الطرقية، نظراً لضعف إدماجها في منظومة تدبير مهيكلّة وعدم انتظام عملية صيانتها، مما يؤثر على استدامتها واستمرارية التنقلات وجودة الخدمة المقدمة.

وتتوزع مسؤولية تدبير هذه البنيات بين عدة مستويات من الجماعات الترابية. فالجهات تتولى، في إطار اختصاصاتها الذاتية المنصوص عليها في المادة 82 من القانون التنظيمي رقم 111.14، بناء وتحسين وصيانة الطرق غير المصنفة، إضافة إلى تهيئة الطرق والمسالك السياحية في العالم القروي، وكذا فك العزلة في إطار الاختصاصات المشتركة مع الدولة (المادة 91). أما العمالات والأقاليم، وطبقاً للمادة 79 من القانون التنظيمي رقم 112.14، فتتولى إنجاز وصيانة المسالك القروية، كما تمارس اختصاصات

¹⁴ وزارة الاقتصاد والمالية، مذكرة تقديم مشروع قانون المالية لسنة 2025، ص. 57.

¹⁵ معطيات قدمها القطاع الحكومي المكلف بالتجهيز والماء، جلسة الإنصات، 13 يناير 2025.

¹⁶ بتعاون بين القطاعات الحكومية المكلفة بالداخلية، والتجهيز والماء، والفلاحة، وشركاء آخرين.

¹⁷ القطاع الحكومي المكلف بالتجهيز والماء، دراسة تقييم الأثر الاجتماعي والاقتصادي (البرنامج الوطني الأول للطرق القروية والبرنامج الوطني الثاني للطرق القروية)، 2012.

مشتركة مع الدولة (المادة 86) ضمن برامج فك العزلة عن الوسط القروي والمساهمة في إنجاز وصيانة الطرق الإقليمية. وبالنسبة للجماعات، فإنها تمارس اختصاصات مشتركة مع الدولة (المادة 87 من القانون التنظيمي رقم 113.14)، تتعلق بصيانة الطرقات الوطنية العابرة لمركز الجماعة ومجالها الحضري، وكذا بناء وصيانة الطرق والمسالك الجماعية. هذا، ورغم هذا الفصل بين الاختصاصات من الناحية القانونية، فإن تنزيل العملي يظل معقدًا، خاصة فيما يتعلق بالتتبع اليومي، وبرمجة التدخلات، وتعبئة الموارد الضرورية.

وعلاوة على أن التنسيق لا يزال محدوداً بين الجماعات الترابية والإدارات، ثمة عوامل أخرى تعيق صيانة الطرق غير المصنفة. إذ يواجه تدبير هذه المسالك تعقيدات متعددة، خاصة بالنظر إلى الحاجة المستمرة إلى موارد تقنية وبشرية لتتبع وضعيتها. كما يعرف مسار تصنيف بعض المقاطع بطءاً ملحوظاً، مما يحدّ من إدماجها ضمن برامج للصيانة المنتظمة. فضلاً عن ذلك، تبقى الموارد المالية المتاحة¹⁸، لا سيما على مستوى الجماعات القروية، غير كافية، الأمر الذي يقلّص قدرتها على ضمان صيانة مستمرة ووقائية لهذه البنيات¹⁹.

وحسب الفاعلين الذين تم الإنصات إليهم، فإن هذه الإكراهات تتجسد في ما يلي:

- تدهور تدريجي لعدد من المقاطع، مما يعمّق عزلة بعض الدواوير ولا يسهّل الولوج إلى الخدمات الأساسية؛
- انقطاع في استمرارية الشبكة الطرقية، مما يجعل التنقلات أطول وأقل استجابة لشروط السلامة؛
- ارتفاع مخاطر حوادث السير، نتيجة تردي حالة الطرق، وكثافة حركة المرور، وضعف التشوير في بعض المحاور، خاصة بالقرب من المؤسسات التعليمية والأسواق الأسبوعية وغيرها من النقاط التي تشهد حركة مرور كثيفة

المؤطر رقم 1: مستويات المخاطر حسب أصناف الطرق (2023)

تؤثر جودة وتصميم البنيات التحتية الطرقية بشكل مباشر في مستوى سلامة مستعملي الطريق. ويبرز التحليل الذي قدمته الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية، من خلال مقارنة المعطيات المتعلقة بسنتي 2015 و2023 حسب أصناف الطرق، وجود تفاوتات واضحة في مستويات المخاطر، خاصة على مستوى شبكة الطرق الثانوية.

وتعكس هذه التفاوتات اختلافات في معايير التصميم والصيانة ومستوى تجهيز الطرقات، كما تؤكد ضرورة اعتماد تدخلات موجهة ومتلائمة مع خصوصيات كل صنف من أصناف الشبكة الطرقية.

- الطرق السيارة:

رغم أن الطرق السيارة لا تمثل سوى 3.7 في المائة من مجموع الشبكة الطرقية، إلا أنها تستوعب 25.7 في المائة من حركة السير. ويظل معدل الوفيات بها الأدنى، بواقع 1.9 قتيلاً لكل 100 مليون عربية- كيلومتر، مع تسجيل انخفاض يفوق 29 في المائة في عدد الوفيات منذ سنة 2015، مما يعكس مستوى سلامة مرتفعاً نسبياً.

- الطرق الوطنية:

تمثل 29 في المائة من عدد الوفيات، بمعدل 3.6 قتلى لكل 100 مليون عربية- كيلومتر. وعلى الرغم من انخفاض عدد القتلى بنسبة 36 في المائة منذ سنة 2015، إلا أن هذه الطرق تُعبر في الغالب مناطق ذات

¹⁸ تجدر الإشارة إلى أنه ابتداءً من 2024، تمت برمجة صيانة 500 كلم سنوياً من الطرق غير المصنفة ضمن ميزانية القطاع الحكومي المكلف بالتجهيز والماء، في إطار اتفاقيات مع بعض الجهات. انظر الجريدة الرسمية للبرلمان، مداولات مجلس النواب، عدد 197- 30 يونيو 2025، ص. 15681

¹⁹ حسب الفاعلين الذين تم الإنصات إليهم.

كثافة سكانية مرتفعة، حيث يتقاسم الراجلون ومستعملو الطريق نفس الفضاء الطرقي، مما يزيد من مستوى المخاطر.

- الطرق الجهوية:

يبلغ معدل الوفيات بها 5.6 قتلى لكل 100 مليون عربية- كيلومتر. وتعاني في الغالب من وضعية متدهورة، وتسجل عددًا مرتفعًا من الحوادث الخطيرة، رغم أنها لا تمثل سوى 20.7 في المائة من الشبكة الطرقية.

- الطرق الإقليمية:

تسجل أعلى مستوى من المخاطر، بـ 6.7 قتلى لكل 100 مليون عربية- كيلومتر، وتمثل 21.8 في المائة من مجموع الوفيات، خاصة في صفوف مستعملي الدراجات ثنائية وثلاثية العجلات. وتعد كثرة المنعرجات بها وضيقها وعدم انتظام صيانتها من أبرز عوامل الخطورة.

- شبكة الطرق غير المصنفة أو المسالك:

سجلت هذه الشبكة سنة 2023 ما مجموعه 6289 حادثة و450 وفاة، مما يعكس درجة عالية من الهشاشة، لا سيما بالمجالات القروية المعزولة.

المصدر: جلسة الإنصات إلى الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية، 11 مارس 2025.

2.1.2. المسالك الفلاحية والغابوية في مواجهة التقلبات المناخية

تُعدّ المسالك الفلاحية والغابوية مكوّنات أساسية ضمن المجال الترابي القروي، إذ تيسّر الولوج إلى الاستغلاليات والمناطق الفلاحية والخدمات، كما تدعم الأنشطة الاقتصادية المحلية. غير أنها تبقى شديدة التأثر بالتقلبات المناخية، مما يستدعي إخضاعها لصيانة منتظمة لضمان استدامتها.

- المسالك الفلاحية

تندرج المسالك الفلاحية أساساً ضمن اختصاصات القطاع الحكومي المكلف بالفلاحة، عبر المكاتب الجهوية للاستثمار الفلاحي، التي تتولى إنجازها وتهيئتها وصيانتها داخل المدارات السقوية. وتؤدي هذه المسالك دوراً استراتيجياً في فك العزلة عن المساكن المتباعدة، وتيسير نقل المنتجات والآليات الفلاحية، وضمان الولوج إلى المناطق والأراضي الفلاحية وشبكات السقي وقنوات تصريف المياه، فضلاً عن مساهمتها في تقليص تكاليف النقل ومدته بالنسبة للاستغلاليات الفلاحية.

هذا، ويلاحظ أنه بُذلت جهود ملموسة لتقوية هذه المسالك وتهيئتها²⁰. غير أنه في ظل غياب معطيات دقيقة حول هذه البنيات، كشفت جلسات الإنصات التي عقدها المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، في إطار إعداد هذا الرأي، عن وجود تفاوتات بين الحاجيات المُعلّنة وما تم إنجازه على أرض الواقع. فعلى سبيل المثال، حدد المكتب الجهوي للاستثمار الفلاحي لتادلة الحاجيات ذات الأولوية في حوالي 1200 كيلومتر من المسالك، في حين أن ما تم إنجازه لا يتجاوز 580 كيلومتراً، أي بعجز يقارب 50 في المائة²¹. وتعكس هذه الوضعية الإكراهات المالية والتقنية التي تحدّ من قدرة المكاتب الجهوية للاستثمار الفلاحي على تنفيذ برامج صيانة منتظمة ووقائية، التي تعتبر ضرورية لضمان استدامة وفعالية هذه البنيات ذات الطابع الاستراتيجي بالنسبة للقطاع الفلاحي.

ولا تقتصر هذه الصعوبات على المناطق المسقية فقط، بل تشمل أيضاً المناطق البورية. وقد تم الوقوف على الدور المحوري الذي تضطلع به المسالك الفلاحية خلال الزيارة الميدانية التي نظمها المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، في إطار إعداد هذا الرأي إلى إقليم الخميسات، في الولوج إلى الاستغلاليات الفلاحية،

²⁰ جلسة الإنصات إلى القطاع الحكومي المكلف بالفلاحة، 28 يناير 2025.

