

# المناظرة الوطنية حول إصلاح قطاع النقل الطرقي للمسافرين

## وضعية القطاع

( I ) أهمية النقل الطرقي للمسافرين بواسطة الحافلات بالمغرب:

يؤمن النقل الطرقي للمسافرين عبر الحافلات نسبة هامة من التنقلات ما بين المدن، حيث يساهم بنسبة 35,4 % من هذه التنقلات مقابل 44 % للمركبات الخاصة و 15,1 % لسيارات الأجرة من الدرجة الأولى. ويبقى هذا النمط من النقل الوسيلة المستعملة من طرف ساكنة الوسط القروي بصفة خاصة.

ويساهم النقل الطرقي عبر الحافلات وحده بما يقارب 1% من الناتج الداخلي الخام ويشغل حوالي 15.000 شخصا بصفة مباشرة، بالإضافة إلى العاملين العرضيين و الأشخاص المزاولين في القطاع بشكل غير منظم. وتترجم هذه الأرقام أهمية هذا النمط من النقل في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلاد.

( II ) الإطار القانوني المنظم للنقل الطرقي للمسافرين:

يخضع النقل الطرقي العمومي للمسافرين للنصوص الأساسية التالية:

- الظهير الشريف رقم 1.63.260 الصادر في 24 من جمادى الآخرة 1383 ( 12 نوفمبر 1963 ) في شأن النقل بواسطة السيارات عبر الطرق،
- المرسوم رقم 2.63.364 بتاريخ 17 رجب 1383 ( 4 دجنبر 1963 ) بقبول مقاولي المصالح العمومية للنقل بواسطة السيارات المخصصة بهذا النقل،
- المرسوم رقم 2.63.363 بتاريخ 17 رجب 1383 ( 4 دجنبر 1963 ) بشأن التنسيق بين النقل السككي والنقل عبر الطرق.

وتنص مقتضيات الظهير السالف الذكر على أن المصالح العمومية لنقل المسافرين هي المصالح المفتوحة للعموم لغاية تجارية قصد نقل المسافرين باستثناء مصالح المدينة وسيارات الأجرة الجارية عليها الضوابط التي تسنها السلطات المحلية.

ولا تعتبر مصالح نقل عمومية أنواع نقل المسافرين التي تقوم بها الدولة والجماعات العمومية لحاجيات مصالحها وكذا كل صناعي أو تاجر أو فلاح أو شخص ما لحسابه الخاص بشرط أن لا تحمل الناقلات المستعملة زيادة على السائق إلا الأشخاص التابعين لمؤسسته.

وترتب سيارات الأجرة في صنفين : صنف يشمل المركبات المرخصة للسير حصرياً داخل المدار الحضري ( سيارات الأجرة من الدرجة الثانية ) وصنف يشمل سيارات الأجرة من الدرجة الأولى والتي يمكن كرائها كلاً أو بعضاً في مجال لا يتجاوز 20 كيلومتراً حول المراكز المحددة لاستغلالها.

وإذا بوشركرائها بصفة كلية أمكنها السير في مسافة 50 كيلو متراً حول المراكز المحددة لاستغلالها، وتجاوز هذه المسافة شريطة التوفر على إذن خاص تسلمه مصالح الشرطة.

وتنص أيضاً مقتضيات الظهير المشار إليه على أنه يتم منح الرخص للناقلين والترخيص للعربات من طرف لجنة النقل المخول لها كذلك تجديد، توقيف أو سحب الرخص .

وترتب أصناف المركبات المرخص لها والمستعملة لنقل المسافرين في أربعة أصناف :

- يشتمل الصنف الأول على ناقلات سريعة تسيير طبق مواعيد منتظمة مصادق عليها، ويمكن إدماجها إما في رتبة حافلات تدعى حافلات ممتازة أو حافلات من الصنف الأول.

ولا يسوغ أن تقوم هذه الناقلات بالنقل إلا بين المحطات أو نقط التوقف المدرجة في جدول مواقيتها ،

- يشتمل الصنف الثاني على ناقلات تجرى أو لا تجرى عليها قاعدة التناوب تسيير عبر مسارات وطبق مواقيت معينة. وتقوم هذه الناقلات بالنقل أثناء سيرها على الطريق.

- يشتمل الصنف الثالث على الناقلات التي ترمي غايتها الرئيسية إلى الإيصال إلى الأسواق.

- يشتمل الصنف الرابع، باستثناء الناقلات المكثرة بدون سائق والجاري عليها نظام خاص، على الناقلات المستأجرة والسيارات المخصصة بالنقل العرضي بما فيها النقل السياحي. ويجب ألا يجزأ كراء الناقلات المذكورة.

