

النقل العمومي الحضري: رافعة تنموية حضرية وخيار استراتيجي عقلاني



محمد لعويّنة
العربي كانسي
عبد اللطيف أعمو



التقدم والإنشاقية

24 دجنبر
2025

www.ouaminhou.net

مرفق النقل العمومي الحضري وبالحافلات في أكادير: رافعة تنمية حضرية و خيار استراتيجي عقلاني

السيد الرئيس،

السيدات والسادة أعضاء المجلس الجهوي،

تكتسي هذه المداخلة أهمية خاصة في ظرفية استثنائية تعيشها مدينة أكادير وجهة سوس ماسة، في خضم استقبال فعاليات كأس إفريقيا للأمم 2025، وهو حدث قاري كبير لا يقتصر أثره على الجانب الرياضي فحسب، بل يمتد ليشمل الأبعاد الاقتصادية، الاجتماعية، الحضرية والتنظيمية للمدينة والجهة ككل.

فاحتضان هذا الحدث يشكل فرصة استراتيجية لتعزيز إشعاع أكادير كوجهة سياحية ورياضية واستثمارية، وتنشيط الرواج الاقتصادي، من خلال ارتفاع عدد الزوار وتنشيط قطاعات السياحة والنقل والتجارة ومختلف الخدمات، وخلق فرص شغل مؤقتة ودائمة.

وفي المقابل، يفرض هذا الحدث تحديات حقيقية، على رأسها تديير حركة السير والتنقل الحضري، وضمان انسيابية تنقل الجماهير، الفرق، والوفود الرسمية، في مدينة تعرف أصلا ضغطا متزايدا على بنيتها الطرقية ومنظومة نقلها العمومي.

ومن هذا المنطلق، يبرز تأهيل وتحديث منظومة النقل الحضري بأكادير الكبير كأحد الشروط الأساسية لإنجاح هذا الاستحقاق القاري، ليس فقط خلال فترة

التظاهرة، ولكن أيضاً كإرث حضري مستدام لما بعدها. فالنقل العمومي المنظم، المنتظم، والفعال يشكل عنصراً حاسماً في:

- تقليص الاختناق المروري خلال فترات الذروة والمباريات؛
- تسهيل ولوج الجماهير إلى الملاعب والمرافق السياحية؛
- تحسين صورة المدينة لدى الزوار والوفود الإفريقية والدولية؛
- دعم الرواج الاقتصادي المحلي عبر تسهيل التنقل بين مختلف أقطاب المدينة.

وفي هذا السياق، يأتي ورش الحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة (BHNS)، إلى جانب تحديث أسطول الحافلات التقليدية واعتماد نموذج جديد للتدبير المفوض، كخيار استراتيجي ينسجم مع متطلبات تنظيم كأس إفريقيا 2025، ويؤسس في الوقت ذاته لمنظومة نقل حضري أكثر نجاعة واستدامة تخدم ساكنة المدينة على المدى المتوسط والبعيد.

السيد الرئيس،

السيدات والسادة أعضاء المجلس الجهوي،

يركز جدول أعمال دورتنا الاستثنائية هاته على دراسة ومناقشة جدول الأعمال المتعلق بـ:

1. تمويل مشروع اتفاقية لإنجاز الاستثمارات المتعلقة بتدبير المرفق العمومي للنقل الحضري عبر الحافلات بين الجماعات الترابية.

2. دراسة والتصويت على زيادة رأس مال شركة التنمية المحلية "أكادير الكبير للنقل والتنقلات الحضرية" وفق الاتفاقية رقم 03، لتغطية الاستثمارات الخاصة بتدبير المرفق عبر الحافلات.

حيث تم التأكيد على أهمية هذه الاتفاقية من الناحية القانونية والفنية، لتمويل الاستثمارات المطلوبة لتجهيز الحافلات وأشغال التهيئة الضرورية، بتكلفة إجمالية قدرها 671.8 مليون درهم، مع مساهمة الجهة بـ 251.7 مليون درهم، بالإضافة إلى زيادة في رأس مال الشركة.

السيد الرئيس،

السيدات والسادة أعضاء المجلس الجهوي،

يواجه مجال أكادير الكبير تحديات متزايدة في مجال النقل الحضري، تتمثل في ارتفاع الطلب على النقل، تفاقم الازدحام المروري، ضعف انتظام الحافلات التقليدية، الحاجة إلى ربط المحاور الحيوية، تراجع جودة الخدمة، وتزايد الكلفة الاقتصادية والبيئية للنقل التقليدي المعتمد منذ سنين.

وتماشيا مع أهداف جهة سوس ماسة في تطوير بنية النقل الحضري وتعزيز جودة الخدمات العمومية، وبالنظر إلى التحديات الحالية التي تواجه منظومة النقل في أكادير الكبير ، تشير أهم التقارير في الموضوع إلى أن مشروع الحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة (BHNS) *Bus à Haut Niveau de Service* رغم كلفته الاستثمارية الأولية المرتفعة، ومقارنته بالنقل التقليدي بالحافلات، من منظور الأداء، التكلفة، والأثر الاجتماعي والاقتصادي، يحقق مردودية تكلفية تنافسية عند

احتساب الكلفة لكل راكب (درهم/راكب) على المدى المتوسط، مقارنة بالنقل التقليدي بالحافلات.

