

وثيقة معلومات البرنامج (PID)
البرنامج المتمحور حول النتائج - النقل الحضري في المغرب - مرحلة التقييم

تقرير رقم: PID0022199

| | |
|------------------------------------|---|
| اسم البرنامج | برنامج النقل الحضري في المغرب |
| المنطقة | منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا |
| الدولة | المغرب |
| قطاع | النقل |
| أداة إقراض | البرنامج مقابل نتائج |
| رقم تعريف البرنامج | P149653 |
| رقم تعريف البرنامج الأصلي | |
| المقترض/ المقترضون | حكومة المغرب |
| الجهة المنفذة | وزارة الداخلية - المديرية العامة للجماعات المحلية |
| تاريخ إعداد وثيقة معلومات البرنامج | 19 فبراير 2015 |
| التاريخ المقدر لتقييم الإنجاز | 30 أبريل 2015 |
| التاريخ المقدر لموافقة مجلس | 8 يوليو 2015 |

1- سياق البلد

لقد سار المغرب على مسار تنمية اقتصادية ثابت في العقود الماضية في الوقت الذي يواجه فيه تحديات اجتماعية. ذلك أن نمو الناتج المحلي الإجمالي للفرد الواحد بلغ في الآونة الأخيرة متوسطا نسبته 4.4 في المائة على مدى عشر سنوات مقابل 4 في المائة خلال الفترة مابين 1994-2003، أما الناتج المحلي الإجمالي للفرد فقد انقل من 1.881 دولار أمريكي في عام 2004 ليصل إلى 3.108 دولار أمريكي في عام 2013. كما أثبت المغرب مرونة نسبية في وجه الركود الاقتصادي العالمي الأخير. لكن على الرغم من هذه المكاسب الاقتصادية التي ساهمت في انخفاض حاد في معدل البطالة الإجمالي (من 15.8 في المائة عام 1990 إلى 9 في المائة في عام 2013)، لا زال غياب فرص العمل يشكل قضية اجتماعية خطيرة بالنسبة للمواطنين عموما والشباب على وجه الخصوص. ذلك أن حظوظ تشغيل القوى العاملة التي تتراوح أعمارها بين 15 و 24 عاما أقل مرتين من حظوظ تشغيل الكبار الذين تصل نسبة البطالة بين صفوفهم إلى 18.5 في المائة. وبشكل عام، لا ينشط اقتصاديا في المغرب إلا أقل من نصف ساكنته، مما يشكل أحد أدنى معدلات مشاركة اليد العاملة بين الاقتصادات الناشئة. وينطبق هذا بشكل خاص على النساء اللواتي يتوفرن على نسبة مشاركة جد متدنية لا تبلغ إلا 25 في المائة. وبذلك يكمن التحدي الكبير في توسيع نطاق الاستفادة من الفرص للمواطنين الذين لهم أصوات محدودة و الذين يقصون من المشاركة في الاقتصاد بما لا يتناسب مع عددهم في المجتمع.

و يوجد المغرب حاليا في مرحلة متقدمة نسبيا من التحول الحضري بسبب الهجرة القروية والنمو السريع في عدد سكان المدن في العقود الأخيرة. حيث يقيم عشرون مليون نسمة حاليا في المدن، أي 60 في المائة من سكان البلاد؛ مقابل 5 مليون في عام 1970 (35% من مجموع السكان). وبحلول عام 2050، من المتوقع أن يستقر 70 في المائة من السكان في المناطق الحضرية، أي إضافة عشرة ملايين نسمة لعدد السكان في المناطق الحضرية. أما الساكنة القروية فستبقى نسبيا مستقرة في الغالب لنفس الفترة¹. و يوجد حوالي ثلث سكان المناطق الحضرية، بما يمثل ما يقرب من 6 ملايين نسمة، في التجمعات التي يزيد عدد ساكنتها عن المليون نسمة. و تنتمي أغلب المناطق الحضرية باستمرار في المغرب في ضواحي مدنها التي تشهد كثافة منخفضة نسبيا، بعيدا عن المناطق ذات الكثافة العالية المتواجدة في المراكز الحضرية.

و تساهم المناطق الحضرية أكثر فأكثر في الاقتصاد المغربي في حين لا يزال الفقر والضعف وعدم المساواة راسخا و مرسخا في الحواضر. يعتبر القطاع الحضري في البلاد أهم مساهم في الاقتصاد الوطني، إذ تمثل المدن حوالي 75 في

¹ - توقعات مستقاة من المفوضية السامية في التخطيط HCP، و هي وكالة حكومية مكلفة بالإحصائيات.

المائة من الناتج المحلي الإجمالي للمغرب. وعلى الرغم من ذلك، فإن ما يقرب من مليون نسمة (5.3 في المائة من سكان المناطق الحضرية) في المدن المغربية يعيشون تحت عتبة الفقر النسبي، إذ يعتاشون بأقل من 1.3 دولار من النفقات في اليوم الواحد. كما أن 13.6 في المائة إضافية من سكان المناطق الحضرية (أكثر من 2.3 مليون مواطن) يعتبرون ضعفاء اقتصاديا بمعدل إنفاق يومي يتراوح بين 1.3 دولار و 1.9 للشخص الواحد². لذلك ثمة احتمال أكبر من المتوسط لوقوع هذه الفئة من السكان في الفقر عند تعرضها لأزمات و مشاكل شخصية سلبية. لأن انعدام المساواة يعوق إمكانات النمو الاقتصادي التي من شأنها أن تخفض معدلات الفقر أكثر و تؤخر ظهور طبقة وسطى أكبر.

وقد زاد الطلب على التنقل في المناطق الحضرية في المدن المغربية الرئيسية والثانوية بشكل حاد في العقود الأخيرة. عديدة هي العوامل التي من المتوقع أن تستمر خلال العقود القادمة و التي تفسر هذا الوضع. فقد توسعت و تمددت مدن البلاد بسرعة بسبب التحضر المستدام ووفرة طلب السكان للمناطق السكنية الأقل كثافة. وقد أدى التقدم الاقتصادي في الأونة الأخيرة في المغرب إلى ظهور أنشطة ذات وثيرة سريعة انتشار العديد من الأنشطة التجارية خارج مراكز المدن. كما ساهمت تحولات مجتمعية هامة، مثل الحضور الأكبر للمرأة في سوق العمل واستقلالية أكبر للأسر الشابة في زيادة احتياجات التنقل. وقد أدت هذه التغييرات إلى نمو كبير في الرحلات، حيث ضاعفت معظم المدن على الأقل إجمالي عدد الرحلات في الثلاثين سنة الماضية. كما لوحظت زيادة مهمة في المسافات التي تقطعها و سائل النقل العمومية. مما وضع ضغطا هائلا على أنظمة النقل الحضرية في المدن الرئيسية في المغرب.

ساهم الربيع العربي في التأكيد على الطلب القوي من المواطنين لتحسين الخدمات العامة، خاصة في المناطق الحضرية. وكانت النتائج التي تحققت من خلال التحول السياسي السلمي اعتماد برنامج شامل يتيح تعزيز إطار الحكامة من أجل تحفيز الإصلاحات السياسية والمؤسسية والاجتماعية التدريجية. أما الدستور الذي اعتمد في عام 2011 فقد أقر صراحة بالحقوق الاجتماعية المعترف بها للمواطنين و شكل إطارا لتحسين الإدارة المحلية للشؤون العامة من خلال ترسيخ اللامركزية. وقد كان تحقيق الإصلاحات التي وعدت بها الحكومات المركزية والمدن³ بالتأكيد أبطأ مما كان متوقعا لعدة أسباب، منها البيئة الاقتصادية الخارجية غير المواتية نسبيا التي أثرت في البلاد، والضعف المستمر في القدرة على إدارة الطلب المتزايد على الخدمات العامة، خاصة على المستوى المحلي. ولا تزال هناك حاجة إلى إحراز تقدم أسرع، ولا سيما في مجالات جودة الخدمات العامة المقدمة.

II. السياق القطاعي (أو متعددة القطاعات) و المؤسسي

تعتبر المدن مسؤولة عن النقل الحضري العمومي بدعم وإشراف من الحكومة المركزية. الميثاق الجماعي (CHARTE Communale) لسنة 1960 نقل تقديم خدمات النقل الحضري العمومي- بما في ذلك صيانة البنية التحتية ومعدات- إلى المدن. إذ تقدم خدمات النقل الحضري العمومية في معظم المدن من قبل المشغلين الخاصين بموجب عقود امتياز أو خدمات مفوضة. وزارة الداخلية، من خلال المديرية العامة للجماعات المحلية (DGCL)، هي الوزارة الوصية على القطاع. وهي مسؤولة على تقديم الدعم لأنشطة المدن والإشراف عليها في مجال النقل الحضري، بالإضافة إلى تصميم وتنفيذ ورصد تدابير محددة على المستوى المركزي لتعزيز هذا القطاع و إنعاشه. أما وزارة الاقتصاد والمالية (MEF)، وخاصة مديرية الميزانية (DB)، فتكمن مسؤوليتها في تمويل انتقائي للبنية التحتية للنقل الحضري من خلال الميزانية العامة. و تشرف وزارة التعمير (MU) على تنظيم استخدام الأراضي في المناطق الحضرية التي تؤثر تأثيرا قويا على التنمية الحضرية والنقل الحضري. و تقدم وزارة التجهيز والنقل والخدمات اللوجستية (METL) الدعم التقني لتنفيذ مشاريع النقل الحضري.

²- بيانات مستقاة من المفوضية السامية في التخطيط.

³- تسمى أيضا بلديات أو جماعات حضرية.

يعاني مستعملو النقل الحضري العمومي من عدم كفاية السرعة و نقص الموثوقية. إذ أن السرعة التجارية لوسائل النقل الحضري العمومي منخفضة للغاية و لا يمكن توقعها. فقد تهوي السرعة إلى حوالي 5 كيلومتر في الساعة في المتوسط في أكثر المناطق الحضرية في البلاد خلال ساعات الذروة، وهو مشابه إلى حد كبير لأسوأ البلدان المتوسطة الدخل. و يرجع هذا الأمر في معظمه إلى التوقفات غير الضرورية و المتكررة، والاحتكاك بالسيارات، و الركوب و النزول غير الفعال، و الازدحام. فيفقد المواطنون الوقت والإنتاجية وجودة الحياة. كما أن لها آثار مالية هامة على القطاع الخاص، حيث يرى مشغلو النقل الحضري أن ذلك يزيد تكاليف التشغيل بنسبة 10 في المائة على الأقل. وبالإضافة إلى ذلك، فإنه يجعل النقل الحضري العمومي عاريا من الموثوقية، فتصبح الجداول الزمنية للحافلة عديمة الفائدة، بل و يسهم في تكريس عدم جاذبية هذا القطاع للمواطنين الذين قد يفضلون المشي، و إن لبضع كيلومترات، لما يتعلق الأمر برحلات يكون فيها عنصر الوقت حساسا. و على نفس المنوال يبقى تواتر الخدمة غير متوقع لأن معظم عقود النقل العمومي الحالية أبرمت بناء على إطار قانوني ضعيف، يفتر إلى مقتضيات تعاقدية حول جودة الخدمة قابلة للتنفيذ.