وتؤمن وزارة التجهيز والنقل والتنسيق في مجال النقل الطرقي الجماعي للمسافرين، حيث تقوم ب :

- تحديد مواقيت خدمات النقل الجماعي،

- وضع نظام التناوب بالنسبة للخدمات التي لا تتوفر على مواقيت قارة ،

- الترخيص لعمليات نقل استجابة لطلبات استثنائية.

### III ( السير الفعلي للنظام الحالي :

إن السير الفعلي للنظام الحالي لا يتماشى بصفة عامة وفق مقتضيات النصوص القانونية المشار إليها أعلاه، ومن أهم تجليات هذه الوضعية كراء الرخص التي أصبحت مع مرور الوقت ممارسة معتادة وكذا المنافسة غير القانونية لسيارات الأجرة من الصنف الأول .

#### أ- الاستغلال غير المباشر للرخص:

تتكون جذاذة الرخص من 3495 رخصة تم منح غالبيتها قبل سنة 2000 ، منها 1202 غير مستغلة، أي بنسبة 34,4 % .

ومن مجموع 2293 رخصة مستغلة توجد 1862 رخصة مكتراة أي بنسبة 73,4 % .

#### ب- منافسة سيارات الأجرة من الدرجة الأول:

تستعمل الحافلة عادة لتأمين تنقلات عرضية ( الزيارات العائلية أو السياحية) و تنقلات لمسافات طويلة نسبيا.

إن سيارات الأجرة من الدرجة الأولى المشكلة أساسا من " مركبة نوع مرسيدس 240 " تمارس الكراء المجزئ خارج مسافة 50 كلم المنصوص في الظهير السالف الذكر بكل حرية وبطاقة قصوى لسته (06) مقاعد وبعده لا محدود للسفريات ( Rotations ). ولذلك فإنها تستغل، خارج الضوابط القانونية، بصفة منتظمة - في غالبية الحالات - مسارات أو مقاطع مؤمنة بواسطة الحافلات.

### IV ( تنظيم النقل الطرقي العمومي للمسافرين بواسطة الحافلات .

#### أ - مقاولات النقل :

إن عمليات نقل المسافرين يتم تأمينها بواسطة مقاولات خاضعة للقانون الخاص ( 73 % منها عبارة عن مؤسسات فردية و 27 % منها عبارة عن شركات اغلبيها ذات مسؤولية محدودة . (

كما ان ديرية (Atomisation) القطاع تخلق بشكل طبيعي منافسة داخلية حادة ، حيث يتميز بكثرة المقاولات ( حوالي 1478 مقاولا للنقل ) بأحجام مختلفة جملها لا يتوفر إلا على حافلة أو حافلتين.

## ب - حظيرة الحافلات :

ترتب حافلات النقل العمومي للمسافرين حسب ثلاثة أصناف :

- صنف أ (A) : الحافلات التي تتوفر على 40 مقعدا أو أكثر.

- صنف ب (B) : الحافلات التي تتوفر على عدد من 16 الى 39 مقعدا .

- صنف س (C) : الحافلات التي تتوفر على عدد من 15 مقعد أو أقل .

وتتكون الحظيرة من 2783 حافلة منها 2291 مستغلة، مجملها حافلات تتوفر على عدد من 48 إلى 54 مقعد أي بنسبة 81.3 %.

كما أن هذه الحظيرة متقادمة حيث أن 40 % منها يتجاوز سنها 15 سنة ، و 28 % يتراوح سنها ما بين 10 سنوات و 15 سنة .

## ج - السائقون :

تشكل الوضعية العامة للسائقين العاملين بالقطاع بدون شك المجال الذي يعرف نواقص جليلة على مستوى القوانين المنظمة للنقل العمومي للمسافرين بالمغرب.

وقد مكنت مدونة السير الجديدة من تجاوز بعض هذه النواقص بتضمينها لمقتضيات من شأنها تأهيل و تثمين السائق المهنية ( التكوين الأولي التأهيلي والتكوين المستمر ، بطاقة السائق المهني ، زمن السياقة والراحة ... ) .

## د- التعرفة:

إن تعرفة خدمات نقل المسافرين مقننة من طرف الدولة عن طريق تطبيق التعرفة القصوى ، وآخر تغيير لهذه التعرفة يعود إلى شهر دجنبر 1996 .

إن عدم التنصيب على تعرفة دنيا والاقتصار على تعرفة قصوى يشجع على تطبيق أسعار منخفضة على حساب الجودة والمنافسة الشريفة.

## V ( وضعية القطاع :

### أ- مكامن قوة القطاع :

يتميز نمط النقل الطرقي للمسافرين عبر الحافلات بعدة مؤهلات.

فهو أولا نمط نقل فعال لكونه :

- نمط نقل يتميز بضعف التكلفة ولا يتطلب استثمارات كبيرة.