²¹ <https://ormvatadla.ma/amenagement-des-pistes-agricoles/>

والأسواق الأسبوعية، وكذا نقل المنتجات الفلاحية. واستجابة لهذه الحاجيات، تم إطلاق²² مشروع لتهيئة حوالي 40 كيلومتراً من المسالك الفلاحية، خاصة بالمناطق القروية الجبلية، وهو أول مشروع من نوعه بالإقليم. وتهدف هذه الأشغال إلى تعزيز ربط الاستغلاليات الفلاحية بشبكة الطرق القروية وتحسين تنقل الأشخاص والبضائع، بما يدعم جهود فك العزلة عن المجالات الترابية وتعزيز التنمية الاقتصادية المحلية.

ورغم هذه المبادرات، يلاحظ أن المسالك الفلاحية لا تزال تواجه العديد من الصعوبات، لاسيما ما يتعلق بالظروف المناخية وهشاشة التربة، مما يؤثر على استدامتها ويرفع من حاجيات إعادة التأهيل. وتعكس هذه الوضعية إشكالية بنوية مفادها أن هشاشة المسالك الفلاحية تحدّ من استمرارية التنقلات، وتؤثر على نجاعة نقل الإنتاج، وتشكل عائقاً أمام التنمية الاقتصادية المحلية، فضلاً عن تفاقم عزلة الاستغلاليات الفلاحية والسكان القروية.

- المسالك الغابوية

تُعد المسالك الغابوية طرقاً مهيأة داخل المناطق الغابوية، وهي ضرورية للاستغلال الغابوي، ومراقبة النظم البيئية، والولوج إلى المناطق المعزولة. وتؤدي هذه المسالك دوراً محورياً في التدبير المستدام للموارد الغابوية، من خلال تيسير تدخلات الفاعلين، ودعم الأنشطة الاقتصادية المحلية، والمساهمة في فك العزلة عن القرى الواقعة داخل المناطق الغابوية أو على أطرافها.

وقد تم ابتداءً من سنة 2018 تخصيص ميزانية سنوية تبلغ في المتوسط 129 مليون درهم²³ لبرنامج إعادة تأهيل البنيات التحتية وصيانتها. كما يتم التركيز أيضاً على مشاريع فتح وإعادة تأهيل المسالك الغابوية بهدف فك العزلة عن التجمعات القروية المتصلة بالغابات.

وقد مكنت هذه الجهود، خلال سنة 2018، من تهيئة ما مجموعه 1.047 كيلومتراً من المسالك الغابوية، منها 227 كيلومتراً كمسالك جديدة، و820 كيلومتراً خضعت لأشغال الصيانة²⁴.

وعلى العموم، تظل شبكة المسالك الغابوية في وضعية تتطلب صيانة دائمة لضمان استدامتها، لاسيما في ظل التقلبات المناخية، مثل تساقط الثلوج، والانجراف المائي، والتدهور الناتج عن التقلبات الجوية. وتُشكل هشاشة هذه البنيات تحدياً رئيسياً أمام استمرارية التدخلات في المناطق الغابوية، وضمان سلامة المستعملين، والحفاظ على الموارد الطبيعية.

3.1.2. السكك الحديدية: رافعة لا تزال غير معبأة بالقدر الكافي لفائدة الوسط القروي

تشكل شبكة السكك الحديدية بالمغرب رافعة استراتيجية للتنمية الاجتماعية والاقتصادية، والنهوض بتنقل مستدام. وفي هذا الإطار، بذلت السلطات العمومية جهوداً مهمة ومطردة من أجل تعزيز هذه الشبكة، لاسيما من خلال تسريع وتيرة الاستثمارات (حوالي 96 مليار درهم في أفق 2030)²⁵، بما يعكس وجود إرادة أكيدة لمواكبة التطور الاقتصادي وتهيئة المجالات الترابية.

وتفيد المعطيات²⁶ أن هناك 30 محطة سككية تؤمّن الربط مع الجماعات القروية، وهو ما يمثل 30 في المائة من مجموع محطات القطار على الصعيد الوطني. وقد بلغ عدد المسافرين المسجلين سنوياً بهذه المحطات 358.792 مسافراً، أي بمعدل 983 مسافراً في اليوم. كما يبلغ عدد التوقيفات اليومية بها 147 توقفاً، وهو ما يعادل في المتوسط 7 مسافرين لكل توقف. والجدير بالذكر أنه، رغم العدد المرتفع نسبياً لهذه المحطات،

²² حسب المصالح اللامركزية لقطاع الفلاحة، (زيارة ميدانية- إقليم الخميسات، 5-7 فبراير 2025).

²³ Département des Eaux et Forêts, Bilan d'activités 2018, Contrats Programmes, p. 8.

²⁴ المصدر نفسه.

²⁵ وزير النقل واللوجستيك، المخطط الوطني للنقل السككي، اجتماع لجنة البنيات الأساسية والطاقة والمعادن والبيئة والتنمية المستدامة، مجلس النواب، 21 يناير 2025.

²⁶ جلسة الإنصات إلى المكتب الوطني للسكك الحديدية، 25 فبراير 2025.

فإنها لا تمثل سوى نسبة 0.7 في المائة²⁷ من مجموع حركة المسافرين السنوية على مستوى جميع المحطات، مما يعكس ضعفاً ملحوظاً في استغلال الشبكة السككية بالمجالات القروية.

وفي ظل التحولات الاقتصادية والديموغرافية والاجتماعية التي شهدتها المغرب مؤخراً، تظل شبكة السكك الحديدية رافعة واعدة لتنمية المجالات القروية. ومن شأن المشاريع الكبرى التي أطلقتها السلطات العمومية مؤخراً أن تساهم في تحسين ولوج الساكنة إلى هذا النمط من وسائل النقل، وتعزيز استمرارية التنقلات، ودعم الأنشطة الاقتصادية المحلية، والتقليص من عزلة المناطق القروية.

4.1.2. تحسين المؤشرات من أجل إحاطة أفضل بواقع العزلة القروية

ساهمت برامج الطرق القروية التي تم اعتمادها منذ عدة عقود بشكل كبير في تحسين مستويات الولوجية بالوسط القروي، حيث ساهمت في تقليص التفاوتات، وتقريب الساكنة من الأسواق، ودعم الأنشطة المحلية، وتسهيل الولوج إلى الخدمات الأساسية، لاسيما في مجالي الصحة والتعليم²⁸.

وحسب نتائج دراسة استقصائية²⁹ شملت 1093 جماعة قروية و73 مركزاً قروياً وجماعة شبه حضرية، تمثل السيارات الشخصية والنقل العمومي 84 في المائة من مجموع وسائل النقل المستعملة بالمناطق المستهدفة. كما مكّنت مشاريع الطرق والكهربة القروية 27 في المائة من المستفيدين من تطوير أنشطة اقتصادية غير فلاحية، مما أحدث 202.500 فرصة شغل مباشرة وغير مباشرة.

وينعكس هذا التقدم المحرز أيضاً على المؤشرات الوطنية، حيث إن المؤشر الرسمي للولوج إلى الطرق القروية، الذي يمثل نسبة الساكنة القروية التي توجد على بعد أقل من كيلومترين من طريق صالحة للمرور في كل وقت، انتقل من 54 في المائة سنة 2005 إلى 81 في المائة في 2022³⁰.

غير أن هذه المؤشرات على أهميتها لتتبع تطور الخدمة الطرقية، فإنها لا تعكس بدقة الواقع الذي تعيشه كل المجالات الترابية القروية، حيث قد لا تأخذ بعين الاعتبار واقع شريحة واسعة من ساكنة الوسط القروي، لا سيما تلك القاطنة في المناطق المعزولة وذات النمط السكاني المتباعد جغرافياً. وبالتالي، لا تزال هذه الفئة تواجه صعوبات في الولوج إلى طرق صالحة للمرور في كل وقت.

ومن هذا المنطلق، ورغم أن البرامج الرامية إلى فكّ العزلة عن المناطق المستهدفة مكنت من تحقيق تقدم ملموس، فإن بعض المناطق لا تزال تعاني من العزلة، مما يستدعي اعتماد مقاربات أكثر دقة وملاءمة لخصوصيات المجالات الترابية، مع استهداف ساكنة الوسط القروي العميق والوسيط حسب حاجيات كل منهما.

2.2 منظومة للنقل القروي في مواجهة هشاشات هيكلية مستمرة

1.2.2. عرض محدود ولا يلائم الطلب

يُعد الولوج إلى وسائل نقل مستدامة، سواء كانت فردية أو جماعية، شرطاً أساسياً لضمان التمكين الاقتصادي والإدماج الاجتماعي لساكنة الوسط القروي. وفي هذا الصدد، فإن التنقل، الذي يستند في أساسه إلى الحق في حرية التنقل المكّرس بموجب الفصل 24 من الدستور، يعد رافعة أساسية تكفل فعالية حقوق أساسية أخرى، لاسيما التعليم والصحة والشغل والسكن.

²⁷ المصدر السابق.

²⁸ جلسة الإنصات إلى القطاع الحكومي المكلف بالتجهيز والماء وصندوق تمويل الطرق، 13 يناير 2025.

²⁹ وزارة الاقتصاد والمالية، مذكرة تقديم مشروع قانون المالية لسنة 2025، ص. 57.

³⁰ HCP, Indicateurs sociaux du Maroc, Edition 2025, p. 208.

كما أن حرية التنقل لا تقتيد فقط بمحدودية البنيات اللوجيستكية، ووسائل النقل، وإنما تتأثر كذلك بفعل عوامل من قبيل الوضعية الاجتماعية والاقتصادية، والنوع الاجتماعي، والإعاقة، وكذا بعض الإكراهات الثقافية، مما يفاقم التفاوتات بين سكان الوسط القروي في إعمال هذا الحق الأساسي.