تبقى الاستدامة الاجتماعية للقطاع غير كافية، ولا سيما بالنسبة للفقراء والنساء. لا يستطيع الفقراء في معظم الأحيان استعمال خدمات النقل العمومي، لأن تغطيتها للأحياء الفقيرة لا تكفي في الأغلب الأعم بسبب تواجدها في المناطق الحضرية الهامشية و بسبب رداءة الطرق. وعلى الرغم من الأسعار المنخفضة نسبيا مقارنة مع الدول الأخرى ذات الدخل المتوسط، إلا أن الفئات الفقيرة لا تستطيع تغطية أسعار النقل الحضري نظرا لضرورة الجمع بين وسائل نقل مختلفة. حيث يمكن أن يمثل النقل الحضري 20% من دخل أفقر الأسر في المغرب. ليبقى المشي الوسيلة الأساسية لتنقل الفقراء، على الرغم من أن البيئة الحضرية غير مواتية إلى حد كبير للمارة و رغم الطول المستمر للرحلات. فيصبح ذلك عائقا أمام حصولهم على فرص العمل والتعليم والخدمات الصحية، فيستدیم و يستفحل العجز الحالي الحاصل من حيث الاندماج الاجتماعي. أما قضايا المساواة بين الجنسين في مجال النقل الحضري العمومي فتكتسي بدورها أهمية خاصة في المغرب. بالفعل و مقارنة مع الرجل، قليلا ما يحتمل أن تكون للمرأة رخصة سياقة. و من جهة أخرى يتم بين الفينة و الأخرى الإبلاغ عن حالات سوء السلوك، والتحرش، أو العنف تجاه مستعملي وسائل النقل العمومية عامة و تجاه المرأة بشكل خاص. كما أن غالبية النساء في المدن الكبرى تعتبرن أن وضعية وسائل النقل العمومية، وخاصة من حيث السلامة، تحول دون وصولهن إلى الخدمات الاجتماعية الأساسية، و تحد من مشاركتهن في القوة العاملة، مما قد يقلص من دخلهن .

هناك حاجة ماسة لتحسين التكامل و تسهيل إتاحة و سائل النقل الحضري العمومي لمستعمليها. يضطر معظم مستعملي هذه الوسائل إلى جمع غير فعال لتذاكر ، و بطاقات، و أسعار مختلفة لنفس الرحلة بسبب النقص في قابلية التشغيل البيئي المتعدد الوسائل. تعمل و سائل النقل المختلفة طبقا لجداول غير منسقة و و يعتبر أصحابها بعضهم البعض منافسين لا متكاملين. كما أن معظم أنظمة النقل الحضرية تفتقر إلى أنظمة معلومات آنية للركاب توفر المعلومات في الوقت المناسب بشأن الخيارات و الجداول الزمنية بين الوسائل المتاحة للركاب المحتملين. أضف إلى ذلك أن القدرة الحالية لمحطات التحويل سهل الاستعمال⁴ غير كافية لتلبية احتياجات المستعملين ، فلا يكون أمام الركاب عادة إلا خيار ركن سياراتهم الخاصة في مناطق بعيدة لوقوف السيارات ، استخدام سيارات الأجرة الفردية أو المشتركة و / أو المشي لمسافات طويلة على نحو متزايد للوصول إلى وسيلة الربط. الوصول إلى وسائل النقل العمومي يشكل معضلة خاصة للأشخاص الذين يعانون من محدودية الحركة ، الذين تمثل نسبتهم ما يصل إلى 18 في المائة من المواطنين في المدن الكبرى (بما في ذلك كبار السن والنساء الحوامل أو الحاملات للأطفال). البنية التحتية الحضرية مثل الأرصفة وممرات المشاة، ومحطات الحافلات تفتقر بشدة إلى سمات و مرافق الإتاحة مثل السلالم وممرات الوصول، والمصاعد، وأماكن الجلوس، و الإشارات. أما الصعود في الحافلات فقد يشكل صعوبة كبيرة بالنسبة للذين يعانون من محدودية الحركة، خصوصا عندما لا تتوقف الحافلات حصريا في محطات معينة.

يتميز قطاع النقل الحضري بتزايد الازدحام وسوء السلامة الطرقيّة. توجد البلاد في قمة هرم بلدان منطقة الشرق الأوسط و شمال إفريقيا من حيث حوادث السير. في عام 2012، وقعت 48.214 حادثّة في المناطق الحضرية في البلاد، مما أدى إلى 1350 حالة وفاة و 4570 إصابات خطيرة و 61180 إصابات طفيفة⁵. و تؤثر حوادث السير بنسبة أعلى و غير متناسبة على الفقراء من المشاة وراكبي الدراجات العادية و الدراجات النارية و مستخدمي الطريق الأكثر

⁴- بما في ذلك مرافق الوقوف التشجيعية و مواقف سيارات الأجرة المجاورة لمحطات النقل.

⁵- آخر المعطيات المتوفرة من اللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير (2012).

ضعفاً و تتسبب في معظم الوفيات والإصابات الناجمة عن حركة السير. وبالإضافة إلى ذلك، تشكل الحوادث عبئاً اقتصادياً على المجتمع والأسر يقدر بنحو 2% في المائة من الناتج المحلي الإجمالي. كما يشكل الازدحام المروري أيضاً مشكلة خطيرة في المناطق الحضرية الرئيسية في البلاد. على سبيل المثال أكثر من ثلث النقاط الرئيسية في الدار البيضاء تعاني حلياً من الازدحام القوي. و اعتباراً للوثيرة و النزعة الحالية، يمكن لشبكة الطرق في المناطق الحضرية الرئيسية الأخرى أن تصل إلى مرحلة الإشباع في المستقبل القريب. كما أن الازدحام يؤثر سلباً على جودة الحياة والاقتصاد. إذ يسبب التوتر والإحباط بين المواطنين، ويضيع الوقت والإنتاجية، و يزيد من استهلاك الوقود و من تكاليف تشغيل المركبات (VOC)، مما يقلل في النهاية من القدرة التنافسية للمدن بفعل زيادة تكاليف النقل للشركات والصناعات.

يقصر الضعف الملموس للاستثمار جزئياً الوضع الحالي للقطاع. في الماضي القريب، لم تمثل نفقات الحكومة المركزية والبلديات على البنية التحتية للنقل في المناطق الحضرية سوى ثلث الاستثمارات اللازمة لتلبية احتياجات المواطنين⁶. وقد ركزت معظم البلديات استثماراتها المتواضعة في مجال التنقل في المناطق الحضرية على توسيع الطاقة الاستيعابية للطرق، بدلاً من النقل الحضري العمومي، للتعامل مع الزيادة الكبيرة في ملكية السيارات على مدى العقد الماضي. وتظل احتياجات البنية التحتية للمواصلات الحضرية العمومية كبيرة، حيث تحتاج إلى حوالي 3 مليار دولار خلال العقد المقبل وفقاً لوزارة الداخلية. وهناك عدة عوامل تفسر ضعف الاستثمار الحالي. للمدن موارد مالية محدودة لتخصيصها للقطاع بسبب محدودية قدرة فرض الضرائب على المستوى المحلي، إذ تقتصر في الغالب على فرض الضرائب على الممتلكات ومختلف العائدات الطفيفة للرخص. أما بالنسبة لميزانياتها، لا تزال المدن تعتمد على التحويلات المالية (بمعدل 60% في المائة من ميزانيتها)؛ في الوقت الذي تجمع فيه الحكومة المركزية 30% من ضريبة القيمة المضافة الوطنية نيابة عن المدن؛ مما يحد من قدرة الاقتراض المحلية. وأخيراً، عدم وجود آلية تمويل منظمة من قبل الحكومة المركزية لدعم هذا القطاع يعوق تمويل وسائل النقل العمومي.

وقد أوقفت الاستدامة المالية الضعيفة تطوير هذا القطاع. أفلست عدة شركات عامة وخاصة أو توقفت عن العمل خلال العقد الماضي⁷ وهي نفس الوضعية الهشة التي لا زالت سائدة في القطاع. فوصل العجز السنوي للنقل الحضري العمومي 55 مليون دولاراً أمريكياً في 2013 في الدار البيضاء وفي الرباط الكبرى، أكبر المناطق الحضرية في البلاد. ولا تغطي الإيرادات سوى مبلغاً متواضعاً من تكاليف التشغيل لعدة أسباب. فالأسعار منخفضة نسبياً بالمقارنة مع البلدان الأخرى ذات الدخل المتوسط؛ التي لا يحظى فيها القطاع بالدعم في الغالب، ونادراً ما تم رفعها نتيجة للضغوط السياسية. كما أن عقود الإمتيازات تفرض في كثير من الأحيان التزامات الخدمة العمومية على المشغلين، مثل ربط المناطق النائية شبه الحضرية بالمراكز الحضرية أو تقديم أسعار ميسرة للطلاب ولتلاميذ المدارس دون تعويض كامل من قبل الحكومة. كما تعاني الشركات من المنافسة الفوضوية من طرف سيارات الأجرة المشتركة والقطاع غير الرسمي⁸ على المسارات الطرقية الأكثر ربحية. و تتزايد تكاليف التشغيل لمعظم مشغلي القطاع بفعل التكاليف المرتفعة للصيانة والصيانة والوقود بسبب شيخوخة أساطيلها وارتفاع تكاليف الموظفين من فرط اليد العاملة المتراكمة تاريخياً. في ظل هذه البيئة الصعبة، غدت الشركات غير قادرة على تجديد أساطيلها أو توسيع نطاق خدماتها لمواكبة الطلب.

عدم كفاية القدرات المؤسسية لا يزال سائداً في القطاع على الرغم من التحسن في السنوات الأخيرة. القدرة المركزية لمراقبة القطاع، وتصميم وتنفيذ برامج الدعم التقني للمدن لا تزال عمليات جارية. إذ تتوفر مديرية التنقل في المناطق الحضرية والنقل (DDUT) على الخبرة الكافية والقدرة على تقديم التوجيه التقني للمدن، خاصة لإعداد الخطط الرئيسية للتنقل في المناطق الحضرية (Déplacements Urbains - PDU). ومع ذلك، لا تتوفر إلا على موارد بشرية محدودة بالمقارنة مع مسؤولياتها. كما تفتقر وزارة الداخلية للنظم والأدوات اللازمة (مثل نظام رصد و تقييم مناسب مركزي و كافي لقطاع النقل الحضري) لدعم هذا القطاع. وعلى الصعيد المحلي، فإن معظم المدن تفتقر إلى القدرة على أداء دورها كاملاً في هذا القطاع. فهناك ندرة في الموظفين ذوي الخبرة والمهارة التقنية الكافية، على الرغم من عدة مبادرات لبناء القدرات أثبتت جدارتها وإن كانت محدودة النطاق. وعلاوة على ذلك، عادة ما تغطي على الخدمات البلدية المسؤولة عن النقل الحضري مهامها و أدوارها التنفيذية والإدارية. وبالإضافة إلى ذلك، فإن غالبية المدن (وخاصة الصغيرة منها) تبقى محدودة من حيث القدرة على التنفيذ لأنها تفتقر إلى الخبرة في إدارة المشاريع المعقدة و العقود الكبرى المبرمة مع القطاع الخاص للنهوض بالأعمال والخدمات المدنية.

⁶ - حسب المذكرة الإستراتيجية حول النقل الحضري التي هيئها البنك في 2008.

⁷ - أهم الأمثلة في هذا السياق الوكالة المستقلة للنقل بالدار البيضاء في 2004 و ستايريو في ولاية الرباط الكبرى في 2011.

⁸ - سيارات الأجر غير النظامية و الحافلات و الدراجات النارية الثلاثية العجلات.

