

معهد صندوق الإيداع والتدبير يناقش دور حركية التنقل في ظل التعقيد المتزايد للنظم الحضرية

يوصل معهد صندوق الإيداع والتدبير سلسلة ندواته « **نظرات نحو المستقبل** » وذلك بتنظيم ندوته الرقمية الثامنة، يومه الثلاثاء 1 دجنبر، والذي خصصه لحركية التنقل.

جمعت هذه الندوة أربعة خبراء حول موضوع « **حركية التنقل في المجال الحضري في ظل التعقد المتزايد للنظم الحضرية** » :

- **ثيري مالي**، الرئيس المدير العام لمجموعة ترانسديف؛
- **لبنى بوطالب**، المدير العام لشركة ترامواي الرباط-سلا؛
- **زكرياء النعيمي**، مدير مركز الطاقة الخضراء، التابع لمعهد البحث في الطاقة الشمسية والطاقات الجديدة (إيريزن) وجامعة محمد السادس متعددة التخصصات التقنية.
- **كوثر بنعبد العزيز**، مستشارة تقنية في مجال النقل والمناخ لدى وكالة التعاون الدولي الألماني (GIZ) بالمغرب.

في مجتمع يعيش زحفا متصاعدا للتمدن والاتصالات، تكتسي حركية التنقل أهمية متزايدة، بحيث صارت تكيف الولوج للسكن والصحة والعمل والثقافة والترفيه. وبذلك أصبحت جودة وسائل التنقل، في الزمان والمكان، إحدى الإشكاليات المركزية للحياة الحضرية، التي تتبوأ فيها تنمية التكنولوجيا الجديدة مكانة مركزية.

ففيما تعرف وسائل التنقل تطورا ملحوظا، تاركة تدريجيا المكان لحلول نقل ذكية ومشاركة وصديقة للبيئة، أصبحت تُطرح تساؤلات جديدة حول دور النقل العمومي والابتكار، والرهانات المرتبطة بتغير المناخ والتلوث، وصحة السكان ومستقبل السيارات الكهربائية.

« تشكل الحركية إحدى الوسائل الأساسية لتحقيق التوازن بين المجالات الترابية في مستوى العيش وتقليص الفوارق الاقتصادية والجهوية ». من خلال الرجوع إلى أعمال عالمي الاقتصاد إيستر دوفلو وأبهيجيت بانرجي، الحائزين على جائزة نوبل لسنة 2019، قدم ثيري مالي تقريرا ملخصا حول الأهمية التي يكتسيها التوفر على بنية تحتية ناجعة للتجوال والتنقل في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية للفضاءات الحضرية (...). مشيرا إلى أنها تمكن من الوصول إلى فرص العمل وتحقيق نوع من الإنصاف في الولوج إلى الخدمات العمومية والصحة والتمدرس وغيرها ».

حاليا، يعرف عدد سكان المناطق الحضرية والمدن نموا قويا على الصعيد العالمي. وتتوقع منظمة الأمم المتحدة أن نسبة السكان الحضريين ستصل في سنة 2050 إلى شخصين من بين كل ثلاثة أشخاص. أما بالنسبة للمغرب، فتسجل المندوبية السامية للتخطيط أنه، في سنة 2020، أصبحت نسبة 63.4% من السكان تعيش في المدن. « لقد أصبح هذا التوسع القوي للمجالات الحضرية يشكل ضغطا متزايدا على التنقل، وصار يطرح بحدة كبيرة ضرورة تطوير تنقل مستدام بهدف الاستجابة للديناميكية الحضرية المتنامية »، تقول لبنى بوطالب.