وحسب المندوبية السامية للتخطيط، فإن نسبة 46.5 في المائة من السكان القرويين كانوا، في سنة 2024، يستعملون وسائل النقل للوصول إلى مكان العمل، مقابل 34.4 في المائة سنة 2014، مما يعكس تحسناً ملحوظاً في حركية التنقل. وفي هذا الصدد، فإن 14.8 في المائة من الساكنة القروية يستعملون دراجة نارية أو هوائية، و5.9 في المائة ينتقلون عبر سيارة خاصة، و5.7 في المائة يستعملون وسائل النقل غير المنظم، بينما يستعمل 11.1 في المائة فقط منهم النقل العمومي (سيارة أجرة، حافلة نقل)، و5.5 في المائة وسيلة نقل يوفرها رب العمل³¹.

وتبرز هذه المعطيات ضعف حصة النقل الجماعي ضمن التنقلات، لفائدة حلول فردية أو غير منظمة. وتعكس هذه الوضعية عرضاً لا يزال محدوداً وغير مهيكّل بشكل كافٍ في عدد من المجالات الترابية. كما كشفت جلسات الإنصات والزيارة الميدانية التي نظمها المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، في إطار إعداد هذا الرأي، أن خدمات النقل الجماعي، حينما تكون متوفرة، غالباً ما تواجه إكراهات تتعلق بعدم انتظامها، والاكتظاظ، وضعف الموثوقية، مما يجعل التنقلات عملية صعبة البرمجة والتوقع بالنسبة للساكنة المعنية.

وعلى الصعيد الجهوي، تبرز تفاوتات ملحوظة؛ إذ تسجل جهة سوس-ماسة أعلى نسبة في استعمال للدراجات الهوائية والنارية في التنقلات بين مقر السكن ومكان العمل بالوسط القروي (32.9 في المائة). في المقابل، تُسجل أعلى نسبٍ للتنقل عبر وسائل النقل الجماعي بجهتي الدار البيضاء-سطات والرباط-سلا-القنيطرة، اللتين تستفيدان من مستوى أفضل من الربط بين المجالات القروية وشبكات النقل الحضري³².

الجدول رقم 2: الساكنة القروية النشيطة المشتغلة حسب وسيلة النقل المستعملة (بالنسبة المئوية)

الجهات	وسائل النقل المستعملة للوصول إلى مكان العمل في الوسط القروي (2024)		
	نقل جماعي	دراجة أو سيارة خاصة	وسيلة أخرى
طنجة- تطوان- الحسيمة	7.6	6.9	15.3
الشرق	8.1	24.9	9
فاس- مكناس	7.4	9.3	18
الرباط- سلا- القنيطرة	11.3	14.4	20.6
بني ملال- خنيفرة	9.1	19.1	11.4
الدار البيضاء- سطات	15.9	24.3	13.2
مراكش- آسفي	14.7	30.7	12.4
درعة- تافيلالت	9.4	20.6	11.2
سوس- ماسة	9.2	32.9	18.3
كلميم- واد نون	9.2	23	15.6
العيون- الساقية الحمراء	2.3	19.6	15
الداخلية- وادي الذهب	2.3	3.1	10.1
المستوى الوطني	11.1	20.7	14.6

³¹ جلسة الإنصات إلى القطاع الحكومي المكلف بالتجهيز والماء، وصندوق تمويل الطرق، 13 يناير 2025.

³¹ وزارة الاقتصاد والمالية، مذكرة تقديم مشروع قانون المالية لسنة 2025، الصفحة 57.

³¹ Indicateurs sociaux du Maroc, Edition 2025, HCP, p : 208

³¹ جلسة الإنصات إلى المندوبية السامية للتخطيط، 21 يناير 2025.

³² المصدر نفسه.

وعلاوة على ذلك، تشكل الإكراهات الجغرافية المتعلقة بطبيعة العديد من المجالات القروية عاملاً يفاقم هذه الصعوبات. ففي بعض المناطق، تشكل الأنهار والوديان عوائق كبيرة أمام التنقل، خصوصاً في فصل الشتاء. كما أن المناطق الجبلية والصحراوية تطرح تحديات كبيرة أمام بناء الطرق وصيانتها. وبالموازاة مع ذلك، تساهم الفيضانات، والانهيئات الأرضية، وتعرية التربة في جعل العديد من المحاور الطرقية غير صالحة للاستعمال خلال فترات معينة من السنة، مما ينعكس على استمرارية التنقلات.

2.2.2. ضعف في الفعالية والجودة

توجد عدة أنماط من وسائل النقل في الوسط القروي، كالنقل المزدوج، والنقل بواسطة سيارات الأجرة الكبيرة، والحافلات الرابطة بين المدن، والنقل المدرسي، والنقل الصحي، والنقل المهني، فضلاً عن النقل غير المنظم.

النقل المزدوج

يشكل النقل المزدوج النمط الأكثر انتشاراً في الوسط القروي، حيث يتيح نقل الأشخاص والبضائع في آن واحد، وغالباً ما يُستخدم في المسافات القصيرة والمتوسطة. وقد اعتمد المغرب النقل المزدوج منذ سنة 1985³³ بهدف الاستجابة لحاجيات سكان المناطق القروية في مجال التنقل، خاصة بالمناطق التي تتسم بضعف التغطية بشبكات النقل التقليدية. ويعرف هذا النمط نشاطاً مكثفاً خلال أيام الأسواق الأسبوعية، حيث يربط الدواوير والقرى بالمراكز الحضرية وأقطاب الأنشطة، فضلاً عن المحطات الطرقية والسككية، مما يجعله حلقة أساسية في تعزيز الربط بين المجالات الترابية وضمان الولوج إلى الخدمات الأساسية.

ويخضع النقل المزدوج لنظام منح الرخص، بناءً على دفتر التحملات الذي أعده القطاع الحكومي المكلف بالنقل لتأطير هذا القطاع، كما حددت صيغة سنة 2013³⁴ المعمول بها حالياً من دفتر التحملات المتعلق باستغلال خدمات النقل المزدوج بالعالم القروي، شروطاً تنظيمية وتقنية دقيقة لممارسة هذا النشاط. ومن بين الأشخاص الذين تمنح لهم الأولوية في الحصول على رخصة النقل المزدوج، "مستغلو سيارات الأجرة الذين يمارسون بواسطة رخصة مكتراة النقل بالعالم القروي داخل الإقليم، والذين يرغبون في تعويض سيارة الأجرة بمركبة للنقل المزدوج"³⁵، فضلاً عن السائقين المهنيين المنتمين إلى الإقليم وأصحاب الشواهد العاطلين.

وفي السياق ذاته، أطلق القطاع الحكومي المكلف بالنقل، بشراكة مع عدد من الجماعات الترابية³⁶، برنامجاً لإعادة هيكلة النقل بالوسط القروي يروم تحسين جودة الخدمات. ويشمل هذا البرنامج على وجه الخصوص التجديد التدريجي للمركبات بموجب مقرر مشترك لوزير النقل واللوجستيك والوزير المنتدب لدى وزيرة الاقتصاد والمالية المكلف بالميزانية لدى وزيرية الاقتصاد والمالية المكلف بالميزانية³⁷، من خلال إدخال نماذج أكثر ملائمة لخصوصيات المجال القروي، مزودة بمقاعد مثبتة بطريقة محكمة، مع توفرها على نقاط تثبيت قابلة للتفكيك والإزاحة بسهولة، كما أنها مطابقة لمعايير السلامة، وذلك بما يستجيب لإكراهات المسالك والطرق القروية.

³³ جلسة الإنصات إلى القطاع الحكومي المكلف بالنقل واللوجستيك، 17 دجنبر 2024.

³⁴ https://transport.gov.ma/sites/default/files/2025-05/CDC_TMX_0.pdf

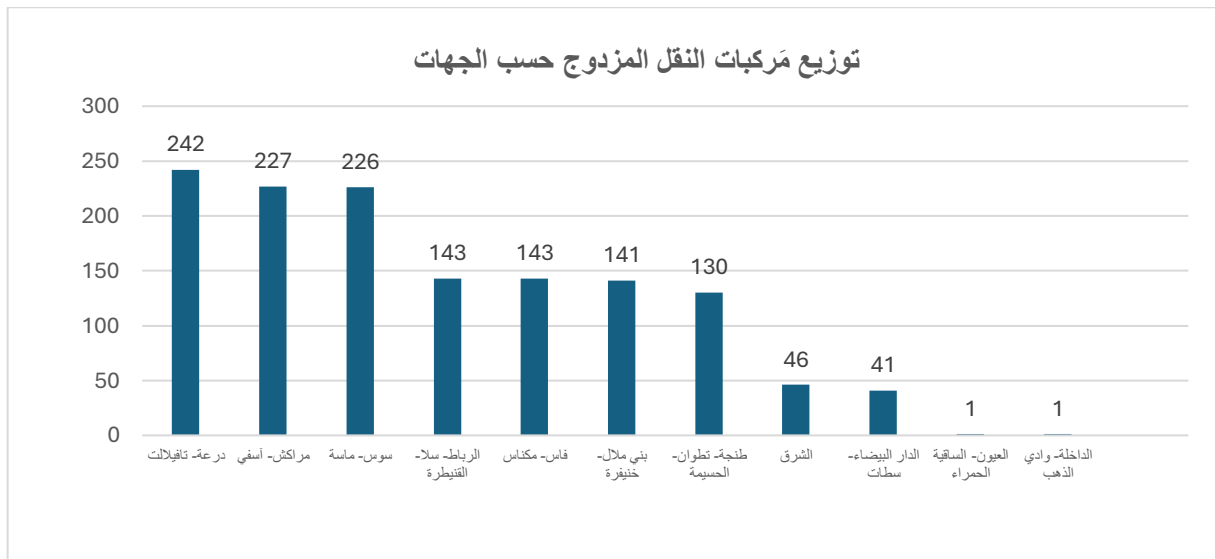
³⁵ المادة 5 من دفتر التحملات المتعلق باستغلال خدمات النقل المزدوج بالعالم القروي، 17 يوليوز 2013.

³⁶ جلسة الإنصات إلى القطاع الحكومي المكلف بالنقل واللوجستيك، 17 دجنبر 2024.