يستفحل النقص في التنسيق المؤسسي للقطاع على الرغم من التدابير المتخذة. ولا يزال تنسيق سياسات وبرامج القطاع بين أهم الوزارات ذات الصلة دون المستوى الأمثل. في عام 2010 تم تأسيس المجلس الوطني للنقل الحضري (CNDU) ألا أنه لم يف إلى حد الآن بالعرض الذي وضع من أجله على أكمل وجه. وعلاوة على ذلك، تظل إدارة القطاع والإشراف عليه مجزئة بين مختلف المديرية التابعة للوزارة الوصية مع تداخل المسؤوليات أحيانا. وعلاوة على ذلك تبقى مجهودات المدن من أجل التنسيق المحلي في هذا القطاع لتحقيق التآزر و التناسق بين مكونات الشبكة أو بلوغ مستوى الإقتصادات الكبرى عملا جاريا أيضا. فالترتيبات المؤسسية اللازمة لوضع أسس التعاون بين البلديات لم يتم تطبيقها على نطاق واسع وليست وظيفية بالكامل منذ بدء العمل بها بموجب تعديل الميثاق الجماعي في 2009. على مستوى التكتل السكاني، كان من المتوقع أن تلعب وكالات إدارة النقل والتخطيط الحضري دورا تنسيقيا هاما في قطاع. ومع ذلك، فإن التجربة النموذجية في الدار البيضاء، وإن كانت ناجحة في جوانب كثيرة، إلا أنها لا زالت تفتقر إلى الاستقلالية و السلطة الرسميين. و يمكن لكيانات أخرى، وخاصة الجهات والمحافظات، والولايات⁹، ووكالات التنمية الحضرية أن تتخذ تدابير، على حدة أو من خلال التعاون الرسمي مع المدن، وتعالج قضايا النقل الحضري، كل في حدود قدراته الخاصة.

أثرت السياسات غير الكافية سلبا على النقل الحضري. السياسات المتعلقة بالسيارات (على سبيل المثال تسهيل الحصول على قروض السيارات) اعتمدت في الماضي القريب من قبل الحكومات المتعاقبة للتكيف مع ارتفاع الطلب على التنقل في المناطق الحضرية. و أدت هذه السياسات، جنبا إلى جنب مع التنمية الاقتصادية والاجتماعية، إلى زيادة سريعة في ملكية السيارات في العقد الماضي (1.300.000-2.300.000 سيارة). في غياب سلطات النقل الحضرية المحلية للتخطيط والتنظيم، لم يشجع استخدام وسائل النقل الحضري العمومية من قبل المواطنين في المغرب إلا في السنوات الأخيرة. فالحافلات، التي عادة ما تكون وسيلة النقل الأكثر كفاءة وفعالية من حيث التكلفة في المدن، لا تزال لا تستفيد من خطط الأولوية أو الممرات المخصصة على الطرق، كما هو شائع في البلدان ذات الدخل المتوسط. في المغرب، تضطر الحافلات لمشاركة الطرق الحضرية المزدحمة بشدة مع السيارات التي تشغل أكبر مساحة على الطريق لكل راكب. وعلاوة على ذلك، نظرا لضعف التطبيق، فإن الفراغ الناجم عن نقص خدمات الحافلات قد ملأته وسائل نقل جماعية أخرى، مثل سيارات الأجرة المشتركة والقطاع غير الرسمي. و سائل و أشكال النقل هذه تبقى مجزأة وسينة التنظيم، وبالتالي تولد عوامل خارجية اجتماعية وبيئية سلبية. وأخيرا، في سياق التضرر السريع والنقل والتخطيط الحضري لم يتم إدماج النقل و التخطيط الحضري (بما في ذلك استخدام الأراضي) إدماجا صحيحا و مناسبا، كما يتضح ذلك من التوسعات الحضرية الحديثة و البعيدة مع استمرار ضعف الوصول للشغل و الخدمات الحضرية في أكبر تجمع سكاني في البلاد.

III. نطاق البرنامج

1-1 برنامج الحكومة

وقد صممت الحكومة المغربية برنامجا واسعا و متماسكا من الاستثمارات والإصلاحات المؤسسية لتطوير قطاع النقل الحضري في البلاد. وللقيام بذلك، تشاورت مع العديد من أصحاب المصلحة، بما في ذلك ممثلي المدن، والأكاديميين، والمشغلين الخاصين والمستشارين وأعضاء منظمات المجتمع المدني. كما ساهم البنك بشكل كبير في صياغة البرنامج، بالتعاون مع الجهات المانحة الأخرى. في الواقع، في السنوات الأخيرة، أصدر البنك عدة تحاليل مفصلة عن مختلف جوانب النقل الحضري في المغرب، كخطة عمل إستراتيجية من أجل الإصلاحات، ودراسة عن خطط التمويل،

⁹ تقسيمات جهوية إدارية للدولة تضم عدة عمالات و تكون مسؤولة عن (i) الإشراف على المشروعات الجهوية و مراقبتها، (ii) دعم التعاون بين البلديات (iii) و الإشراف على تنفيذ المشاريع المنفذة بالشراكة بين البلديات.

واستعراض حول الإعاقة والنقل الحضري. وبالإضافة إلى ذلك، يقدم البنك التوجيه الاستراتيجي المنتظم للحكومة المركزية والمدن خلال تنفيذ خطة 2011 لتطوير النقل الحضري وإعداد عملية برنامج مقابل النتائج المقترحة.

ويجمع برنامج الحكومة تدابير الحكومة المركزية ومبادرات المدن¹⁰. بسبب مشاكل النقل الحضري الأكثر حدة في المناطق الحضرية الكبرى يركز البرنامج على أكبر 11 التجمعات السكانية في البلاد (التي تضم المدن الرئيسية الأساسية و الثانوية)، بما في ذلك الدار البيضاء الكبرى (4 ملايين نسمة)، الرباط-سلا-تمارة¹² (2 مليون نسمة)، فاس (مليون نسمة)، (1)، أكادير الكبرى (1 مليون نسمة)، طنجة (1 مليون نسمة)، (1 مليون نسمة) مكناس (0.5 مليون نسمة)، القنيطرة (0.4 مليون نسمة)، وجدة (0.4 مليون نسمة)، وتطوان، مرتيل (0.4 مليون نسمة).

أهداف برنامج الحكومة : (i) تقليل الفوارق الاقتصادية عن طريق تحسين وصول المواطنين إلى الخدمات الاجتماعية والفرص الاقتصادية، و (ii) تشجيع التنمية الاقتصادية في المناطق الحضرية من خلال تحسين الإنتاجية وتحسين النقل الحضري. من أجل تحقيق هذه الأهداف، ينقسم البرنامج إلى ثلاثة برامج فرعية: (i) برنامج فرعي 1: تعزيز مؤسسات القطاع. (ii) برنامج فرعي 2: زيادة الموارد المالية للقطاع واستدامتها؛ و (iii) برنامج فرعي 3: تسليم البنية التحتية والأنظمة والخدمات لتحسين وصول المواطنين إلى الفرص الاقتصادية والخدمات الاجتماعية.

البرنامج الفرعي 1: تعزيز مؤسسات القطاع

يعاني تطوير قطاع النقل الحضري من نقص في القدرة المؤسسية والتنسيقية للمدن. إذ لا تزال جهود التنسيق المحلي التي تبذلها المدن في القطاع غير مكتملة حيث أن مدنا من نفس الجهة قد تعتمد تدابير نقل حضري متناقضة. وعلاوة على ذلك، فإن معظم المدن تفتقر إلى القدرة على النهوض بدورها في تقديم الخدمات في هذا القطاع كما يتعين ويجب. إذ تفشل غالبية المدن (وخاصة الصغيرة منها) في توفير البنية التحتية الحضرية والنقل والخدمات بسبب افتقارها إلى الخبرة في مجالين اثنين هما: إدارة المشاريع المعقدة، وإدارة العقود مع مقدمي الأشغال والخدمات من القطاع الخاص.

وقد حالت هذه الأمور، في السنوات الأخيرة، مع ضعف التنظيم، دون توفير خدمات النقل العمومي من قبل المشغلين الخاصين. ويتضح ذلك من الهفوات المتكررة في الخدمة أو الإنهاء المبكر لعقد مدته 15 عاما مع شركة الحافلات الرئيسية في الرباط. ونتيجة لذلك، أصبح المواطنون ومسئولو الحكومة المركزية، وممثلو المدينة يجمعون على الحاجة إلى تجربة نموذج مؤسسي جديد لتخطيط وتقديم خدمات النقل العمومي وبنية التحتية. وقد ساند البنك أيضا هذا النهج عبر دراسة معمقة حول إصلاح المرافق ودراسة العديد من العمليات¹³ المعتمدة أو الجارية، والمساعدة التقنية¹⁴.

وقد وضعت وزارة الداخلية البرنامج الفرعي 1 لتعزيز مؤسسات قطاع النقل الحضري. حيث عرض وناقش في العديد من الفعاليات، وأقره مسئولو الحكومة المركزية، ورحب به ممثلو البلديات والمواطنين في المناطق الحضرية. ويهدف هذا البرنامج الفرعي إلى تعزيز: (i) قدرة الحكومة المركزية على مراقبة القطاع. (ii) التنسيق المؤسسي بين المدن على مستوى التكتلات السكانية وتجمعاتها. (iii) الموارد التقنية للمدن من أجل التخطيط للنقل الحضري؛ (iv) القدرة التقنية للمدن لتخطيط للنقل الحضري؛ (v) قدرة المدن على توفير البنية التحتية والخدمات ورصدها وتتبعها؛ و (vi) الترتيبات التعاقدية بين المدن وشركات خاصة.

¹⁰- لأن مسؤولية النقل الحضري مفوضة للمدن بموجب الميثاق الجماعي.

¹¹- بناء على آخر إحصاء للتجمعات السكانية وتوقعات النمو (2004).

¹²- يشار إليها أيضا ب تسمية الرباط الكبرى.

¹³- خطة التنمية المتعلقة بالبنافيات الصلبة و خطة التنمية المتعلقة بالنقل الحضري و البرنامج مقابل النتائج المتعلق بالحكمة المحلية (قيد الإعداد).

¹⁴- برنامج دعم الجماعات الترابية TA

قدرة الحكومة المركزية على مراقبة القطاع

تعتبر الحكومة المركزية، من خلال وزارة الداخلية أساساً، المسؤولة على الإشراف على النقل الحضري المحلي وعلى دعمه المالي والتقني. ومع ذلك، و لتدقيق تدخلها و توجيهه، تعتمد الحكومة المركزية حالياً على نظم الرصد والتقييم التي تعتمد في معظمها على التقارير و تكون محدودة في العمق والنطاق؛ مما يعيق الرصد الدقيق والمنهجي لتقدم و أداء هذا القطاع و يؤدي إلى دعم الحكومة المركزية لهذا القطاع بشكل متأخر و غير مركز. لذلك، وكجزء من برنامج الحكومة، تعترم وزارة الداخلية في المستقبل القريب تطوير نظام رصد وتقييم -معزز و مقوى- يعتمد على الحاسوب.

وتعمل مديرية التنقل في المناطق الحضرية والنقل DDUT حالياً على هذا النظام مستخلصة الدروس من التجارب الدولية. و قد حددت بالفعل الاحتياجات القطاعية في إطار التوجيه الاستراتيجي للبنك. و سيقوم النظام المعزز بالنقاط وتحليل حد أدنى من المؤشرات ، إما بطريقة متكاملة أو في وحدات منفصلة، حول : (i) أداء القطاع بما يشمل عرض التنقل في المناطق الحضرية (بما في ذلك التنقل بين مختلف وسائل النقل، والأساطيل، والبنية التحتية) والطلب (بما في ذلك مسافة و طول الرحلة)، وتكاليف التشغيل والإيرادات والإعانات ومستويات الأسعار، والعوامل الخارجية (جودة الهواء، وقضايا السلامة، واستهلاك الطاقة، الخ)؛ (ii) الأداء الائتماني للمشاريع، بما في ذلك طول عمليات الشراءات، وعدد مقامي المعطيات، و مدة أداء الفاتورة. (iii) و أداء إدارة المشاريع (من حيث احترام الوقت و الميزانية).