- نمط نقل يحافظ على البيئة : تستجيب الحافلة لمتطلبات التنمية المستدامة ، لذا فإن تشجيع المسافرين على استعمال الحافلة سيساهم لا محالة في التقليل من تلوث البيئة.
- نمط نقل اقتصادي : إن أئمنة النقل عبر الحافلات اقتصادية وجد منافسة مقارنة مع أنماط النقل الأخرى (مقارنة مع أئمنة الحافلات، فإن أثمان سيارات الأجرة مرتفعة عموما ب 24 % وأئمنة القطار ب 64 %)، كما أن هذه الأئمنة تشكل أهم أسباب استعمال المسافرين للحافلات في تنقلاتهم بالنظر لضعف القدرة الشرائية للساكنة.
- نمط نقل مرن يوفر ملائمة سريعة بين العرض والطلب، الشيء الذي يمكنه من الاستجابة لطلبات النقل العرضية خاصة خلال فترات العطل والأعياد.

### ويستجيب لحركية متزايدة :

- حركية متزايدة بين المدن ، الشيء الذي يشكل فرصة لتنمية القطاع .وقد بينت دراسة المخطط المديرى لنقل المسافرين التي تم إنجازها سنة 2009 أن الطلب الإجمالي لتنقلات المسافرين بين المدن في سنة 2016 سيبلغ 2 356 296 تنقل في اليوم ، مما يشكل معدل زيادة سنوية تبلغ 8.3 % في السنة مابين 2006 و2016 .

### ويرتكز على عرض موجود :

- شبكة قوية لخطوط النقل: تمثل التغطية الجغرافية للمملكة أحد نقط قوة النقل الطرقي للمسافرين عبر الحافلات، حيث يوفر هذا النقل شبكة قوية لخطوط النقل بربطه لما يقرب من 100 مدينة وتغطيته ل 436 خط مستغل. كما يشكل هذا النمط من النقل الوسيلة الأساسية لتنقلات ساكنة المناطق القروية بالمملكة
- الولوج إلى الخدمات : وهي نقطة قوة أخرى لهذا النمط من النقل ، حيث يتوفر المغرب على 57 محطة طرقية للمسافرين. وتضاف إلى شبكة المحطات الطرقية للمسافرين عدة نقط ثانوية للتوقف .
- تواجد عرض بمعايير دولية في السوق الوطنية : على الرغم من ديرية القطاع فإنه يضم شركات منظمة ومهيكله يمكن أن تشكل نموذجا لإعادة تنظيم القطاع . وتتميز هذه الشركات بحجم نشاطها، عدد الخطوط المستغلة ، حجم حظيرة الحافلات ، عدد مناصب الشغل المحدثة ، بنية الشركة ، نوع الخدمات ، مناهج التسويق ونموذجها الاقتصادي المرب.

## ب - مكامن ضعف القطاع:

إن مساهمة الحافلات في التنقلات ما بين المدن قد تراجعت بنسبة 57 % سنة 1976 و 52 % سنة 1988 إلى 35,4 % سنة 2006 . وتعزى هذه الوضعية الناتجة بالأساس عن تردي جودة الخدمات بالحافلات إلى الاختلالات التي يعرفها القطاع والتي من بينها :

- الانحراف التدريجي لنظام الرخصة والتراخيص المرتبطة والذي تم تصوره لضبط القطاع نحو نظام أصبحت فيه التراخيص تستغل في إطار الكراء وتفوت عن طريق البيع .
- عملية كراء الرخص التي تعيق سير ومراقبة قطاع النقل الطرقي للمسافرين :
- ✓ الولوج للمهنة لا يتم عن طريق الرخصة ، ولكن عن طريق عقدة كراء يتم إبرامها من طرف صاحب الرخصة الذي يحدد مستغل الرخصة ( الناقل صاحب الحافلة ) دون أن يكون للإدارة حق الرقابة.
- ✓ واجبات الكراء تساهم في الرفع من كلفة الاستغلال الشيء الذي يدفع المستغل لتقليص النفقات على حساب جودة الخدمة ، السلامة الطرقية والأوضاع الاجتماعية للسائقين .
- ✓ عدم استقرار مصالح النقل بسبب المنازعات المحتملة بين أصحاب الرخص والمستغلين، مما قد يؤدي إلى سحب الرخصة من المستغل.
- ✓ الانتقال عن طريق الإرث للرخص المحتفظ بها من طرف غير الناقلين يشكل أحد أهم انزلاقات النظام الحالي ، حيث يترتب عن هذه الحالة تعدد أصحاب التراخيص الذين لا علاقة لهم بالقطاع الشيء الذي يعقد الوضعية سواء بالنسبة للإدارة أو المستغلين .
- إن الهدف المتوخى من تجديد الرخص كل سبعة (07) سنوات لم يتم تجسيده اعتبارا للإختلالات السالفة الذكر. ذلك ن تجديدها أصبح ضمنيا وتلقائيا ( أصبحت الرخصة بمثابة ملك وليس ترخيصا محدودا في الزمن ) ، في حين أن التجديد كان يجب أن يشكل فرصة لدراسة نجاعة الاحتفاظ أو ملاءمة أو سحب الرخصة حسب حاجيات التنقلات واعتبارا لظروف استغلال الرخصة من حيث احترام قوانين النقل الطرقي والسلامة الطرقية .
- اللجن الإقليمية للنقل لا تتوفر على مخططات للنقل الشيء الذي لم يساعد على تنمية النقل الإقليمي والجهوي بواسطة الحافلات، وجعل السلطات المحلية تلجأ إلى أنواع أخرى من النقل غير ملائمة كحافلات النقل الحضري وسيارات الأجرة من الدرجة الأولى وساهمت بذلك في انتشار النقل غير المنظم .
- إن إكراهات المنافسة التي تعرفها جل المسارات الكبرى، وضعف شروط الاستغلال المتضمنة في التشريعات وأخيرا الاقتطاعات الهامة من مدا خيل النقل الناتجة عن كراء رخص النقل،