³⁷ مقرر مشترك لوزير النقل واللوجستيك والوزير المنتدب لدى وزيرة الاقتصاد والمالية المكلف بالميزانية بإحداث منحة تجديد المركبات المخصصة لخدمات النقل العمومي الجماعي للأشخاص داخل الوسط القروي عبر الطرق ومنحة تجديد ومنحة تكسير مركبات النقل الطرقي للبضائع لحساب الغير والمركبات ذات محرك المخصصة لإغاثة المركبات ومنحة تجديد الشاحنات الصغيرة لنقل البضائع ذات وزن إجمالي مأنون به للمركبة محملة بفوق أو يساوي 3 طن ويقل أو يساوي 3.5 طن ومنحة تجديد المركبات من صنف (ج) ومن صنف (د) ومن صنف (هـ ج) المخصصة لتعليم السباق، الصادر بتاريخ 11 يونيو 2024.

ورغم هذه الجهود، لا يزال القطاع يعاني من أوجه قصور هامة، إذ يبلغ عدد الرخص الممنوحة حالياً في مجال النقل المزدوج 3658 رخصة، منها 1332 فقط قيد الاستغلال الفعلي. وتتكون حظيرة المركبات من 1341 مركبة، بمعدل استغلال إجمالي لا يتجاوز 36 في المائة³⁸. كما تعاني هذه الحظيرة من تقادم مركباتها، حيث يبلغ متوسط عمرها حوالي 23 سنة، مما يطرح إشكاليات كبرى على مستوى السلامة الطرقية، وراحة الركاب، والمراقبة، والأداء البيئي.

ويكشف توزيع المركبات حسب الجهات عن تفاوتات واضحة، حيث تحتل جهة درعة-تافيلالت المرتبة الأولى بـ 242 مركبة، تليها جهة مراكش-أسفي (227)، وجهة سوس-ماسة (226)، وجهتا الرباط-سلا-القنيطرة وفاس-مكناس (143) لكل منهما، وجهة بني ملال-خنيفرة (141)، وجهة طنجة-تطوان-الحسيمة (130)، وجهة الشرق (46)، وجهة الدار البيضاء-سطات (41). أما الجهتان الجنوبيتان للمملكة، فكل واحدة منهما لا تتوفر إلا على مركبة واحدة فقط.



المصدر: القطاع الحكومي المكلف بالنقل واللوجستيك

وإلى جانب أوجه القصور هذه، أظهرت جلسات الإنصات التي نظمها المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي في إطار إعداد هذا الرأي وجود جملة من الإكراهات البنوية، رغم التدابير التي اتخذتها السلطات العمومية، لا سيما تجديد حظيرة مركبات النقل المزدوج، والرفع من قيمة المنحة، وتسوية وضعية المهنيين، ومراجعة الإطار التنظيمي، وتبسيط المساطر، وتعزيز التكوين، ودعم المهنيين للتخفيف من آثار ارتفاع أسعار المحروقات. وتتمثل هذه الإكراهات أساساً في ما يلي:

- غياب مخطط مندمج للنقل والتنقل في الوسط القروي؛
- غياب المرونة في المسارات المرخصة للمهنيين؛
- ارتفاع الأسعار مقارنة بالمستوى المعيشي للسكان المحلية؛
- ضعف مردودية النقل المزدوج، تزيد من حدته المنافسة مع النقل غير المنظم؛
- الحمولة الزائدة للمركبات في ظل مراقبة غير كافية، مما يشكل خطراً حقيقياً على السلامة الطرقية؛
- تسجيل حوادث متعددة مرتبطة باستعمال مركبات غير مرخصة أو بممارسات مخالفة للضوابط القانونية؛

³⁸ المصدر نفسه.

- عدم ملائمة بعض المركبات للخصوصيات الجغرافية، وحالة المسالك، وجودة الطرق القروية.

وفي ظل هذه المعطيات، يظل النقل المزدوج، رغم كونه ركيزة أساسية لتنقل الساكنة القروية، نمطاً هشاً، تتوقف استدامته ونجاعته على إرساء إصلاح هيكلي مندمج، حيث تتمفصل الحكامة الجيدة وشروط السلامة وآليات التمويل الملائمة، وذلك بما يراعي الخصوصيات الترابية.

النقل بواسطة سيارات الأجرة والحافلات الرابطة بين المدن

تُعدّ سيارات الأجرة القروية، التي يتم استغلالها وفق نظام "المأذونيات" التي تسلمها السلطات المحلية، وتخضع تعريفاتها لقرارات عملية، حلقة مهمة ضمن عرض النقل القروي، ويُقدّر عددها بحوالي **44.650** سيارة أجرة من الصنف الأول³⁹.

غير أن الولوج إلى هذا النمط يظل محدوداً في العديد من المناطق الجبلية أو النائية، إذ لا يُقبل عدد من السائقين على تأمين الخدمة بها بسبب ضعف المردودية وتدهور البنيات التحتية، مما يترك الساكنة المعنية أمام عرض محدود للغاية⁴⁰. وفي ظل هذه الظروف، تلجأ الساكنة إما إلى النقل المزدوج، عندما يكون متاحاً بهذه المناطق، أو إلى النقل غير المنظم الذي يظل واسع الانتشار. وتبرز هذه الوضعية الحاجة إلى إعداد دفتر تحملات خاص بسيارات الأجرة العاملة في الوسط القروي، من أجل تأطير نشاطها بشكل أفضل، وتحسين تغطيتها للمجالات الترابية، والرفع من جودة الخدمات المقدمة.

المؤطر رقم 2: النقل غير المنظم

يؤدي العجز البنيوي في عرض النقل بالوسط القروي إلى اتساع دائرة أنشطة النقل غير المنظمة، التي تعرف بالنقل السري. ومع تزايد انتشاره، فرض هذا النمط نفسه كحلّ بديل لفئات واسعة من الساكنة القروية التي تلجأ إليه، في غياب بدائل منظمة، من أجل الوصول إلى الأسواق الأسبوعية والمراكز الحضرية وأقطاب الخدمات لتلبية حاجياتها الأساسية.

كما أن النقل "السري" يُمارَس في ظروف لا تضمن سلامة المستعملين ولا احترام الحد الأدنى من معايير الأمان والراحة والتنقل اللائق، مما يعرض الساكنة لمخاطر متزايدة على المستوى الطرقي والصحي والاجتماعي.

ومن جهة أخرى، وعلى الرغم من المبادرات التي باشرتها السلطات العمومية لتشجيع تسوية وضعية بعض المركبات المستعملة في هذا الإطار (كسيارات "البيكوب" والدراجات النارية ثلاثية العجلات وغيرها)، فإن النتائج المحققة تبقى محدودة⁴¹. فضعف انخراط أصحاب وسائل النقل غير المنظم في آليات التقنين، لا سيما من خلال الحصول على رخص النقل المزدوج، لا يساهم في تحسين مستوى تأطير القطاع، والحد من المخاطر المرتبطة بالسلامة.

النقل المدرسي

على مستوى التدبير

طبقاً لمقتضيات المادة 79 من القانون التنظيمي رقم 112.14، تمارس العمالة أو الإقليم اختصاصات ذاتية داخل نفوذها الترابي في مجال النقل المدرسي بالوسط القروي. وفي هذا السياق، تفيد المعطيات⁴² أن خدمة

³⁹ جلسة الإنصات إلى القطاع الحكومي المكلف بالداخلية، 07 يناير 2025. (يسمح لسيارات الأجرة بنقل ستة ركاب كحد أقصى وتشغل بمسارات ثابتة. وشملت عملية إعادة تأهيل القطاع اعتماد عدة برامج وتدابير من قبل القطاع الحكومي المكلف بالداخلية، تهدف إلى دعم تجديد حظيرة سيارات الأجرة، ونقل الاختصاصات ذات الطابع التقريبي الهادفة إلى تنظيم هذا القطاع وتأهيله على المستوى الإقليمي، وفرض إلزامية بطاقة السائق المهني، وتطوير آليات تتبع النشاط المهني لسائقي سيارات الأجرة ولوضعية المركبات المرخصة (اعتماد نظام التنقيب الآلي ورخص الثقة البيومترية)).

⁴⁰ زيارة ميدانية إلى إقليم الخميسات، 5-7 فبراير 2025.

⁴¹ حسب الفاعلين الذين تم الإنصات إليهم.

⁴² دراسة أنجزتها المفتشية العامة للإدارة الترابية، ضمن جلسة الإنصات إلى القطاع الحكومي المكلف بالداخلية، 24 يونيو 2025.

النقل المدرسي متوفرة حالياً على مستوى 69 عمالة وإقليماً و1370 جماعة، لتغطي بذلك أزيد من 90 في المائة من المناطق القروية.

وخلال الموسم الدراسي 2023-2024، بلغ عدد المستفيدين من خدمة النقل المدرسي 624.335 تلميذة وتلميذاً⁴³، منهم 326.928 فتاة (52.3 في المائة)، بزيادة قدرها 6 في المائة مقارنة بالموسم الدراسي السابق.

ويخضع النقل المدرسي لعدة أنماط في التدبير (شركة للتنمية، تدبير مفوض، جمعيات إقليمية، صفقات، جمعيات أولياء التلاميذ، جمعيات محلية). ويسجل أن التدبير من خلال الجمعيات المحلية يمثل 83 في المائة، كما يغطي حوالي 90 في المائة من حظيرة النقل المدرسي الوطني، أي ما يعادل 8014 حافلة، بينما تدبر الجمعيات العاملة على مستوى العمالات والأقاليم 365 مركبة للنقل المدرسي، مما يعزز التغطية المجالية لخدمات النقل المدرسي.

ومن جهة أخرى، تُشرف شركات التنمية التي تم إنشاؤها في هذا المجال على 320 مركبة للنقل المدرسي. وفي هذا الصدد، تجدر الإشارة إلى شركة التنمية المحلية "مدرستي"⁴⁴، التي تم إحداثها في غشت 2023 لتدبير واستغلال مرفق النقل المدرسي في الوسط القروي بجهة الرباط-سلا-القنيطرة. وقد استفاد من خدمات هذه الشركة خلال الموسم الدراسي 2023-2024 أزيد من 6.600 تلميذة وتلميذ عبر 83 حافلة صغيرة. أما في الموسم 2024-2025، فقد أمنت الشركة نقل أكثر من 12.000 تلميذة وتلميذ، بتعبئة 139 حافلة صغيرة، تغطي عمالتي الصخيرات-تمارة وسلا.