وسوف يستكمل نظام الرصد والتقييم هذا بالتقييم المؤسسي السنوي الذي تقوم به وزارة الداخلية لتقييم أكبر 25 مدينة رئيسية و ثانوية في البلاد. وسوف يستند هذا التقييم، كما هو مبين في الجدول أدناه، على المستوى المحلي (i) على التعاون والتنسيق في مجال النقل الحضري بين البلديات، (ii) على القدرة والموارد اللازمة لتخطيط ومراقبة البنية التحتية وخدمات النقل في المناطق الحضرية، و (iii) على القدرة على تنفيذ البنية التحتية وخدمات النقل الحضرية. أما النتيجة الناجمة فستسهل على وزارة الداخلية رصد التقدم المؤسسي المحرز واحتياجات المدن لاستهداف الدعم والمساعدة المطلوبين استهدافاً صحيحاً و صميماً.

التنسيق المؤسسي بين المدن على مستوى التجمعات السكانية

توسعت أكبر المناطق الحضرية في البلاد بشكل سريع في السنوات الأخيرة، مما أدى إلى خلق العديد من التجمعات السكانية. و اليوم، وبسبب عدم نجاعة التعاون الذي يظل في معظمه غير رسمي، يمكن للمدن أن تعمل بطرق تختلف عن بعضها البعض لمعالجة قضايا النقل الحضري، كل مدينة ضمن حدودها الجغرافية الخاصة بها. لعل هياكل الحكامة في مجال التعاون بين البلديات ضرورية لإدارة ناجعة للخدمات التي غالباً ما تتجاوز حدود البلدية، كخدمات النقل الحضري. بتكوين تجمع الجمعيات، تحول السلطات المحلية مسؤوليتها على النقل الحضري لهذا الكيان.

يعتزم برنامج الحكومة تحسين التنسيق والقدرة على التخطيط بين البلديات في هذا القطاع من خلال تشجيع المدن لتحويل مسؤولية النقل الحضري إلى تجمع الجمعيات عند الضرورة. و هكذا خلقت بلديات الرباط الكبرى مجموعة العاصمة كمبادرة رائدة في 2011. و توجد العديد من البلديات الأخرى في أكبر تجمع سكاني في البلاد قيد إنشاء هذا النوع من التجمعات الجمعوية. كما تعمل وزارة الداخلية على صقل وتعزيز الإطار التنظيمي لهذه الترتيبات. كما برمجت الوزارة التدابير المؤسسية لتعزيز قدرة تجمعات الجمعيات لتستطيع هذه الأخيرة التخطيط بطريقة سليمة للنقل الحضري على مستوى التجمعات السكانية.

موارد المدن التقنية في مجال التخطيط للنقل الحضري

ويهدف برنامج الحكومة أيضاً إلى تعزيز وضع المناطق الحضرية الكبرى للخطط الرئيسية للتنقل في المناطق الحضرية

(PDU) ، وذلك باستخدام نهج تشاركي منظم. و يجب أن تتبع هذه الخطط من تحليل البيانات الأولية والثانوية، ومن المشاورات مع المواطنين. ويجب أن تتضمن: (i) إعادة النظر في السياق المحلي. (ii) وصفا للخصائص الحالية لنظم التنقل. (iii) وتحديد احتياجات و مشاكل و نقائص التنقل الحالي. (iv) تحديد الفجوات التي تحول دون تحقيق النتائج المستقبلية المرجوة، و ذلك عن طريق توقع الطلب المستقبلي على التنقل؛ (v) تحديد وتقييم الخيارات المحتملة لتحقيق النتائج المرجوة في مجال التنقل. و (vi) خطة العمل الموصى بها والخطة الاستثمارية ذات الأولوية على المدى المتوسط.

كجزء من برنامج الحكومة، سوف تستمر وزارة الداخلية في دعم المدن تقنيا وماليا في تطوير خططها الرئيسية للتنقل PDU. و على وجه الخصوص، ستواصل المديرية العامة للجماعات المحلية DGCL تمويل ما يصل إلى خمسين في المائة من تكلفة الدراسات والخدمات الاستشارية (مع وضع حد أقصى قدره 1.2 مليون دولار أمريكي) لإعداد الخطط الرئيسية للتنقل PDU من قبل الشركات ذات السمعة الطيبة - عدة مدن استفاد منه فعلا. وعلاوة على ذلك، تعترف المديرية العامة للجماعات المحلية DGCL أن توفر للمدن الأدوات المنهجية والتقنية (كالدلائل، أو الكتيبات الإرشادية) للرفع من جودة وصميمة الخطط الرئيسية للتنقل PDU .

قدرة المدن التقنية في مجال التخطيط للنقل الحضري

لتعزيز قدرات المدن التقنية للتخطيط في مجال النقل الحضري، نظمت الحكومة المغربية مؤخرا عدة أنشطة لبناء القدرات. واستفاد أكثر من 50 موظفا و ممثلا من المدن و الجهات من دورات تدريبية بدعم من المانحين، بما فيهم البنك¹⁵ و همت الموضوعات التي تم تناولها نظم إدارة المرور وإدارة الطلب على التنقل، بالإضافة إلى القضايا البيئية والاجتماعية في تخطيط النقل الحضري. وعلى الرغم من الأثر الإيجابي لهذه الجهود، كان هناك إجماع على أن قدرات المدن في القطاع لا تزال غير كافية وخاصة في مجالات محددة.

و يعترف برنامج الحكومة لتحسين قدرات المدن في المواضيع المذكورة أعلاه تعزيز النتائج المحققة و دعم مجالات أخرى محددة، من بينها : (i) دمج النقل الحضري والتخطيط الحضري (بما في ذلك استخدام الأراضي)، (ii) إدارة المشاريع و تطبيقها على النقل الحضري، و (iii) إعداد وإدارة عقود الامتياز لوسائل النقل العمومي. و تتكلف وزارة الداخلية ببناء القدرات بدعم من الجهات المانحة وبتنسيق مع وزارات أخرى، مثل وزارة التعمير و إعداد التراب الوطني (MUP) عند الاقتضاء.

قدرة المدن على الإنجاز و رصد البنية التحتية و تقديم الخدمات

ويشمل برنامج الحكومة تشجيع إنشاء شركات مختصة في قطاعات محددة مملوكة للبلدية (شركات إدارة الأصول المملوكة للدولة - SPS) من خلال جمعيات التجمعات السكانية في المدن الكبرى في البلاد. و بصفتها شركات محلية تحت نظام الملكية المشتركة (شركات التنمية المحلية - SDL)، تقوم بتخطيط وتمويل وتنفيذ الاستثمارات في البنية التحتية للنقل الحضري، والإشراف على توفير خدمات النقل الحضري. و لأنها تعمل طبقا للقانون الخاص فإن هذا النوع من الشركات يمكن أن يستقطب و يحتفظ بالتقنيين والاستشاريين المؤهلين أفضل من الهيئات العمومية. فزيادة فرص الحصول على الموارد البشرية عادة ما يؤدي إلى تعزيز قدرة المدن على إنجازية أفضل في مجال البنية التحتية وتقديم الخدمات.

في عام 2009، أسست الدار البيضاء والرباط الكبرى شركتين من هذا النوع لتطوير شبكات السكك الحديدية الخاصة: (STRS) (إستراس وكازا ترانسبورت Casa Transport). و قد أثبتت هذه التجربة كفايتها على نطاق واسع، بتقديم البنية التحتية التي وعدت بها في الوقت المحدد و في حدود الميزانية المخصص لذلك، وتوفير خدمات تضاهاي

¹⁵- خاصة قادة برنامج التخطيط في مجال النقل الحضري (LUTP) الذي يديره البنك الدولي، دروبا أكثر من 50 موظف و ممثل على المستويات المركزية و الجهوية و المحلية بالمغرب في السنوات الأخيرة.

¹⁶- شركة ترام الرباط-سلا شركة السكك الحديدية الخفيفة

المعايير الدولية. ونتيجة لذلك، شرعت مدن كبرى أخرى في البلاد، مثل أكادير ومراكش، في عملية تأسيس شركات إدارة الأصول المملوكة للدولة المخصصة للنقل الحضري. وتقدم الحكومة المغربية بمساعدة الجهات المانحة بما فيها البنك -من خلال PACT TA، التوجيه والموارد والأدوات اللازمة للمدن للإنشاء السليم لهذه الشركات (الشكل القانوني والإداري الأمثل، والاحتياجات من الموظفين وتكنولوجيا المعلومات والموارد الأخرى).

الترتيبات التعاقدية بين المدن والشركات الخاصة

تقدم معظم خدمات النقل العمومي في المغرب بواسطة عقود تفويض الخدمات أو الإمتيازات من المدن لشركات خاصة. وتحصل معظم هذه الشركات الخاصة على أجرها حاليا من خلال عقود التكلفة الصافية، حيث يحتفظ المشغل بالإيرادات المتولدة من المستعملين مقابل توفير خدمة محددة. يفرض هذا الوضع مخاطر تجارية كبيرة على القطاع الخاص، نظرا لعدم وجود فرص متكافئة في المنافسة مع وسائل نقل وسيطة سيئة التنظيم، مثل سيارات الأجرة المشتركة والقطاع غير الرسمي. ونتيجة لذلك، يعاني القطاع من انعدام الإستقرار و الإستدامة الماليين : قليلون هم المشغلون الذين استطاعوا حاليا تحقيق الأرباح. مما تسبب في توقفات عرضية عن الخدمة وإعادة التفاوض المتكرر حول شروط العقد.

أما برنامج الحكومة فسيعزز التحول على نطاق واسع لعقود التكلفة الإجمالية، حيث يتلقى المشغل تعويضا عن كل كيلومتر من السلطة مقدمة الإمتياز على أساس توفير خدمة محددة. وتستخدم الدار البيضاء والرباط الكبرى هذا النوع من العقود (كمبادرات نموذجية) لتشغيل أنظمة السكك الحديدية الخفيفة الخاصة بهما. أثبتت شروط تعاقدية قابلة للتنفيذ وحوافز مالية لتحقيق الموثوقية والجودة نجاعتها على نطاق واسع، مما ساعد على توفير خدمات تضاهي المعايير الدولية. ومع ذلك، فإن الانتقال من عقود التكلفة الصافية إلى عقود التكلفة الإجمالية، سيكون تدريجيا لا محالة، بسبب شروط و استحقاقات العقود السابقة، فضلا عن القدرات التقنية والمؤسسية الكبيرة التي يتطلبها هذا التحول إلى ضبط توفير الخدمة.

البرنامج الفرعي 2: زيادة الموارد المالية للقطاع واستدامتها

يتطلب قطاع النقل الحضري تكاليف كثيرة؛ حيث سيحتاج إلى حوالي ثلاثة مليارات من الدولارات خلال العقد المقبل حسب تقدير وزارة الداخلية. ومع ذلك، يتم تقييد القدرة الاستثمارية للشركات الخاصة العامل في هذا القطاع بشدة بفعل الاستدامة المالية الضعيفة لهذا القطاع في المغرب، الناتجة عن حصر التسعير، و التزامات الخدمة العمومية في الغالب دون تعويض، والمنافسة الفوضوية، و بنية التكاليف الغير تنافسية. وعلاوة على ذلك، يتم تقييد القدرة على الاستثمار في المدن بفعل محدودية مواردها المالية واعتماد ميزانيتها على التحويلات الجبائية. و تعترف الحكومة المغربية بأب هذا الشرخ عن طريق توفير منحة تمويلية من الحكومة المركزية لاستثمارات في البنية التحتية للنقل الحضري جديرة بالاهتمام على المستوى المحلي و على أساس كل حالة على حدة.