« وفي هذا السياق، يجب على النقل الحضري أن يلعب دورا أساسيا، أولا، على المستوى الاجتماعي، وعلى مستوى ردم الهوة المجالية، وتحقيق العدالة الاجتماعية، وأيضا على المستوى البيئي »، يضيف ثيري مالي. فحركية التنقل الحضري يجب أن تأخذ بعين الاعتبار ثلاث أولويات كبرى:

- حافلات ذات خدمات عالية المستوى، النقل المتعدد الأنماط...، والتي يجب أن تكون ملائمة لكل مجال حسب الحاجيات؛
- التحول الرقمي الذي أحدث قطيعة وثورة في جميع أنماط التنقل (التنقل حسب الطلب، التذاكر الإلكترونية، توفر المعلومات بشكل فوري حول الشبكات والجولان المستقل...)
- التنقل المستدام، الذي يجسده الانتقال الإيكولوجي نحو وسائل النقل النظيفة (تطوير وسائل نقل عمومية ناجعة ونظيفة، والتي ستحفز المواطنين على التقليل من استعمال السيارات الخاصة، والزيادة التدريجية للعرض في مجال النقل، وخاصة تنويحه).

بخصوص هذا الشق الأخير، قدمت كوثر بنعبد العزيز أرقاما مقلقة فيما يتعلق باستهلاك الطاقة في قطاع النقل. « في المغرب، يرتبط قطاع النقل بنسبة 99% باستعمال الطاقة الأحفورية، مشكلا بذلك المستهلك الأول للطاقة النهائية بنحو 38%، وثاني مصدر لانبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون بحوالي 31%»، مؤكدة الطابع الاستعجالي والملح الذي أصبحت تكتسيه مسألة إعادة النظر في أنماط التنقل مع أخذ القضايا المناخية بعين الاعتبار.

وشكلت السيارة الكهربائية أحد الحلول التي تطرق إليها المتدخلون في سياق البحث عن إجابات لهذه الإشكالية. بيد أن إدخالها للمغرب لا يزال ضعيفا نظرا لأسعارها. « إن ما يجعل السيارة الكهربائية ثمينة بشكل خاص هو بطاقتها التي يمكن أن تشكل حوالي 60% من ثمن البيع»، يقول زكرياء النعيمي، مضيفا « إن التمكن من تسويق هذه السيارة على نطاق واسع وعلى الصعيد الوطني يرتبط على الخصوص بتحسين أمد عيش البطاريات وقدرتها على تخزين الطاقة وتقليص حجمها ووزنها وثنائها».

من جانبه لم يفوت ثيري مالي الفرصة للتذكير بأن السيارة الكهربائية لا تشكل حلا، وإنما هي لا تعدو أن تكون عنصرا من بين عناصر الحل، ومن ضمنها « النقل المشترك والنقل العمومي، التي تكتسي، مع الترامواي، طابع الأولوية (...) و تتطلب دعما وتعزيزها مستقبلا بالحافلات الكهربائية، والحافلات الكهربائية ذات الخدمة العالية المستوى، من أجل تغطية أفضل للمجال. لأن الرهان الحقيقي يكمن في تغطية المجال».

كما شكل هذا النقاش مناسبة للتذكير بأن المغرب كان قد اعتمد، عقب مؤتمر الأمم المتحدة حول تغير المناخ كوب 21 بباريس، خارطة طريق حددت مجموعة من الأهداف في إطار استراتيجية وطنية للنقل الحضري على مختلف المستويات (النجاعة الطاقية في النقل، واللوجستيك، ونقل البضائع...). « من خلال اعتماد خارطة الطريق تلك، فإن المغرب، الذي أشرك جميع المؤسسات، كان يهدف إلى تصريف، في إطار استراتيجيات محلية، مجموعة من المحاور الهادفة إلى الاستجابة لمختلف رهانات التنقل المستدام، مع تقليص الفوارق، وتحقيق الإنصاف والعدالة بين مختلف الشرائح الاجتماعية والحفاظ على البيئة»، تقول لبنى بوطالب.

حول معهد صندوق الإيداع والتدبير

يشكل معهد صندوق الإيداع والتدبير رافعة لتحويل المعلومة إلى معرفة جديدة مشتركة، والتي يمكن أن تشكل إثراء وتعزيزا لمجموعة صندوق الإيداع والتدبير، في مجال معرفتها بمحيطها الاجتماعي والاقتصادي وكذلك في ممارساتها. كما يوفر معهد صندوق الإيداع والتدبير فضاء للتفكير من أجل تشجيع انبثاق أفكار مبتكرة وحلول بناءة في إطار المساهمة في النقاشات الوطنية الكبرى.