تمويل النقل المدرسي

حسب دراسة المفتشية العامة للإدارة الترابية (يوليوز 2024)⁴⁵، تُعد المبادرة الوطنية للتنمية البشرية الجهة الرئيسية التي تمول أنشطة الاستثمار في مركبات النقل المدرسي، بمساهمة تصل إلى 43.10 في المائة. وعلاوة على ذلك، تضطلع الجماعات الترابية بدور هام في هذا الإطار، حيث تساهم مجالس العمالات أو الأقاليم بنسبة 15.40 في المائة، تليها الجماعات بنسبة 13.80 في المائة، ثم الجهات بنسبة 13 في المائة.

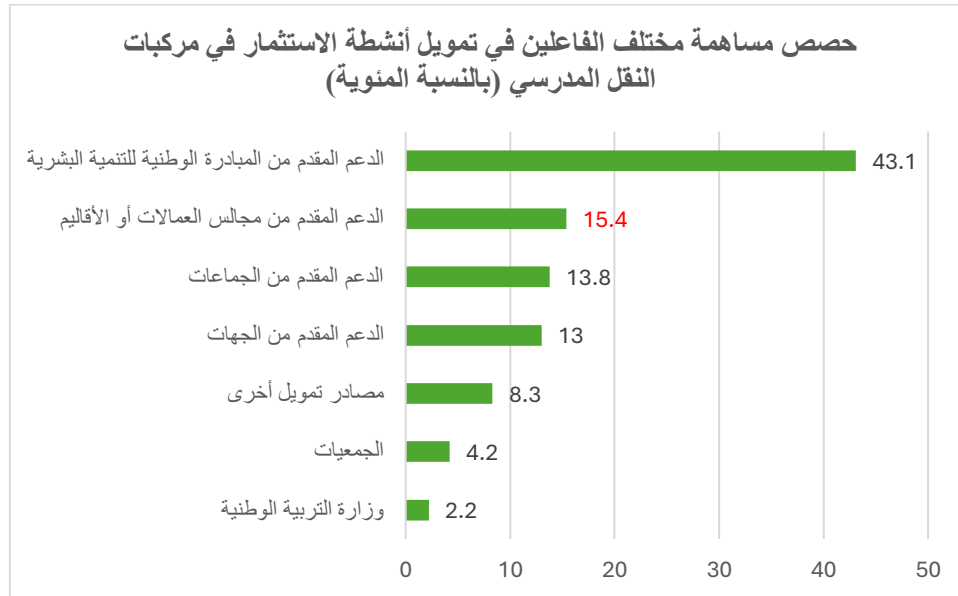
ويُسجل أن مساهمة باقي الفاعلين تبقى دون ذلك، إذ لا تغطي الجمعيات المحلية سوى 4.20 في المائة من حجم التمويل، ما يعكس مشاركة محدودة لفاعليات المجتمع المدني. أما القطاع الحكومي المكلف بالتربية الوطنية والتعليم الأولي، ورغم ارتباط النقل المدرسي الوثيق بالرهانات التربوية، فلا تتجاوز مساهمته 2.20 في المائة.

وعليه، يلاحظ أن تمويل قطاع النقل المدرسي يتسم بتعدد المتدخلين، ومساهمة غير متناسبة بين الشركاء، ورصد موارد مالية لا تستجيب للحاجيات الحقيقية.

⁴³ جلسة الإنصات إلى القطاع الحكومي المكلف بالتربية الوطنية والتعليم الأولي، 28 يناير 2025.

⁴⁴ جلسة الإنصات إلى شركة التنمية المحلية "مدرستي"، 18 مارس 2025.

⁴⁵ مهمة دراسية حول تدبير وتمويل المرفق العمومي للنقل المدرسي بالوسط القروي، يوليوز 2024، جلسة الإنصات إلى القطاع الحكومي المكلف بالداخلية، 24 يونيو 2025.



المصدر: المفتشية العامة للإدارة التربوية، يوليوز 2024⁴⁶

إكراهات تطوير النقل المدرسي

على الرغم من الجهود المبذولة من طرف مختلف الفاعلين المعنيين، فإن جلسات الإنصات التي عقدها المجلس وكذا الإفادات التي تم استقاؤها خلال الزيارات الميدانية، تؤكد أن النقل المدرسي في الوسط القروي لا يزال يواجه عدداً من الإشكاليات الهيكلية والتدبيرية، من أبرزها:

- مدى إدماج النقل المدرسي ضمن المنظومة الشاملة للتنقل، في ارتباط بغياب مخطط للتنقل القروي أو شبه الحضري.
- محدودية التخطيط على المدى البعيد، مع مستوى تنسيق لا يزال بحاجة إلى التعزيز بين القطاع الحكومي المكلف بالتربية الوطنية والفاعلين المحليين (العمالات والأقاليم، المديريات الإقليمية، الجمعيات، شركات التنمية، وشركات التنمية المحلية).
- ارتهاق آليات التمويل بالمبادرة الوطنية للتنمية البشرية، مع مساهمة ضعيفة نسبياً لمجالس العمال والأقاليم والقطاع الحكومي المكلف بالتربية الوطنية، مما يحد من استدامة التمويل.
- مكامن قصور في تحديد الحاجيات الحقيقية من المركبات، مما لا يمكن من التدبير الأمثل للتكاليف والموارد التي يتعين رصدها.
- تدبير للزمن المدرسي في حاجة إلى الملاءمة مع الوسط القروي، مما يزيد من تكاليف استغلال مرفق النقل المدرسي.
- تشغيل سائقي مركبات النقل المدرسي يتم أحياناً بشكل غير مطابق لمقتضيات دفتر التحملات.
- برامج التحسيس الموجهة للسائقين تحتاج إلى التعزيز، من أجل ترسيخ السلوكيات التي تذكى حس المسؤولية ومراعاة شروط السلامة.
- حضور لا يزال محدوداً لمرافقي الأطفال، خصوصاً بالنسبة لتلاميذ التعليم الابتدائي.

النقل الصحي

⁴⁶ المرجع السابق.

يُعد النقل الصحي في الوسط القروي حلقة أساسية في خدمات التكفل بالمستعجلات الطبية. ومن أجل تأمين هذه الخدمة، تتدخل عدة أطراف، سواء على مستوى العمليات أو الأقاليم أو الجماعات، خاصة في ما يتعلق بتوفير سيارات الإسعاف، والوقود، وتوظيف السائقين، والأطعم الطبية. ويوفر القطاع الحكومي المكلف بالصحة، بدعم من مصالحه اللامركزية والسلطات المحلية، الدعم حسب الحالات وفي حدود الإمكانيات المتاحة.

ورغم ذلك، فإن هذا القطاع لا يزال يواجه إكراهات بنوية، من بينها غياب إطار قانوني ينظم النقل الصحي، واستمرار التفاوتات بين الجهات، وتقدم حظيرة سيارات الإسعاف وافتقارها إلى التجهيزات الضرورية، وعدم كفاية الموارد البشرية المؤهلة⁴⁷.

وقد تم الوقوف خلال الزيارة الميدانية لإقليم الخميسات من قبل المجلس عن وجود مواطن قصور فيما يتعلق بالنقل الصحي، إذ أن بعض الجماعات القروية بالإقليم لا تتوفر إلا على سيارة إسعاف واحدة (أو لا تتوفر عليها إطلاقاً)، وتستخدم لنقل المرضى وحتى الأموات. وعند وقوع حوادث خطيرة على الطريق السيار الرابط بين الإقليم ومدينتي الرباط وفاس، تتكلف سيارة الإسعاف التابعة للجماعة بنقل المصابين إلى المستشفيات المجاورة. غير أن هذه المهمة تواجه عدة إشكاليات، منها ضعف التجهيزات، ونقص في الموارد المالية المخصصة للوقود، وعدم توفر الأطعم المؤهلة، فضلاً عن الخصائص المسجلة في عدد السائقين، وكذا الإشكاليات المتعلقة بصيانة سيارات الإسعاف، ومدة التدخل.

وعلاوة على ذلك، فإن تدبير حظيرة سيارات الإسعاف الموجودة على مستوى الإقليم والجماعات التابعة له لا يتم بالشكل الأمثل بحيث لا يتم اللجوء إلى الأنماط التدبيرية الأكثر نجاعة في هذا المجال لاسيما "شركات التنمية"، طبقاً لمقتضيات المادة 122 من القانون التنظيمي رقم 112.14. فمن شأن مثل هذه المقاربة أن تُسهم في تحسين أداء وتوفير سيارات الإسعاف، وتوفير برامج تكوين ملائمة للسائقين في مجال الإسعافات الأولية والتدخلات المستعجلة، وذلك في انتظار التكفل الطبي الكامل بالمرضى داخل المستشفيات.

النقل المهني

- الفلاحة

يقيم العاملون والعاملات الفلاحيون في الغالب داخل مراكز قروية صاعدة أو في ضواحي المناطق الحضرية، وهو ما يستدعي توفير وسائل نقل مهني آمنة وفي المتناول من حيث الكلفة. غير أن غياب حلول منظمة ومؤطرة يزيد من المخاطر المرتبطة بالسلامة الطرقيّة كما يعمق مظاهر الهشاشة التي تعاني منها هذه الفئة بتحملها لكلفة التنقل. وتتوفر بعض الاستغلاليات الفلاحية على وسائل نقل خاصة بها، إلا أن الغالبية تلجأ إلى حلول غير منظمة لنقل اليد العاملة الفلاحية⁴⁸. وعلى المستوى القانوني، لا يوجد إطار واضح يوطر نقل العاملين والعاملات الفلاحين، كما أن دفتر التحملات الخاص باستغلال خدمات النقل المزدوج يظل غير كافٍ ولا يشمل هذه الفئة من العاملين.