أنشأت الحكومة المغربية صندوق النقل الحضري¹⁷ في 2007 بمثابة حساب خاص (CAS- Compte d'Affectation Spéciale) لخدمة هذا الغرض. و من المفروض في صندوق النقل الحضري أن يستعمل (i) كحافز مالي لتشجيع تطوير البنية التحتية للنقل الجماعي من قبل المدن، و (ii) لضمان الاستدامة المالية لهذه الاستثمارات من خلال تغطية العجز التشغيلي المتوقع للسنوات الأولى. و يمكن أن يعد مشروع ما مؤهلا للتمويل وفقا للمعايير المتعلقة بما يلي: (i) الأهمية الإستراتيجية والتقنية والمالية والاجتماعية والاقتصادية؛ (ii) و ترتيبات و عمليات التنسيق والتخطيط و التنفيذ المقترحة في المشروع ؛ و (iii) الحاجة الملحة لاحتياجات التنقل في المناطق الحضرية للمدن. معايير دقيقة لا تزال تحتاج للتعريف.

ويشمل برنامج الحكومة تحريك صندوق النقل الحضري و تشغيله. ويشمل ذلك تحديد ترتيبات إدارته و ماليته، وموارده

¹⁷- صندوق مواكبة إصلاح النقل الطرقي الحضري و بين المدن (Fonds d'Accompagnement à la Réforme du Transport Routier Urbain et Interurbain (FART))

البشرية. وحققت وزارة الداخلية ووزارة المالية تقدم كبيرا في تحديد العناصر الأساسية للتفعيل بدعم استراتيجي من البنك على أساس الخبرة الدولية لهذا الأخير. في نوفمبر 2013، عدلت الحكومة المغربية قانون الميزانية لتحديد نطاق وأهداف الصندوق. ثم أصدرت في يوليو 2014 قرارا رسميا بين وزاريا (arrêté interministériel) بإنشاء هيكل إدارة الصندوق. وعلاوة على ذلك، وافقت وزارة الداخلية ووزارة المالية والاقتصاد على تخصيص ما لا يقل عن 230 مليون دولار سنويا للصندوق. وتعمل لجنة صندوق النقل الحضري، تحت التوجيه الاستراتيجي للبنك، حاليا على المكونات المتبقية، بمشاركة ممثلين عن وزارة المالية ووزارة الداخلية.

برنامج فرعي 3: تسليم البنية التحتية والخدمات لتحسين وصول المواطنين إلى الفرص الاقتصادية والخدمات الاجتماعية

ويضم برنامج الحكومة النفقات لتحسين إتاحة الفرص الاقتصادية والخدمات الاجتماعية للمواطنين، بما في ذلك (i) مراقبة حركة المرور في المنطقة (ATC) ، (ii) نظم مراقبة إشارات التقاطع (ISC) ، (iii) أنظمة النقل الذكي (ITS) (iv) نظم تحصيل الأداءات المندمجة، (v) نظام السكك الحديدية الخفيفة (الترام)، و المخازن الدارجة والمعدات، (vi) محطات التحويل،¹⁸ (vii) مسارب الحافلات، (viii) المخازن الدارجة للحافلات ، و (ix) أسطول سيارات الأجرة.

يوضح الجدول أدناه تفاصيل النفقات الواردة في البرنامج الفرعي 3 للحكومة المغربية.

الجدول 1. تفاصيل النفقات الواردة في البرنامج الفرعي 3

| النفقات | المدن | الميزانية (بمليون دولار) | اجل الانجاز |
|--|-----------------|--------------------------|-------------|
| مراقبة المرور في المنطقة (ATC) | الدار البيضاء | 16 | 2016 |
| | اكادير | | 2017 |
| نظم مراقبة إشارات تقاطع الطرق (ISC) | مراكش | 2 | 2015 |
| | اكادير | 4 | 2017 |
| نظم النقل الذكية (ITS) | الرباط الكبرى | 1 | 2015 |
| | الدار البيضاء | 1 | 2018 |
| | مراكش | 1 | 2016 |
| | اكادير | 1 | 2018 |
| نظام السكك الحديدية الخفيفة المخازن الدارجة والمعدات | الرباط الكبرى | 120 | 2017 |
| | الدار البيضاء | 1.800 | 2018 |
| محطات التحويل | الرباط الكبرى | 5 | 2016 |
| | الدار البيضاء | 12 | 2018 |
| | مراكش | 7 | 2016 |
| | اكادير | 15 | 2016 |
| | الرباط الكبرى | 5 | 2016 |
| مسارب الحافلات | مراكش | 9 | 2017 |
| | اكادير | 50 | 2018 |
| | طنجة | 11 | 2015 |
| | فاس | 20 | 2016 |
| | الرباط | 30 | 2018 |
| المعدات الدارجة للحافلات | الدار البيضاء | 90 | 2016 |
| | على صعيد البلاد | 20 | 2015 |
| أسطول سيارات الأجرة | | | |

يعرض الجدول التالي وصف وأهداف النفقات الواردة في البرنامج الفرعي 3 للحكومة المغربية.

جودل رقم 2 وصف وهدف النفقات المدرجة في البرنامج الفرعي رقم 3 للحكومة المغربية

| الهدف | الوصف | النوع |
|---|--|-------------------------------------|
| تحسين السرعة التجارية للحافلات بتقليص عدد الوقفات الغير ضرورية بسبب ازدحام المرور | السلع والأشغال والخدمات من أجل الوصف المفصل والإشراف وبناء (i) خطوط حافلات مزودة بعلامات ومنفصلة، (ii) إشارات الانتباه والتوجيه، و (iii) علامات طريق السيارات. | خطوط الحافلات |
| تحسين سرعة كافة المركبات (بما في ذلك الحافلات) بسبب تحسين تدبير صبيب حركة المرور | السلع والأشغال والخدمات من أجل الوصف المفصل، والإشراف وبناء أو تثبيت (i) تجهيزات تكنولوجيا المعلومات والبرمجيات بما في ذلك شاشة الكاميرا المغلقة الدورة (CCTV)، (ii) المعدات والبرمجيات لمراقبة المرور، و (iii) مركز التحكم في المرور. | مراقبة المرور في المنطقة (ATC) |
| تحسين السرعة التجارية للحافلات عبر إعطاء الأولوية عند تقاطع مع أدنى مدة تأخير | السلع والأشغال والخدمات من أجل التصميم المفصل، والإشراف وبناء أو تثبيت (i) تجهيزات المراقبة في الموقع، (ii) المعدات والبرمجيات من أجل مراقبة حركة المرور، و (iii) مركز التحكم في حركة المرور. | نظم مراقبة إشارات تقاطع الطرق (ISC) |
| الزيادة في توليف النقط الالتقاء بين وسائل نقل مختلفة لصالح المستعملين | السلع والأشغال والخدمات من أجل التصميم المفصل، والإشراف والمراقبة و/ تجهيز محطات تحويل الحافلات (بما في ذلك مرافق تشجيعية للتوقف). | محطات التحويل |
| الزيادة في توليف نقط الالتقاء بين وسائل نقل مختلفة لصالح المستعملين | السلع والأشغال والخدمات من أجل التصميم والإشراف لصالح نظم جمع أداءات تشمل البطاقات الالكترونية والبطاقات الذكية. | نظم تحصيل الأداءات المندمجة |
| (i) تحسين الانجازية العملية للحافلات عبر تعزيز تدبير العمليات و (ii) الولوجية عبر معلومات مناسبة للمستعملين من الركاب | السلع والأشغال والخدمات من أجل الوصف المفصل، والإشراف وبناء أو تثبيت (i) نظام عام لتحديد المواقع مثبت داخليا (GPS) و (ii) نظم المعلوماتية للركاب (PIS) و المعدات. | نظم النقل الذكية (ITS) |
| (i) تحسين الانجازية للنقل الحضاري العمومي عبر تعزيز تدبير العمليات و (ii) الرفع من تزويد وثيرة وسائل النقل العمومية | السلع والأشغال والخدمات من أجل التصميم والبناء والإشراف و/ أو تثبيت نظم السكك الخفيفة (الترام) والمعدات الدارجة للحافلات. | نظم السكك الحديدية الخفيفة(الترام) |
| الرفع من التوريدات والرفع من وثيرة خدمات الحافلات | السلع والأشغال والخدمات من أجل اكتساب المعدات الدارجة للحافلات. | معدات الدارجة للحافلات |
| الرفع من نجاعة أسطول سيارات الأجرة | السلع والأشغال والخدمات من أجل تخريد واستبدال سيارات الأجرة القديمة . | أسطول سيارات الأجرة |

أ.2 البرنامج المتمحور حول النتائج

بناء على الاحتياجات التي تم تحديدها خلال إعداد برنامج الحكومة، و من أجل زيادة الانتقائية لدعم البنك الدولي يركز البرنامج المتمحور حول النتائج (البرنامج) على الأنشطة التالية:

أنشطة لتعزيز القدرة المركزية على التخطيط لقطاع النقل الحضري ومراقبته (نتائج المجال 1). وتشمل هذه الأنشطة:

إجراءات لتعزيز نظام الرصد والتقييم المركزي للقطاع بما في ذلك، حسب الترتيب التالي:

- تحديد احتياجات القطاع من حيث الرصد و التقييم.
- وضع تعاريف موحدة لمؤشرات الأداء الرئيسية (مؤشرات الأداء الرئيسية) بناء على المعايير الدولية؛
- تحديد مبادئ وأساليب جمع البيانات؛
- تحديد متطلبات ومواصفات الرصد و التقييم المركزي المعزز.
- تطوير نظام الرصد والتقييم المركزي المعزز القائم على الحاسوب.
- تركيب واختبار وتعزيز نظام الرصد والتقييم وفقا لمتطلبات محددة لما يقل عن خمس مدن نموذجية؛
- تصميم وتنفيذ أنشطة التدريب لأصحاب المصلحة المحليين والإقليميين.
- تنفيذ نظام الرصد والتقييم المعزز فيما لا يقل عن خمس مدن إضافية؛
- استعراض النظام المنفذ وتحديد التغييرات المطلوبة والاحتياجات المستقبلية؛ و
- تنفيذ نظام الرصد والتقييم المعدل فيما لا يقل عن خمس مدن إضافية.

إجراءات لتفعيل صندوق النقل الحضري، بما يشمل المواصفات واعتماد ترتيبات إدارته و تزويده بالموارد المالية والبشرية لتمكين الصندوق من تولى مهامه المقصودة بطريقة مهيكلية. وتشمل هذه الإجراءات:

- إعداد واعتماد دليل العمليات لتحديد معايير الأهلية للحصول على تمويل منحة النقل الحضري للمدن وتحديد مبادئه التوجيهية العملية؛
- إعداد ونشر تقرير سنوي لتقديم وصف شامل لأنشطة الصندوق.
- تصميم وتنفيذ آلية الدعم للمدن لزيادة مستوى الجودة وأهمية المقترحات المقدمة للجنة صندوق النقل الحضري لمنح التمويل.
- تصميم وتنفيذ برنامج لبناء قدرات لجنة صندوق النقل الحضري في مجال التقييم الاقتصادي والمالي لمشاريع النقل الحضري؛
- تعيين الموارد البشرية في وظائف الدعم للصندوق.
- اتفاق رسمي لتوفير الموارد المالية للصندوق؛ و
- تحديد وتقييم و تقديم التوصية، استنادا إلى تحليل منظم لموارد مالية مستدامة لصندوق النقل الحضري بشكل خاص وقطاع النقل الحضري بشكل عام.