- تجعل الناقلين يلجؤون إلى الاقتصاد في نفقات المستخدمين وصيانة وتجديد الحافلات. وينتج عن هذه الوضعية حوادث للسير - في غالب الأحيان مميتة - وضعف جودة الخدمات.
- يساهم التركيز على الخطوط المربحة أكثر في حدة المنافسة بين الناقلين ويجعلهم يلجئون بشكل غير قانوني إلى خدمات الوسطاء ويطبّقون تعرفه منخفضة، ويعمدون إلى التسابق أثناء السير على الطريق للظفر بأكثر عدد من المسافرين، ويؤثرون بذلك سلبا على الصورة النمطية للحافلة عند المواطنين وعلى مصداقية الخدمة العمومية.
  - إن تصور النظام الحالي المبني على منح الرخص حسب الخطوط وتمركز العديد من الناقلين في نفس الخط، جعل نظام إسناد مواقيت انطلاق وعبور الحافلات يصل إلى محدوديته؛
  - إن المحطات الطرقية للمسافرين التي تشكل حلقة هامة في تنظيم وتأطير النقل الطرقي للمسافرين بواسطة الحافلات (بيع التذاكر، احترام المواقيت، ربط المحطات بالنقل الحضري،...)، لا تخضع كليا لضبط وزارة التجهيز والنقل. ويشكل هذا الأمر عائقا أساسيا لتأهيل القطاع.
  - إن اعتماد التعرفه القصوى وتجميد تحيين مستواها منذ سنة 1996 ساعدا على تفشي ممارسة خفض الأثمنة خلال الفترات التي تعرف ضعف نشاط النقل وتجاوز التعرفه القصوى خلال فترات الذروة.

#### VI ( المناظرة الوطنية حول إصلاح النقل الطرقي العمومي للمسافرين :

- إذا كان للنظام الحالي مبرراته ومنفعته المؤكدة في وقت سابق، واستطاع أن يلائم في السنوات السالفة وضعيات اجتماعية واقتصادية معينة، فقد أصبح من الضروري ملاحظة :
- أن التنمية الهامة والسريعة التي عرفها المجتمع المغربي والتحديات التي تواجه البلد في مجال النقل، بينت محدودية النظام الحالي وعدم قدرته على الاستجابة لهذه التحديات
  - أن النواقص العميقة التي يعرفها النظام والتي تؤثر سلبا على مصداقية خدمة النقل وقدرته على إرضاء طموحات المرتفقين، تجعل دون جدوى أية عملية ذات طابع هيكلية تتوخى تحسينه وتأهيله .

وعليه، وتنفيذا للتعليمات الملكية السامية التي وردت في خطاب العرش بتاريخ 30 يوليوز 2000 وفي خطاب 20 غشت 2008 بمناسبة الذكرى 55 لثورة الملك والشعب التي أكدت على محاربة اقتصاد الربيع المتفشي في القطاع، أصبح الإصلاح المؤسساتي والهيكلية لهذا القطاع ضروريا.

لذلك، قررت وزارة التجهيز والنقل مباشرة عملية التفكير في إصلاح وتنمية قطاع النقل  
الطريقي للمسافرين. وتتمثل الأهداف المتعددة المعلنة لهذا الإصلاح في تشجيع الاستثمار في  
القطاع وتحسين جودة الخدمات المقترحة للمرتفقين.