- قطاعات أخرى

يطرح نقل العاملات والعاملين في قطاعات الصناعة والتجارة والخدمات بدوره العديد من الإشكاليات المماثلة لتلك المسجلة في القطاع الفلاحي. فغالباً ما تتم عمليات النقل في ظروف تتسم بالهشاشة، حيث تُستعمل مركبات غير ملائمة أو متهاكة، مما يعرض العاملين لمخاطر التعرض لحوادث قد تكون لها تداعيات وخيمة، سواء من حيث الخسائر البشرية أو الاقتصادية.

⁴⁷ المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، "تحسين التكفل بالمستعجلات الطبية من أجل الحفاظ على الحياة البشرية وإنقاذها المساهمة في ضمان جودة العلاجات للجميع"، إحالة ذاتية رقم 2023/68.

⁴⁸ جلسة الإنصات إلى القطاع الحكومي المكلف بالفلاحة، 28 يناير 2025.

وتُعزى هذه الصعوبات، في جزء كبير منها، إلى غياب تأطير قانوني خاص بالنقل المهني القروي، وما يترتب عنه من قصور في المراقبة وتدبير المخاطر.

وتُبرز هذه الوضعية أهمية إرساء آليات ملائمة لتأمين وتأطير النقل المهني في الوسط القروي بشكل فعال، بغض النظر عن النشاط الاقتصادي المعني.

3.2.2. إطار مؤسساتي وقانوني غير مكتمل

هندسة مؤسساتية مجزأة

على مستوى الوسط القروي، تتوزع مسؤولية تدبير نقل الأشخاص والبضائع بين عدة فاعلين، تتقاطع اختصاصاتهم دون أن تتكامل دائماً بالشكل الأمثل.

وفي هذا الصدد، يضطلع القطاع الحكومي المكلف بالنقل بدور محوري في تنظيم القطاع، ومنح الرخص، والإشراف على خدمات النقل العمومي المتعلقة بنقل المسافرين بين المدن والنقل السياحي ونقل المستخدمين والنقل المدرسي، فضلاً عن نقل البضائع. كما تناط بالقطاع مهام إعداد وتنفيذ السياسة الحكومية المتعلقة بالنقل الطرقي؛ وبلورة السياسة الحكومية في مجال السلامة الطرقية وتنسيق تنفيذها؛ وإعداد التصميم المدير الوطني للنقل، وتتبع التصميمات المديرية الجهوية للنقل ومدى تطابقها مع التصميم المدير الوطني للنقل⁴⁹.

وترتكز استراتيجية القطاع الحكومي الوصي للفترة ما بين 2023-2026⁵⁰، في مجال حركية الأشخاص، على تطوير منظومة نقل جماعي مستدامة وشمولية تستجيب لحاجيات التنقل على الصعيدين الوطني والدولي، مع إيلاء اهتمام خاص بتعزيز الولوجية المجالية وتحسين خدمات النقل بالعالم القروي.

وفي هذا الإطار، يعتزم القطاع الحكومي إدراج هذا البعد الترابي عبر عدد من المشاريع، من أبرزها تعزيز الشبكات الجهوية للنقل الجماعي عبر الطرق في إطار ورش الجهوية المتقدمة، بما يساهم في توسيع خدمات النقل نحو المجالات غير الحضرية وتحسين ظروف التنقل في العالم القروي.

وعلى صعيد الجهات، تنص المادة 82 من القانون التنظيمي رقم 111.14 على أنه من بين الاختصاصات الذاتية للجهة إعداد تصميم النقل داخل الدائرة الترابية للجهة، وتنظيم خدمات النقل الطرقي غير الحضري للأشخاص بين الجماعات الترابية داخل الجهة. غير أن المجلس الأعلى للحسابات⁵¹ كشف أن الجهات لم تُفعل بعد اختصاص إعداد تصميم النقل داخل دائرتها الترابية وتنظيم النقل غير الحضري. ويعزى ذلك على وجه الخصوص إلى غياب نص تنظيمي يحدد كيفية إعدادها وتنفيذها وتتبعها وتقييمها، فضلاً عن غياب منظومة حكامه تُشرك مختلف الفاعلين في عملية تنظيم النقل داخل المجال الترابي للجهة، وكذا غياب تعريف قانوني دقيق ومتفق بشأنه بين الأطراف المعنية حول النقل غير الحضري.

وبالنسبة للعمليات والأقاليم، تتولى اللجان الإقليمية للنقل، بإشراف من السلطات المحلية، مهمة التداول في طلبات الحصول على رخص النقل العمومي بواسطة سيارات الأجرة، وتأطير المسارات والتعريفات المعتمدة داخل المناطق القروية، بالإضافة إلى طلبات النقل المزدوج والنقل المدرسي.

⁴⁹ المرسوم رقم 2.21.968 الصادر في 25 من جمادى الأولى 1443 (30 ديسمبر 2021)، بتحديد اختصاصات وتنظيم وزارة النقل والوجيستيك.
⁵⁰ راجع الخطوط العريضة لاستراتيجية وزارة النقل والوجيستيك (2023-2026)

==/transport.gov.ma/ar/%D8%A7%D9%84%D9%88%D8%B2%D8%A7%D8%B1%D8%A9/%D8%AA%D9%82%D8%AF%D9%8A%D9%85A7%D9%84%D9%88%D8%B2%D8%A7%D8%B1%D8%A9/%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AA%D9%8A%D8%AC%D9%8A%D8%A9%D8%A7%D9%84%D9%88%D8%B2%D8%A7%D8%B1%D8%A9

⁵¹ المجلس الأعلى للحسابات، تقرير موضوعاتي حول "تفعيل الجهوية المتقدمة: الإطار القانوني والمؤسساتي، والآليات والموارد، والاختصاصات"، أكتوبر 2023، صص. 62 و 64.

وعلى الرغم من هذا التوزيع التنظيمي للاختصاصات، فقد أظهرت جلسات الإنصات التي نظمها المجلس في إطار إعداد هذا الرأي، وجود ضعف في التنسيق بين مختلف المستويات الترابية والقطاعية، مما يعيق فعالية خدمات النقل وتحسين أدائها.

إطار قانوني مجزأ وغير ملائم بالقدر الكافي لخصوصيات الوسط القروي

على المستوى القانوني، لا يندرج موضوع النقل في الوسط القروي ضمن أي استراتيجية أو إطار قانوني خاص بهذا المجال. وباستثناء دفتر التحملات المتعلقة بالنقل المزدوج، يظل قطاع النقل في الوسط القروي مؤطراً بنصوص عامة تسري مقتضياتها على النقل الطرقي بصفة عامة.

وقد أطلق القطاع الحكومي المكلف بالنقل واللوجستيك⁵² مؤخراً دينامية تفكير شامل حول التنقل بالمغرب، تتضمن محوراً خاصاً بالنقل القروي. غير أن هذه المبادرة لا تزال في مراحلها الأولى.

المؤطر رقم 3: النصوص القانونية المؤطرة للنقل المزدوج بالوسط القروي

يرتكز دفتر التحملات المتعلقة باستغلال خدمات النقل المزدوج بالعالم القروي بالأساس على النصوص القانونية التالية:

- الظهير الشريف رقم 1.63.260 الصادر بتاريخ 24 جمادى الثانية 1383 (12 نونبر 1963) المتعلقة بالنقل بواسطة السيارات عبر الطرق، كما تم تغييره وتتميمه؛
- القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق، الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.10.07 بتاريخ 26 صفر 1431 (11 فبراير 2010)، وكذا النصوص المتخذة لتطبيقه؛
- المرسوم رقم 2.63.363 بتاريخ 17 رجب 1383 (4 دجنبر 1963) بتنسيق أنواع النقل عبر السكك الحديدية والطرق؛
- المرسوم رقم 2.63.364 بتاريخ 17 رجب 1383 (4 دجنبر 1963) بقبول مقاولي المصالح العمومية للنقل بواسطة السيارات وبالترخيص للسيارات المخصصة لهذا النقل؛
- القرارات الوزارية والدوريات التي تحدد تدابير تكميلية مثل حصص الرخص الخاصة بالنقل المزدوج في الوسط القروي.

وهكذا، فرغم أن النقل المزدوج بالوسط القروي يستند إلى مجموعة من النصوص التشريعية والتنظيمية، فإن هذه الآلية تظل مجزأة وغير ملائمة بالقدر الكافي لواقع المجالات الترابية. كما أن تقادم بعض النصوص وطابعها العام، إلى جانب غياب تخطيط استراتيجي مندمج مخصص للنقل القروي، يحدّ من فعالية الإطار المعياري، مما ينعكس سلباً على تنظيم الخدمات المقدّمة في الوسط القروي وجودتها.

وفي ضوء المعطيات والتجارب التي تم تشخيصها والوقوف على نواقصها، يمكن للمراكز القروية والمناطق الواقعة بالقرب من المدن الكبرى أن تضطلع بدور هيكلي في بلورة مخطط مندمج للتنقل القروي، قائم على دينامية مزدوجة: الأولى تربط المجال الحضري بالمجال القروي، والثانية تعزز الربط بين المجالات القروية فيما بينها. غير أن اللجوء إلى آلية التعاون بين الجماعات في مجال النقل لا يزال محدوداً في معظم الجماعات القروية، رغم أن هذه الآلية من شأنها أن تمكن من تعضيد الوسائل والاستجابة بفعالية أكبر لحاجيات المجالات الترابية.

وفي هذا السياق، تُظهر بعض التجارب إمكانات واعدة. فقد شكّل اعتماد شركات التنمية المحلية في تدبير خدمات النقل، لاسيما على مستوى "تكتل العاصمة الرباط"، نموذجاً رائداً مكّن من توسيع نطاق الخدمات

⁵² جلسة الإنصات إلى القطاع الحكومي المكلف بالنقل واللوجستيك، 17 دجنبر 2024.

ليشمل عددًا من التجمعات القروية المجاورة⁵³. ومع ذلك، يظل الدعم العمومي الموجه للنقل بالوسط القروي محدوداً مقارنة بحجم الاستثمارات وآليات الدعم المعتمدة في الوسط الحضري.