أنشطة لتعزيز القدرات المحلية لتخطيط وتنفيذ ورصد أنشطة النقل الحضري (نتائج المجال 2). ركزت هذه الأنشطة على

المدن الرئيسية والثانوية (أكثر من 100,000 نسمة)، تغطي ما يلي:

إجراءات لتعزيز القدرات المحلية لتنسيق المبادرات على مستوى التجمعات السكنية من خلال جمعيات التجمعات السكانية

(GA) بما في ذلك، على مستوى كل تجمع سكاني :

- تعريف واعتماد ترتيبات تقاسم الميزانية أو النفقات
- إعداد واعتماد دليل العمليات.
- تعيين الموظفين ذوي المهارات والمؤهلات المطلوبة لشغل وظائف رئيسية.
- إعداد واعتماد خطة تنمية القدرات.
- إعداد واعتماد برنامج الأولويات، و
- إعداد ونشر تقرير سنوي يقدم وصفا شاملا للأنشطة.

إجراءات لتعزيز القدرات التقنية والموارد المحلية لتخطيط ورصد أنشطة النقل الحضري من خلال تشجيع الإعداد السليم لخطط التنقل الحضري الرئيسية (PDUS) باستخدام عملية منظمة ونهج تشاركي، فضلا عن برامج لبناء القدرات في قطاعات محددة. وتشمل هذه الإجراءات على وجه التحديد:

- توفير الدعم التقني للمدن من خلال تطوير ونشر الدليل المنهجي والتقني لإعداد خطة التنقل الحضري PDU.
- توفير الدعم المالي للمدن من خلال الحوافز المالية القائمة على منحة لإعداد كافي لخطط التنقل الحضري PDUS. و
- تصميم وتنفيذ برامج بناء القدرات للمدن في إدارة المشاريع المطبقة على النقل الحضري والتنمية الموجهة للعبور، وإعداد وإدارة عقود امتياز النقل الحضري.

إجراءات لتعزيز القدرات المحلية على تنفيذ ورصد البنية التحتية الحضرية ونظم النقل من خلال شركات إدارة الأصول المملوكة للبلدية (SP) بما في ذلك، بالنسبة لكل شركة:

- تعريف واعتماد ترتيبات الميزانية أو تقاسم النفقات.
- إعداد واعتماد دليل العمليات.
- تعيين الموظفين ذوي المهارات والمؤهلات المطلوبة لشغل وظائف رئيسية.
- إعداد واعتماد سياسة الموارد البشرية.
- إعداد واعتماد برنامج الأولويات. و
- إعداد ونشر تقرير سنوي.

الأنشطة الرامية إلى تقليل وقت رحلة الحافلة على الممرات المستهدفة في مدن مختارة (نتائج المجال 3). وسيكون مقر هذه الأنشطة في الدار البيضاء، الرباط الكبرى و أكادير و طنجة، و مراكش. وقد تم اختيار هذه المدن بشكل مشترك من قبل وزارة الداخلية والبنك على أساس مدى الاستعداد، والفائدة، والرغبة في المشاركة في البرنامج، كما هو موضح من قبل ممثلها. وتشمل هذه الأنشطة برامج فرعية تركز في معظمها على البنية التحتية للحافلات والأنظمة. و تكون هذه المشاريع الفرعية (i) ذات تكلفة فعالة من حيث تنفيذها وتشغيلها، (ii) لديها آثار اجتماعية واقتصادية كبيرة على المواطنين، (iii) و هي متاحة أكثر وبأسعار معقولة للأربعين في المائة من السكان الموجودة في أسفل السلم، و (iv) غالبا ما يتم التغاضي عنها من قبل الحكومات المركزية والمدن. هذه الأنشطة ستكمل مشاريع فرعية أخرى أكثر تطورا (مثل أنظمة السكك الحديدية الخفيفة "الترام") التي من المتوقع أن يتم تمويلها من خلال صندوق النقل الحضري.

النفقات التي يدعمها البرنامج (كما هي مفصلة في الملحق 1) تشمل على التوالي ما يلي:

- في الرباط الكبرى، (i) 60 كيلومترا من ممرات الحافلات¹⁹، (ii) أنظمة التحكم في إشارات التقاطع، (iii) محطات التحويل، و (iv) نظم تحصيل الأديات المندمجة لتحسين السرعة التجارية للحافلات، وزيادة الراحة بين وسائل النقل المتعددة، و في نهاية المطاف الرفع من قدرة المستعملين على تحمل التكاليف.
- في أكادير، (i) 15 كيلومترا من ممرات الحافلة، (ii) أنظمة النقل الذكية (بما في ذلك نظم معلومات الركاب)، (iii) أنظمة التحكم في إشارة التقاطع، (iv) نظم تحصيل الأديات المندمجة، و (v) محطات التحويل لتحسين السرعة التجارية للحافلات، وزيادة الراحة بين وسائل النقل المتعددة، و في نهاية المطاف الرفع من قدرة المستعملين على تحمل التكاليف.
- في مراكش، (i) 20 كيلومتر من ممرات الحافلة، (ii) أنظمة التحكم في إشارات التقاطع، و (iii) محطات النقل لتحسين السرعة التجارية للحافلات وزيادة الراحة بين وسائل النقل المتعددة.
- في طنجة 20 كيلومترا من ممرات الحافلات لتحسين السرعة التجارية للحافلات.
- وفي الدار البيضاء، نظم مراقبة حركة المرور في المنطقة التي تضم نظام المراقبة التلفزيونية المغلقة، التي تضم مركز قيادة مركزية وخمسمائة كاميرا تغطي مفترق الطرق الرئيسية في المدينة للحد من الازدحام وزيادة سرعة وسائل النقل العمومية و الفردية.

¹⁹- في معظم الحالات تشير مسارات الحافلات إلى تلك المعزولة عن باقي خطوط المرور.

ويعرض الجدول أدناه البرنامج (في الخانات المظللة بالرمادي) بالمقارنة مع برنامج الحكومة.
الجدول 3. المقارنة بين نطاق البرنامج (الخانات المظللة بالرمادية) وبرنامج الحكومة، 2015-2019

| البرنامج الفرعي 1: دعم مؤسسات القطاع (80 من 200 مليون دولار) | |
|--|---|
| على الصعيد الوطني | نظام الرصد والتقييم |
| | وضع وتعزيز مجموعات الجمعيات |
| | تهيئ برامج التنمية الحضرية |
| | وضع وتعزيز شركات إدارة الأصول المملوكة للدولة |
| أنشطة بناء القدرات | |
| البرنامج الفرعي 2: الزيادة من الموارد المالية للقطاع واستدامتها (10 من 20 مليون دولار) | |
| على الصعيد الوطني | تفعيل صندوق النقل الحضري على المستوى الوطني |
| البرنامج الفرعي 3: تسليم البنية التحتية والخدمات من أجل تحسين ولوج المواطنين للفرص الاقتصادية والخدمات الاجتماعية (140 من 2.500 مليون دولار) | |
| الدار البيضاء | مراقبة حركة المرور في المنطقة (ATC) |
| أكادير | نظم مراقبة إشارات التقاطع (ISC) |
| مراكش | نظم النقل الذكية (ITS) |
| أكادير | نظم تحصيل الأداءات المندمجة |
| الرباط الكبرى | |
| أكادير | |
| الدار البيضاء | |
| مراكش | محطات التحويل |
| الدار البيضاء | |
| الرباط الكبرى | |
| مراكش | خطوط الحافلات |
| أكادير | |
| الرباط الكبرى | |
| مراكش | |
| أكادير | نظم السكك الحديدية الخفيفة (الترام) |
| طنجة | |
| فاس | |
| الرباط الكبرى | المعدات الدارجة والمعدات |
| الدار البيضاء | المعدات الدارجة للحافلات |
| الرباط الكبرى | |
| الدار البيضاء | أسطول سيارات الاجرة |
| على الصعيد الوطني | |

يقدم الجدول أدناه النفقات السنوية المقدرة للبرنامج

البرنامج الفرعي 4: النفقات السنوية المقدرة للبرنامج 2014-2019 (مليون دولار)

| النفقات | المدن | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | المجموع |
|-------------------------------------|---------------|------|------|------|------|---------|
| مراقبة المرور في المنطقة (ATC) | الدار البيضاء | 12 | 4 | 0 | 0 | 16 |
| نظم مراقبة إشارات تقاطع الطرق (ISC) | اكادير | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 |
| | مراكش | 3 | 1 | 0 | 0 | 4 |
| نظم النقل الذكية (ITS) | اكادير | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| نظم تحصيل الأداءات المندمجة | الرباط الكبرى | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| | اكادير | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | الرباط الكبرى | 2 | 3 | 0 | 0 | 5 |
| محطات التحويل | مراكش | 3 | 4 | 0 | 0 | 7 |
| | اكادير | 0 | 5 | 5 | 5 | 15 |
| | الرباط الكبرى | 2 | 13 | 0 | 0 | 15 |
| خطوط الحافلات | مراكش | 3 | 6 | 0 | 0 | 9 |
| | اكادير | 14 | 16 | 20 | 0 | 50 |
| | طنجة | 11 | 0 | 0 | 0 | 11 |
| | | | | | | |

الجدول أدناه يقدم التكاليف المقدرة وموارد تمويل أنشطة البرنامج

البرنامج الفرعي 5: التكاليف المقدرة وموارد تمويل الأنشطة التي يدعمها البرنامج

| التكاليف المقدرة للأنشطة التي يدعمها البرنامج | | |
|---|--|--|
| المبلغ بمليون دولار | الأنشطة | مجال النتائج |
| 10 | تعزيز نظام الرصد والتقييم | مجال النتائج 1: القدرة المركزية المعززة لتخطيط ورصد النقل الحضاري |
| 10 | تفعيل صندوق نقل الحضري | |
| 10 | وضع وتقوية مجموعات الجمعيات | مجال النتائج 2: القدرة المحلية المعززة لتخطيط وانجاز ورصد النقل الحضري |
| 20 | تهيئ برنامج التنمية الحضرية | |
| 20 | وضع وتعزيز شركات إدارة الأصول المملوكة للدولة | |
| 20 | أنشطة بناء القدرات | مجال النتائج 3: تقليص مدة رحلة الحافلات في ممرات مستهدفة في مدن معينة |
| 140 | نظم البنية التحتية (بما في ذلك نظم مراقبة حركة المرور في المنطقة (ATC)، نظم مراقبة إشارات التقاطع (ISC)، نظم النقل الذكية (ITS)، نظم تحصيل الاداءات المندمجة، محطات التحويل، و خطوط الحافلات | |
| 230 | مجموع التكلفة المقدرة لأنشطة البرنامج | |
| مصدر تمويل البرنامج | | |
| 200 | قرض البنك | |
| 30 | مساهمات من المدن ومانحين آخرين وشركاء التنمية | |
| 230 | مجموع موارد التمويل المقدرة لأنشطة البرنامج | |

الأنشطة ذات المخاطر العالية.