وأخيراً، لا تزال الشراكة بين الدولة والقطاع الخاص غير متطورة بالقدر الكافي في المجالات القروية، بحيث يمكنها أن تشكل رافعة أساسية لإرساء خدمة مستدامة في مجال النقل في الوسط القروي، قائمة على تعاون فعلي، وتوزيع واضح للمسؤوليات، ونموذج اقتصادي ملائم للخصوصيات المحلية.

ومحصلة التشخيص، تجدر الإشارة إلى أنه رغم الجهود الملحوظة لدعم النقل القروي والنهوض به، غير أنه لا تزال هناك عدة اختلالات هيكلية، نذكر منها على وجه الخصوص:

- ضعف العرض المتوفر في مجال النقل، خاصة في المناطق القروية المعزولة؛
- تهالك وسائل النقل وعدم انتظام خدماتها، وعدم خضوعها في الغالب للصيانة الكافية؛
- ضعف التقائية السياسات العمومية ونقص في التنسيق بين الفاعلين المعنيين؛
- تداخل الاختصاصات بين السلطات المحلية، والجماعات الترابية، والقطاعات الوزارية على المستويين المحلي والجهوي؛
- تأخر في إصدار المقتضيات التنظيمية المتعلقة باختصاصات الجهة في مجال النقل والتنقل، لاسيما مرسوم إعداد وتطبيق المخطط الجهوي للنقل وطابعه الإلزامي؛
- مواطن قصور في إدماج وتأطير النقل غير المنظم؛
- الطابع المعقد للمساطر الإدارية، إذ يتعين على الفاعل في مجال النقل في الوسط القروي التعامل مع عدة مخاطبين للحصول على رخصة النقل؛
- ضعف الخدمات الرقمية الموجهة لتبسيط تدبير المأذونيات، والرخص، والشكايات.

المؤطر رقم 4: أبرز الدروس المستخلصة من التجارب الدولية

تجربة إسبانيا⁵⁴

ترتكز منظومة النقل العمومي في إسبانيا على تنظيم لا مركزي قوي ومندمج يتيح الربط بين المدن الكبرى والمدن المتوسطة والمناطق القروية. وتشمل هذه المنظومة القطارات فائقة السرعة، وشبكة السكك الحديدية العادية والحافلات الرابطة بين المدن، والمترو، والترامواي. وفي مجال التنقل بالوسط القروي، يبقى دور الدولة المركزية استراتيجياً بالأساس، ويتجسد من خلال:

- وزارة النقل والتنقل المستدام، التي تتولى تحديد التوجهات الوطنية في مجال البنيات التحتية وإعداد التراب؛
- المناطق المستقلة، وهي المسؤولة الرئيسية عن النقل الجهوي وما بين المدن، بما في ذلك في الوسط القروي. وتسهر على تنظيم الخطوط المنتظمة للحافلات، وتطوير خدمات النقل عند الطلب، وتقديم الدعم للفئات في وضعية هشاشة (كالأشخاص المسنين والطلبة)؛
- المقاطعات والبلديات، باعتبارها فاعلاً يقدم خدمات للقرب وتتولى تنظيم التنقل على الصعيد المحلي (الحافلات الرابطة بين القرى، سيارات الأجرة القروية، النقل المشترك بالسيارات، وأنماط النقل البديلة)، كما تتعاون مع المناطق المستقلة لضمان استمرارية الخدمات رغم ضعف مردوديتها الاقتصادية؛

⁵³ جلسة الإنصات إلى السيد جامع المعتصم، الرئيس الأسبق لمجلس جماعة سلا، عضو المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي، 3 أبريل 2025.

⁵⁴ <https://www.studysmarter.fr/resumes/espagnol/problemes-sociaux-espagnols/transports-publics-espagne/>

- **الفاعلون الخواص** الذين يزاولون نشاطهم في إطار عقود للخدمة العمومية موقعة مع المناطق المستقلة أو البلديات ويؤمنون غالبية الخدمات، بما في ذلك الخدمات المبتكرة للنقل عند الطلب التي تم تطويرها في بعض المناطق.

ويستند الإطار القانوني بالأساس إلى **قانون تنظيم النقل الطرقي رقم 16/87 (LOTT)**، الصادر سنة 1987 كما تم تنميته وتعديله لاحقاً الذي يشكل الأساس التنظيمي للنقل بين المدن والنقل القروي، بالإضافة إلى التشريعات الخاصة بكل منطقة مستقلة⁵⁵.

تجربة تركيا⁵⁶

الإطار القانوني للنقل في تركيا تحدده أساساً التشريعات الوطنية، لكن السلطات المحلية تتمتع بصلاحيات واسعة في تنظيم خدمات النقل. وتشمل النصوص التشريعية الأساسية المنظمة لمجال النقل في تركيا ما يلي:

- قانون النقل الطرقي الذي يؤطر تنظيم واستغلال خدمات النقل⁵⁷؛
 - قانون السير على الطرق الذي يحدد قواعد قيادة المركبات، والسلامة الطرقية، واستعمال الشبكة الطرقية.
- وتتدخل بلديات المدن الكبرى بدورين محوريين على المستوى الإجرائي. فعلى سبيل المثال، تتولى بلدية إسطنبول الكبرى صلاحيات إحداث أو تعديل أو إلغاء الخطوط ومحطات التوقف الخاصة بالنقل العمومي، وهو ما يجسد نموذجاً للحكامة المحلية القائمة على تفويض واسع للمسؤولية.

تجربة كندا⁵⁸

يعيش كندي واحد من بين كل خمسة كنديين في جماعة قروية. وعلى الرغم من هذا المعطى الديموغرافي، يظل الولوج إلى وسائل النقل العمومي محدوداً جداً أو منعدماً في المناطق القروية.

وفي ظل هذه التحديات، أنشأت الحكومة الفيدرالية في 2021 صندوقاً للنقل العمومي في الوسط القروي، خصص له غلاف مالي يبلغ 250 مليون دولار على مدى خمس سنوات. وتهدف هذه الآلية إلى دعم الجماعات القروية والنائية والشمالية وكذا الجماعات التي تضم السكان الأصليين في بلورة وتنفيذ حلول نقل تستجيب للحاجيات المحلية.

وتهم المبادرات التي تستفيد من الدعم، على الخصوص، تطوير خدمات النقل عند الطلب، بما يتيح للمسافرين، لاسيما الأشخاص المسنون وذوو الاحتياجات الخاصة، حجز تنقلاتهم عبر التطبيقات الرقمية، حسب مواعيد مرنة وتستجيب لطلبات المسافرين.

III. نحو مخطط مندمج ومستدام للنقل القروي في خدمة تنمية المجالات القروية

انطلاقاً من هذا التشخيص الذي يتقاسمه مختلف الفاعلين الذين جرى الإنصات إليهم، واعتباراً للأهمية التي يكتسيها النقل في تعزيز الولوجية بالنسبة لسكان الوسط القروي وترسيخ ارتباطهم بدوايرهم ومجالاتهم الترابية، يوصي المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي بوضع **مخطط مندمج ومستدام للنقل في الوسط القروي**، كمحور أساسي ضمن الميثاق الوطني للتنقل المستدام والشامل في أفق 2035، الذي يوجد قيد الإعداد من طرف القطاع الحكومي المكلف بالنقل واللوجستيك.

ويرى المجلس أن عملية إعداد هذا المخطط المندمج يتعين أن تأخذ بعين الاعتبار المرتكزات التالية:

- **التفانيّة البرامج القطاعية ذات الصلة على المستوى الترابي؛**

⁵⁵ Espagne. (1987). *Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)*. Boletín Oficial del Estado (BOE), n°182, 31 juillet 1987, <https://www.boe.es/>

⁵⁶ République de Turquie. (2003). Road Transport Law (Law No. 4925), adoptée le 10 juillet 2003, Republic of Türkiye. (2004). Law on Metropolitan Municipalities No. 5216. Official Gazette of the Republic of Türkiye.

⁵⁷ لا سيما المقترضات المتعلقة برخص النقل التجاري، وقواعد السلامة، والعقوبات في حالة مخالفة القوانين الجاري بها العمل

⁵⁸ <https://logement-infrastructure.canada.ca/rural-trans-rural/rtsf-infographic-infographie-fstcr-fra.html>

- تشاور فعلي وموسع مع مجموع الفاعلين المعنيين؛
- مراعاة خصوصيات كل مجال قروي في برمجة أنماط النقل الملائمة.

كما ينبغي لهذا المخطط أن يضع ضمن أولوياته الأهداف التالية:

1. إعادة تموقع النقل القروي ضمن مسار التنمية الترابية، من خلال إدماجه في عمليات إعداد التراب، وذلك عبر تحقيق التوازن بين الواسطين الحضري والقروي، واعتبار الدوار وحدة ترابية أساسية؛
2. تقوية وتحديث المسالك القروية والطرق غير المصنفة، ولاسيما طرائق صيانتها وإصلاحها؛
3. تأطير مختلف أنماط النقل بهدف تأمين تنقل الساكنة القروية وممتلكاتها؛
4. تحسين تمويل النقل والتنقل في الوسط القروي، عبر مساهمة الجماعات الترابية والدعم المقدم من الدولة؛
5. تطوير تنقل قروي مترابط وفعال، يجمع بين بنيات تحتية ذات جودة وأنظمة نقل مختلفة وذكية من شأنها تيسير الولوج إلى الخدمات والفرص.

من هذا المنطلق، يقترح المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي مجموعة من التوصيات تتوزع إلى خمسة محاور رئيسية:

المحور الأول: تحسين البنيات التحتية الطرقية، من خلال استهداف الطرق غير المصنفة والمناطق القروية المعزولة، من أجل تعزيز الربط ودعم تنقل الساكنة القروية

1. إدماج النقل القروي ضمن السياسات العمومية الوطنية والجهوية، مع مراعاة الحاجيات الخاصة والتمايز للساكنة القروية، مع الحرص على ضمان الالتقائية بين برامج مختلف المستويات الترابية (برنامج عمل الجماعة، برنامج تنمية العمالة أو الإقليم، برنامج التنمية الجهوية) والمصالح اللامركزية؛
2. اعتماد مقاربة مندمجة ومنسقة تهدف إلى الحفاظ على البنيات الطرقية والمنشآت الفنية المنجزة في إطار مختلف برامج فك العزلة عن المناطق القروية وتنميتها وضمان استدامتها؛
3. إدراج مقتضيات خاصة ضمن مدونة السير تؤطر حركة السير على الطرق غير المصنفة والسياقة في الوسط القروي؛
4. العمل على التصنيف التدريجي لشبكة الطرق القروية غير المصنفة وربطها بشبكة الطرق المصنفة (الإقليمية والجهوية)؛
5. تعزيز ولوج ساكنة المناطق الجبلية والمناطق القروية المعزولة إلى خدمات النقل، مع إيلاء اهتمام خاص للدواوير التي تضم أقل من 50 أسرة.

المحور الثاني: تعزيز تخطيط وتنظيم النقل في الوسط القروي من أجل الاستجابة بشكل أفضل لحاجيات الساكنة القروية والمجالات الترابية

6. مراجعة الإطار القانوني المنظم لقطاع النقل، وذلك بهدف ملاءمته مع حاجيات المجالات الترابية القروية والساكنة المحلية، من خلال إدماج متطلبات الولوجية والتنقل لفائدة النساء واحتياجات الأشخاص في وضعية هشاشة (الأطفال، الأشخاص المسنون، الأشخاص في وضعية إعاقة)؛
7. تفعيل الاختصاصات الذاتية للجهات في مجال تنظيم خدمات النقل (النقل الطرقي غير الحضري للأشخاص بين الجماعات الترابية الواقعة داخل الجهة) وإعداد المخططات الجهوية للنقل داخل

النفوذ الترابي للجهة، وذلك من خلال تسريع إصدار المراسيم المتعلقة باختصاصات الجهة في مجال النقل والتنقل؛

8. مراجعة دفتر التحملات الخاص بالنقل المزدوج، من خلال تضمينه معايير تتعلق بجودة الخدمة وشروط السلامة، مع التصنيف على:

✓ آلية دعم مناسبة لتشجيع التنزيل الفعلي للنقل المزدوج وفق المعايير المعتمدة؛

✓ اعتماد مركبات نفعية للنقل القروي مصممة وفق نموذج صناعي جديد يراعي حاجيات نقل الأشخاص وممتلكاتهم، بشكل آمن وبأسعار في المتناول.

9. تبسيط وتسريع مساطر منح رخص النقل في الوسط القروي؛

10. مواصلة تجديد حظيرة مركبات النقل المزدوج في الوسط القروي، مع العمل على تعزيز شروط السلامة والراحة، وبما يجعله أكثر جاذبية للمستثمرين وبما يعزز الولوج إليه خاصة بالنسبة للنساء؛

11. تطوير حلول مستدامة للنقل الجماعي الرابط بين المراكز الحضرية والدواوير، مع تعزيز التنقل متعدد الأنماط (السكك الحديدية، التنقل المشترك في السيارات، مواقف السيارات المتصلة بوسائل النقل العمومي)؛

12. تشجيع الإدماج التدريجي والمقنن لأنشطة النقل غير المنظم، من خلال اعتماد آليات تشاركية وتحفيزية؛

13. وضع نظام معلومات وتتبع خاص بالنقل في الوسط القروي، بما فيها الأشكال غير المنظمة، من أجل توفير معطيات موثوقة تُسهم في تنوير السياسات العمومية في مجالي التنقل والسلامة الطرقية؛

14. إعداد مخططات أو دلائل للوقاية والسلامة الطرقية في الوسط القروي، على غرار تلك المعتمدة في الوسط الحضري، وذلك من أجل أخذ خصوصيات الوسط القروي بعين الاعتبار بشكل أفضل، لا سيما في ما يتعلق بالطرق غير المصنفة، والإكراهات الجغرافية، وتنقل الساكنة.

المحور الثالث: تعزيز السلامة والطابع المهني لخدمات النقل في الوسط القروي

15. تعزيز نمط تدبير النقل المدرسي عبر اللجوء إلى شركات التنمية، في إطار آلية التعاون بين الجماعات، مع الاستفادة من التجارب النموذجية، مع العمل على استكشاف أوجه التكامل المحتملة مع أنماط النقل الأخرى (الحافلات وسيارات الأجرة الخاصة بالمجال شبه الحضري)؛

16. تعزيز النقل الصحي من أجل ضمان ولوج سريع ومنصف إلى الخدمات الصحية، من خلال تعبئة الوسائل الملائمة (سيارات الإسعاف المجهزة- تدخلات استعجالية، المروحيات في إطار الشراكة مع مصالح الدرك الملكي)، والاستغلال الأمثل لحظيرة سيارات الإسعاف عبر آليات التعاون بين الجماعات؛

17. تنظيم النقل وإضفاء الطابع المهني عليه في قطاعات الفلاحة والصناعة والتجارة والخدمات، لضمان تنقل العاملين والعاملين في ظروف آمنة وملائمة.

المحور الرابع: ضمان الاستدامة المالية للبنيات التحتية وللنقل في الوسط القروي

18. إحداث آلية تمويل دائمة مخصصة لصيانة وإصلاح الطرق غير المصنفة، والمسالك القروية والفلاحية؛

19. تقديم الدعم المالي لقطاع النقل والتنقل في الوسط القروي (نقل مزدوج عصري وملائم، تجديد مركبات سيارات الأجرة والحافلات، شبكة القطار الجهوي)، وذلك في إطار شراكة بين الدولة والجماعات الترابية، مع الاسترشاد بالتجارب الناجحة على مستوى المدن.

المحور الخامس: النهوض بالابتكار التكنولوجي وبالتنقل القروي المستدام

20. تطوير حلول تكنولوجية مبتكرة ومستدامة تستجيب لحاجيات الساكنة القروية، وتستثمر مزايا التقدم العلمي والتقني، خاصة في مجالي الطاقات المتجددة والشبكات الذكية (محطات لامركزية لإنتاج وتوزيع الطاقة الشمسية الكهروضوئية والغاز الحيوي لفائدة المركبات الهجينة وغير ذلك)؛

21. تصنيع وطني لمركبات نفعية مُصمَّمة بكيفية تلبي حاجيات الساكنة في الوسط القروي وتراعي خصوصيات وصعوبات الطرق والمسالك القروية؛

22. مواكبة المشاريع المحلية في مجال الابتكار وتطوير أنشطة القرب المتعلقة بالنقل في الوسط القروي، عبر تقديم دعم تقني وقانوني ومالي قائم على مبدأ الاستهداف، مع تعزيز قدرات الشباب من خلال برامج للتكوين التطبيقي في مهن النقل والصيانة والتجهيزات وتدبير خدمات التنقل المراعية لخصوصيات المجال القروي؛

23. تسريع وتيرة رقمنة خدمات النقل والتنقل، خصوصاً فيما يتعلق بتدبير الرخص، ومراقبة المركبات، وتطوير عرض نقلٍ حسب الطلب يراعي حاجيات وإكراهات المجالات القروية بالمغرب.

الملحق رقم 1: لائحة أعضاء اللجنة الدائمة المكلفة بالجهوية المتقدمة والتنمية القروية والترايبية

عبد المولى عبد المومني	حسن بوبريك
للا نزهة العلوي	عبد الرحيم كسيري
ادريس بلفاضلة	عبد الرحمان قنذيلة
عبد الحي بسة (مقرر الموضوع)	أحمد أعياش
محمد دحماني	لحسن والحاج
محمد عبد الصادق السعيد (الرئيس)	مينة الرشاطي (المقررة)
كمال الدين فاهر	حكيمه حميش
محمد فيكرات	عبد الرحمان الزاهي
عبد اللطيف الجواهري	الزهرة زاوي
جامع المعتصم	مصطفى اخلافة
مصطفى بنحمزة	

الخبراء الذين واكبوا اللجنة

الخبيران الدائمان بالمجلس	ياسمينه الدكالي
	عمر ابن عيدة
الخبير المكلف بالترجمة	إبراهيم لساوي

الملحق رقم 2: لائحة الفاعلين الذين تم الإنصات إليهم⁵⁹

الفئة	الفاعلون
قطاعات حكومية	- وزارة النقل واللوجستيك - وزارة الداخلية (المديرية العامة للجماعات الترابية) - وزارة التجهيز والماء - وزارة الاقتصاد والمالية - وزارة الفلاحة والصيد البحري والتنمية القروية والمياه والغابات - وزارة التربية الوطنية والتعليم الأولي والرياضة - وزارة إعداد التراب الوطني والتعمير والإسكان وسياسة المدينة
هيئات ومؤسسات عمومية	- صندوق تمويل الطرق

⁵⁹ الترتيب حسب تاريخ جلسة الإنصات.

	- المندوبية السامية للتخطيط - الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية
تنظيمات مهنية	- جامعة النقل واللوجستيك
جماعات ترابية	- جمعية جهات المغرب - الجمعية المغربية لرؤساء مجالس العمالات والأقاليم - الجمعية المغربية لرؤساء مجالس الجماعات - مؤسسة التعاون بين الجماعات "الصويرة للنقل" - شركة التنمية "مدرستي"، تمارة
خبراء وباحثون	- حسن رامو، مستشار في مجال التهيئة والتنقل، أستاذ باحث معهد الدراسات الإفريقية/ جامعة محمد الخامس بالرباط - محمد حنزاز، أستاذ التعليم العالي بالمعهد الوطني للتهيئة والتعمير - عبد السلام دحمان السعيد، رئيس جمعية تاركة للتنمية والبيئة - جامع المعتصم، الرئيس الأسبق لمجلس جماعة سلا (2015-2021)، وعضو المجلس الاقتصادي والاجتماعي والبيئي.
زيارة ميدانية	- إقليم الخميسات (تم عقد لقاءات مع: عامل الإقليم، والمصالح اللامركزية، ومجالس الجماعات القروية والمجلس الإقليمي، والمهنيين، مع القيام بزيارة للسوق الأسبوعي – جمعة حودران)