كما تأكد خلال مرحلة ما قبل التقييم، لا يتضمن البرنامج أي نشاط من المحتمل أن يكون له تأثير سلبي كبير على البيئة و / أو المتضررين، كما هو محدد في السياسة التشغيلية 9.00 (OP). وبالإضافة إلى ذلك، فإنه لا يتضمن أي عقد للأشغال، والسلع، و الخدمات الاستشارية و غير الاستشارية يتجاوز عتبات²⁰ لجنة مراجعة مشتريات العمليات (OPRC). ومن المتوقع أن تكون مبالغ العقود القصوى حوالي 20 مليون دولار للأعمال المدنية، 10 مليون دولار للسلع، و 5 خمسة

²⁰ - 50 مليون دولار أمريكي للعمل، 30 مليون دولار للسلع، 20 مليون دولار للخدمات غير الاستشارية و 15 مليون دولار للخدمات الإستشارية.

ملايين دولار للخدمات غير الاستشارية، و ملايين 10 للخدمات الاستشارية، وفقا لخصائص الشراء من نفقات البرنامج. و كدعم جزئي للتنفيذ، سيضمن البنك عدم تفعيل أي نشاط عالي المخاطر في خضم البرنامج.

إشراك المواطنين.

في السنوات الأخيرة، قامت المدن بعدة مشاورات عمومية على المستوى المحلي لإعداد برنامج الحكومة، ولا سيما خلال إعداد الخطط الرئيسية للتنقل في المناطق الحضرية. و لتقييم البرنامج المقترح ستجري المدن والولايات معا مشاورات عمومية محددة. وخلال هذه المشاورات، سيقدم تصميم البرنامج لأصحاب المصلحة من المجتمعات المحلية والقطاع الخاص، والمجتمع المدني (بما في ذلك جماعات الترافع من أجل إدماج النوع). وسيتم جمع وجهات النظر من أصحاب المصلحة في الأنشطة ذات الصلة بهم مباشرة، ليتم تجسيدها في التصميم. وبالإضافة إلى ذلك، سوف يصبح المستفيدون قادرين على إبداء ملاحظاتهم أثناء التنفيذ. و على وجه الخصوص، يغدوا أصحاب المصلحة العامة والخاصة قادرين على تقديم الشكاوى والحصول على معلومات حول أنشطة البرنامج عن طريق آليات رفع المظالم (GRM).

الفوائد المتعلقة بإدماج النوع.

ستدمج البنية التحتية ونظم البرنامج أوجه السلامة النموذجية، والأمن، و الإتاحة العامة، مثلا: تحسين الإضاءة في محطات التحويل وشبكات السلامة على الطرق ممرات الحافلات، كاميرات المراقبة في محطات التحويل وأنظمة مراقبة المرور في المنطقة، وسلام للأشخاص الذين يعانون من محدودية الحركة في محطات التحويل. خلال مرحلة ما قبل التقييم، ساند البنك المشاورات لفهم أفضل لاحتياجات المرأة من حيث النقل الحضري العمومي، وأكد أن أنشطة البرنامج الفرعي المتعلق بالبنية التحتية مصممة بشكل صحيح لتلبية احتياجاتهم.

وعلاوة على ذلك، ينجز البنك الدولي دراسة مولها مرفق مساواة النوع UFGE²¹ إلى فهم أفضل للتحديات التي تواجه الرجل والمرأة في وسائل النقل الحضري بالرباط الكبرى و طنجة والقنيطرة. و توصي الدراسة بمجموعة واسعة من التدابير المحتملة لتحسين النقل الحضري، مع التركيز على قضايا المساواة بين الجنسين. و سيتم استخدام توصيات الدراسة لضمان التنفيذ الملائم للبرنامج المقترح وتصميم عمليات النقل في المستقبل.

مبادرات السلامة الطرقية

وبصرف النظر عن دعم الإنفاق في البرنامج بوسائل السلامة على الطرق مثل شبكات الأمان لممرات الحافلات، يقدم البنك الدعم المستمر الاستراتيجي والمؤسسي والفني للوزارة الوصية المعنية²² لتحسين السلامة على الطرق في المغرب بمساعدة المرفق العالمي للسلامة الطرقية (GRSF). على وجه التحديد، فإن البنك سيدعم (i) إنشاء وكالة وطنية للسلامة الطرقية التي من شأنها أن تكون الوكالة الرائدة للمساءلة عن نتائج السلامة الطرقية، (ii) إعداد إستراتيجية للسلامة على الطرق الوطنية الجديدة التي تغطي العقد القادم على أساس تقييم إنجازات الإستراتيجية الحالية، و (iii) إعداد تعديل مدونة المرور الحالية (رقم 52-05) إدخال تدابير السلامة الطرقية المشددة -مثل ما تعلق منها الأطفال. و سيقوم البنك أثناء التنفيذ، بضمان تنسيق هذه الأنشطة مع البرنامج.

²¹ المرفق الرئيسي للمساواة بين الجنسين UFGE

²² - وزارة التجهيز و النقل و اللوجستيك. Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique

دور شركاء التنمية.

يتم تحضير البرنامج المتمحور حول النتائج PforR المقترح بالتشاور مع الجهات المانحة والمؤسسات المالية الدولية النشطة في قطاع النقل الحضري في البلاد. فهناك إجماع واسع بين الجهات المانحة وشركاء التنمية على أهمية تقديم الدعم القوي لقطاع النقل الحضري في البلاد. كما جرت مناقشات مع ممثلي الوكالة الفرنسية للتنمية (الوكالة الفرنسية للتنمية - AFD) وبنك التنمية الأفريقي ومصرف التنمية الأفريقي وGIZ لضمان التنسيق مع المبادرات الجارية المدعومة من الجهات المانحة. وقد نشطة الوكالة الفرنسية للتنمية AFD بشكل خاص في هذا القطاع في السنوات الأخيرة. وقدمت التمويل لأنظمة السكك الحديدية الخفيفة للرباط الكبرى (62 مليون دولار) و الدار البيضاء (32 مليون دولار) وذلك بالتنسيق مع بنك الاستثمار الأوروبي (EIB). كما نظمت الوكالة الفرنسية للتنمية الأيام الوطنية للنقل الحضري التي حظت بالتحبيب الجيد (JNTU) في عام 2013. و دعمت الوكالة الألمانية للتعاون الدولي GIZ بنفس الشكل للمدن حول القضايا المتعلقة بقطاع النقل الحضري من خلال أنشطة بناء القدرات والتشبيك تمحورت حول برنامج التعاون الحضري CoMun Urban Cooperation Program الذي ضم 11 مدينة مغربية متوسطة وكبيرة الحجم من حيث السكان والنقل الحضري من الناحية العملية. أما معظم الجهات المانحة التي تمت استشارتها فتنوي مواصلة نشاطها بقوة في هذا القطاع. على سبيل المثال، الوكالة الفرنسية للتنمية تدرس حالياً تمويل المشروع الفرعي لأكادير وملحقات أنظمة السكك الحديدية الخفيفة في الدار البيضاء والرباط (يحتمل أن يكون ذلك بالاشتراك مع بنك الاستثمار الأوروبي). وأثناء التنفيذ، سيواصل البنك التواصل مع الجهات المانحة وشركاء التنمية من أجل التنسيق الوثيق والتعاون المحتمل.

IV. الهدف/ الأهداف التنموية للبرنامج

يكمن الهدف التنموي للبرنامج (PDO) في تعزيز قدرة مؤسسات النقل الحضري لتخطيط وتنفيذ ومراقبة البنية التحتية والخدمات، وتقليل زمن رحلات الحافلات على الممرات المستهدفة في مدن مختارة.²³

V البيئة والآثار الاجتماعية

جرى تقييم للنظام البيئي والاجتماعي (ESSA) للبرنامج من طرف البنك بتعاون وثيق مع النظر لتحديد الآثار البيئية والاجتماعية المحتملة في إطار المشروع المتمحور حول النتائج المقترح، و هم التقييم، على ضوء متطلبات سياسة التشغيل OP/BP 9.0، النظم الوطنية و البلدية من حيث القدرة المؤسساتية و الأداء و السياسات و الأساس التقني و التنظيمي وآليات التشاور، وآليات رفع المظالم لإدارة وتخفيف التأثيرات. كما تم تحليل ملف المشروع لتحديد الآثار البيئية و الاجتماعية النمطية. و انبنى تقييم النظام البيئي والاجتماعي على استعراض الإطار القانوني و التنظيمي والمؤسسي المرتبط بالقضايا البيئية و الاجتماعية، والتشاور الواسع النطاق مع أصحاب المصلحة في البرنامج، و على المعلومات التي تم جمعها خلال الزيارات الميدانية. كما سيعتمد التقييم على الخبرة التي تمت مراكمتها بفضل تنفيذ الآليات الوقائية خلال مشاريع السابقة مماثلة البنك في المغرب.

من المتوقع أن تولد الأنشطة التي يدعمها البرنامج مكاسب اجتماعية واقتصادية يكون لها تأثير إيجابي عام؛ كما سيتأكد بشكل كامل أثناء عملية التقييم تحديد الآثار البيئية والاجتماعية السلبية التي من المتوقع أن تكون معتدلة. ومن المرجح أن يتم الوفاء بأي متطلبات مرتبطة بالأرض (موقفة كانت أو دائمة) كجزء من مكون البنية التحتية للبرنامج من خلال

الأراضي التي تخضع لملكية الدولة. و سوف يعمد تقييم النظام البيئي والاجتماعي إلى وزن المخاطر الاجتماعية بما فيها تلك المتعلقة بنقل الأسر، و الاحتلال المؤقت أو الدائم للأراضي من قبل المشروع؛ التأثيرات على سبل العيش، بما في ذلك تلك التي قد تحدث من خلال فرض قيود على الوصول إلى الموارد. كما سيقوم قدرة الحكومة المغربية على إدارة المخاطر الاجتماعية، وتحديد معايير الأهلية، وإجراء فحص المخاطر و صياغة خطط العمل. و سيستبعد البرنامج جميع الأنشطة التي تشكل خطراً محتملاً بتوليد آثار سلبية كبيرة لا يمكن تفاديها على البيئة و / أو الأشخاص المتضررين. و ستستثنى من التمويل الاستثمارات في التوسعة الجديدة أو الكبرى لأنشطة واسعة النطاق أو الاستثمارات المصنفة تحت الفئة أ²⁴.

وجد نظام التقييم البيئي والاجتماعي ESSA عموماً أن النظام المغربي لنظم الإدارة البيئية شامل نسبياً وفي نواح كثيرة يتفق مع المبادئ الأساسية الواردة في سياسة التشغيل OP 9.00. الإطار القانوني المغربي يؤدي إلى حماية البيئة والحفاظ على الموارد الطبيعية. و يتضمن المبادئ التوجيهية لتطوير أدوات الإدارة البيئية لمعالجة الجوانب البيئية المتصلة بأنشطة التنمية والاستثمارات. أما نقطة الضعف الأساسية في تنفيذ نظم الإدارة البيئية للبرنامج (EMS) فتتبع من قدرات أصحاب المصلحة، لا سيما على المستوى المحلي. وقد تم تحديد نقاط الضعف في جمع وتحليل وتفسير البيانات البيئية المسجلة في و وثائق الفحص، وتحديد الآثار البيئية، ورصد تدابير التخفيف وخطط الإدارة البيئية. وأدرجت في البرنامج مبادرات بناء القدرات لتعزيز قدرة الجهات المعنية، وخاصة على المستوى المحلي. وإنشاء مركز تنسيق للقضايا البيئية في المدن المشاركة سيسهم أيضاً في تحسين نظم الإدارة البيئية والاجتماعية (ESMS).

قام نظام التقييم البيئي والاجتماعي بتقييم نظام التدبير الاجتماعي في المغرب للتحقق من تناسقه مع المبادئ الأساسية لسياسة التشغيل OP / BP 9.00 فوجد بعض الثغرات علاقتاً بمتطلبات البرنامج. للمغرب إطاراً تنظيمياً قانونياً قوياً في مجال حيازة الأراضي ونزع الملكية. إذ أن نزع الملكية يحترم عموماً المتطلبات الأساسية من قبيل الشفافية والإنصاف والمساءلة. و يحتوي على نحو مماثل أحكام التعويض للأشخاص الذين يتوفرون على سند ملكية رسمي و المتأثرين بإعادة التوطين. أما استعادة سبل كسب العيش وتقديم المساعدة للمستعطلين غير الرسميين للأرض كجزء من جهود إعادة التوطين فقد حددت كمجالات ينبغي أن تحظى باهتمام أكبر وتعزيز أكثر. في حين من المتوقع أن تستخدم المشاريع الفرعية المتعلقة بالبنية التحتية للبرنامج أراضي في ملك الدولة ومن الملك العام البلدي؛ أما في حالة وجوب حيازة الأراضي و / أو إعادة التوطين – و إن كانت حالة نادرة الوقوع- سوف يكون على المدن المشاركة ضمان حصول المتضررين من الناس في الوقت المناسب على التعويض والمساعدة ليستعيدوا سبل عيشهم. و ينطبق هذا الأمر على محتلّي الملك العام و حق المرور من التجار. أما العملية التي يتعين إنجازها لتجنب هذا الأمر قدر الإمكان، و تدبير أي آثار اجتماعية سلبية، إن حدثت، وبالأخص الآثار المتعلقة باحتياز الأراضي المحتمل، فسوف يتم تفصيلها في الدليل التقني. فتطوير هذا الدليل وتنفيذه جزء من خطة عمل نظام التقييم البيئي و الاجتماعي ESSA (على التوالي، النقطتين 1.1 و 2.1 من نظام التقييم البيئي و الاجتماعي). و تبقى المشاورات العامة القوية والمناسبة زمنياً مع الانتباه إلى آليات الانتصاف من المظالم المتاحة للمجتمعات مجالات إضافية تتطلب التحسين.

ويقدم البرنامج فرصة لتعزيز نظام البلاد العام للإدارة البيئية والاجتماعية للنقل الحضري. و توجد التدابير (المفصلة في الملحق 6) المتخذة لتعزيز أدائه في البرنامج المتعلق (i) بنظام الإدارة البيئية والاجتماعية، (ii) و بتنفيذ النظام و الرصد، و (iii) قدرات الإدارة البيئية والاجتماعية. خاصة و أن البرنامج سيبنى الدليل التقني (TG) لوضع إجراءات واضحة لتوجيه المدن المشاركة في تقييم وإدارة ومراقبة الآثار البيئية والاجتماعية للمشاريع المتعلقة بالنقل الحضري. كجزء من التقييم، ستطبق المدن المشاركة آلية التفحص لاستبعاد مقاطع الطرق أو التدخلات التي يمكن أن تؤدي إلى مخاطر اجتماعية أو بيئية غير مؤهلة في إطار البرنامج المتمحور حول النتائج PforR. وسوف تشمل تدابير تعزيز المؤسسة (i) تعيين نقاط الاتصال للإدارة البيئية والاجتماعية داخل المدن المشاركة (ii) إنشاء المدن المشاركة لآليات رفع المظالم (GRMS) (أو إضفاء الطابع الرسمي عليها) (iii) إعداد أدوات محددة للإفصاح و التقارير ورصد أنشطة المدن المشاركة، و (iv) إعادة النظر في مرسوم تقييم الأثر البيئي ليشمل المشاورات العامة والكشف العلني عن الوثائق. وسوف

²⁴- أمثلة لمشاريع الفئة (أ) تشمل: محطات توليد الكهرباء. البنية التحتية للنقل مثل الطرق السيارة والطرق السريعة والسكك الحديدية وأنظمة المترو في المناطق الحضرية، والموانئ؛ الاستثمار في الصناعات الاستخراجية. تسجيل التجاري؛ السكن التجاري؛ المياه (السطحية والجوفية) البنية التحتية للموارد، بما في ذلك السدود، أو المشاريع التي تنطوي على تخصيص أو نقل المياه، بما في ذلك نقل المياه بين الأحواض أو الأنشطة المؤدية إلى تغييرات كبيرة في نوعية المياه أو كميتها. وبناء المرافق التصنيع أو التجهيز الصناعي.

يتضمن البرنامج أيضا أنشطة لتعزيز القدرات والوعي لدى العاملين التقنيين من المدن المشاركة وممثليها الذين المهتمين بمجال الإدارة البيئية والاجتماعية. وسيتم ضمان تنفيذ هذه التدابير بإدراجها في كافة تطبيقات خطة عمل المشروع PAP.

VI. التمويل

| التكلفة المقدرة للأنشطة التي يدعمها البرنامج | | |
|--|---|--|
| المبلغ بمليون دولار | الأنشطة | مجالات النتائج |
| 10 | تعزيز نظام الرصد والتقييم | مجال النتائج 1: القدرة المركزية المعززة لتخطيط ورصد النقل الحضاري |
| 10 | تفعيل صندوق نقل الحضري | |
| 10 | وضع وتقوية مجموعات الجمعيات | مجال النتائج 2: القدرة المحلية المعززة لتخطيط وانجاز ورصد النقل الحضري |
| 20 | تهيبى برنامج التنمية الحضرية | |
| 20 | وضع وتعزيز شركات إدارة الأصول المملوكة للدولة | |
| 20 | أنشطة بناء القدرات | مجال النتائج 3: تقليص مدة رحلة الحافلات في ممرات مستهدفة في مدن معينة |
| 140 | نظم البنية التحتية (بما في ذلك نظم مراقبة حركة المرور في المنطقة (ATC)، نظم مراقبة إشارات التقاطع (ISC)، نظم النقل الذكية (ITS)، نظم تحصيل الأدااءات المندمجة، محطات التحويل، و خطوط الحافلات | |
| 230 | مجموع التكلفة المقدرة لأنشطة البرنامج | |
| | مصدر تمويل البرنامج | |
| 200 | قرض البنك | |
| 30 | مساهمات من المدن وماتحين آخرين وشركاء التنمية | |
| 230 | مجموع موارد التمويل المقدرة لأنشطة البرنامج | |

VII برنامج الترتيبات المؤسسية والتنفيذية

ستنهض مديريةية النقل والنقل الحضري - (DDUT) من وزارة الداخلية بدور هيئة/ وحدة إدارة البرنامج (PMU). حيث ستكون مسؤولة عن تنسيق وتيسير، ورصد التنفيذ اليومي للبرنامج²⁵. و ستعد تقارير منتصف العام للبرنامج، والتقارير المرحلية، والبيانات المالية. وسيتم إدراج المبادئ التوجيهية التفصيلية في دليل عمليات البرنامج (POM) الذي ستعده وتعتمده وزارة الداخلية بتوجيه من البنك.

وستنهض اللجنة التقنية لصندوق النقل الحضري بدور اللجنة التقنية للبرنامج. و ستنسق هذه اللجنة بين الجهات المعنية خلال تصميم وتنفيذ البرنامج. و ستتعقد عند الضرورة (عادة مرة واحدة في الشهر على الأقل) لمناقشة القضايا التقنية والتحقق من صحة التخطيط الشامل، والاتفاق على أنشطة محددة. وسيكون التنسيق مع الكيانات الأخرى مثل المدن والولايات المشاركة. وسوف تتشاور مع أصحاب المصلحة الآخرين (بما في ذلك القطاع الخاص ومنظمات المجتمع المدني) كلما تعين ذلك.

ستقوم اللجنة التوجيهية لصندوق النقل الحضري بدور اللجنة التوجيهية للبرنامج. و تجتمع مرتين على الأقل في السنة لتوفير القيادة الاستراتيجية للتنفيذ الشامل للبرنامج، لتخصيص الموارد، واتخاذ قرارات أخرى رفيعة المستوى. و قد تتشاور في بعض الأحيان مع أصحاب المصلحة الآخرين، مثل ممثلي منظمات المجتمع المدني و الجماعات المحلية، والوزارات الأخرى مثل وزارة التجهيز و النقل و اللوجيستيك METL.

²⁵- بالتنسيق مع هيئات أخرى، كوزارة البيئة عندما يتعلق الأمر بقضايا خاصة.

أما البلديات المشاركة فستكون مسؤولة عن التخطيط ووضع الميزانية، وتنفيذ أنشطة البنية التحتية للبرنامج، إما مباشرة، عن طريق جمعية التجمعات أو عن طريق الوكالات المنفذة المعينة مثل الشركات المملوكة للبلدية SP أو SDL. وبالتالي ستكون المدن المشاركة بشكل مباشر أو بشكل غير مباشر مسؤولة عن المشتريات، وإدارة العقود والإدارة والإشراف التقني والرصد وإبلاغ الحكومة المركزية بالتقدم المحرز في المشاريع الفرعية. و للاضطلاع بنجاح بولاياتها تحتاج البلديات لخبرة تقنية وإدارية كافية. بيد أن معظم البلديات تتوفر على قدرة محدودة نسبيا في مواجهة نقل حضري معقد، كما تؤكد ذلك خلال المرحلة التحضيرية. غير أن البرنامج لن يشمل سوى استثمارات معقدة نسبيا. و لهذا شمل البرنامج أنشطة لتعزيز قدرات خاصة به في تصميمه للتخفيف من حدة هذه المشكلة.

وسيتم دعم البرنامج في مجال القضايا الانتمائية و الحكامة من قبل العديد من الهيئات الوطنية. و تضم هذه الهيئات (I) المجلس الأعلى للحسابات ، لمراجعة حسابات البرنامج السنوي والمراجعة الخارجية السنوية للبلديات، (II) اللجنة الوطنية للمشتريات العامة (CNCP) المسؤولة عن معالجة الشكاوى المتعلقة بالصفقات العامة للبرنامج، إن وجدت، (III) الهيئة الوطنية للنزاهة والوقاية من الفساد و محاربه التي سيتم تشكيلها قريبا (INPPCL) التي ستكون مسؤولة عن التحقيق في شكاوى الاحتيال والفساد المتعلقة البرنامج، إن وجدت، (iv) وزارة الداخلية والمفتشية العامة للإدارة الترابية (IGAT) من أجل التدقيق الخارجي للبلديات، (v) المفتشية العامة للمالية التابعة لوزارة المالية (IGF) للتدقيق الداخلي للبرنامج.

VIII. نقطة اتصال

البنك الدولي
الاتصال : فيكرام كوتاري Vickram Cuttaree
الصفة: كبير الاقتصاديين في البنية التحتية
هاتف: +212 537 636-050
البريد الإلكتروني : vcuttaree@worldbank.org

المقترض / العميل / المتلقي
الاتصال: صباح بن شقرون
الصفة: مستشارة رئيس حكومة المغرب
الهاتف: +212 537 687-316
البريد الإلكتروني: benchekroun@affaires-generales.gov.ma

الوكالات المنفذة
وزارة الداخلية – المديرية العامة للجماعات المحلية
الاتصال: عبد اللطيف بن شريفة M. Abdellatif Bencherifa
الصفة: والي-المديرية العامة للجماعات المحلية ، وزارة الداخلية
هاتف: 702-215-537-212
البريد الإلكتروني: mngadi@interieur.gov.ma

VII. للمزيد من المعلومات يرجى الاتصال ب:

دار المعلومات / The Infoshop

البنك الدولي

H 1818 شارع، NW

واشنطن، العاصمة 20433

هاتف: (202) 450-458

فاكس: (202) 1500-522

على شبكة الإنترنت <http://www.worldbank.org/infoshop>