كما يبرز مشروع الحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة (BHNS) بأكادير الكبير، في إطار تنزيل السياسة الجهوية للتنقلات المستدامة، كخيار استراتيجي مكمل للنقل الحضري التقليدي، بحيث يستهدف تحسين الأداء العام للمنظومة، ورفع جاذبية النقل العمومي، وتقليص الفوارق المجالية في الولوج إلى الخدمات.

وتظهر المؤشرات التقنية والاقتصادية أن كلفة النقل عبر الحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة BHNS، عند احتسابها على أساس الدرهم لكل راكب، تصبح تنافسية على المدى المتوسط مقارنة بالنقل التقليدي، بالنظر إلى ارتفاع القدرة الاستيعابية، وانتظام الخدمة، وتقليص زمن التنقل، وما يترتب عن ذلك من آثار اقتصادية واجتماعية وبيئية إيجابية.

وينتظر أن يساهم هذا المشروع في تعزيز تنافسية أكادير الكبير، ودعم الجاذبية الاستثمارية والسياحية للجهة، وتحسين جودة عيش الساكنة، في انسجام تام مع أهداف التنمية المستدامة والانتقال نحو تنقل حضري منخفض الكربون.

1. ✨ برنامج وطني لتحديث النقل الحضري بالحافلات (2025 – 2029)

لقد أطلقت الحكومة المغربية برنامجاً وطنياً طموحاً لتحديث النقل الحضري بواسطة الحافلات، بقيمة إجمالية تقدر بنحو 11 مليار درهم، يغطي 84 مدينة ومجموعة حضرية عبر 37 جهة / مفوضية، من بينها أكادير .

- هذا البرنامج يهدف إلى اقتناء حوالي 3.746 حافلة جديدة مجهزة بتقنيات حديثة (نظم معلومات الركاب والتذاكر وكاميرات ذكية)، مع بناء مرافق صيانة ومحطات توزيع.
- شروط الاستثمار تفصيلية وتشمل فصل الاستثمار عن التشغيل: أي أن الدولة تمويل شراء الحافلات وبنيتها التحتية، بينما تتولى شركات التشغيل التدبير الفعلي للمرفق .

✈️ من أهم المستجدات لهذه الخطة لسنة 2025:

- قدمت دعوات لطلبات عروض لاقتناء أولى دفعات الحافلات في عدة مدن من بينها أكادير، بهدف وضعها في الخدمة قبل نهاية 2025 (الدفعة الأولى من 1,317 حافلة ضمن البرنامج).
- بحلول نهاية أكتوبر 2025 تم تسليم الدفعة الأولى من الحافلات الجديدة – التي شملت حوالي 40 حافلة لأكادير ضمن التشغيل التجريبي .

2. ✈️ التدبير المفوض لمرفق النقل الحضري في أكادير

أ. إطلاق نموذج جديد للتدبير المفوض

- تم إطلاق نموذج جديد للتدبير المفوض لمرفق النقل الحضري والحافلات عالية المستوى (BHNS) داخل إقليم أكادير الكبير، يهدف إلى تحديث الشبكة وتعزيز جودة الخدمة، مع تحمل الدولة والشركاء المحليين الاستثمارات الثقيلة، بينما يترك دور التدبير والتشغيل للمفوض له.

ب. طلبات العروض وإجراءات التدبير المفوض

- أعلنت مجموعة الجماعات الترابية ”أكادير الكبير للنقل والتنقلات الحضرية“ عن طلب عروض مفتوح رقم 5 لإسناد عقد التدبير المفوض لخدمات

النقل بالحافلات والحافلات عالية المستوى (BHNS) لمدة 10 سنوات، مع
جدولاً مبدئية لبدء تشغيل الخدمة يوم 16 دجنبر 2025

- وقد شملت عروض شركات متنافسة (شركة مغربية وشركة إسبانية)
قدمت ملفاتها للمشروع، ويتوقع الإعلان عن الشركة المفوضة في الأسابيع
القادمة .

3. ✨ استثمارات وجهة سوس ماسة في سنة 2025

- مجلس جهة سوس ماسة خصص غلافًا ماليًا بقيمة 363 مليون درهم من
صندوق التجهيز الجماعي لدعم منظومة النقل العمومي بالحافلات في إطار
النموذج الجديد للتدبير المفوض، تأكيداً على دعم الاستثمار الجهوي في هذا
القطاع الحيوي.

✨ ملخص التطورات والآفاق

تحسين جودة الخدمة:

الحافلات الجديدة تحمل نظم معلومات الركاب والتذاكر الذكية، وتحسين
مستوى الراحة والأمان .

التجديد الجزئي للأسطول:

أكادير استقبل أول دفعة من الحافلات الحديثة ضمن البرنامج الوطني .

نموذج جديد للتدبير المفوض:

عقد التدبير سيتمكن من تحسين التنظيم وتشغيل الشبكة بكفاءة على مدى
عقد من الزمن.

تكمال الاستثمار الوطني والجهوي

مساهمة مالية من جهة سوس ماسة مع دعم من البرنامج الوطني الكبير.

4. جداول زمنية للتنفيذ (2025 – 2026)

1 الجدول الزمني التنفيذي (2025 – 2026)

• إطلاق البرنامج الوطني للنقل الحضري (2025–2029) بقيمة 11 مليار درهم، يشمل اقتناء 3.746 حافلة جديدة في 84 مدينة من بينها أكادير. • المشاركة في طلبات عروض شراء الحافلات الأولى (1.317 حافلة بشكل عام).	يناير – مارس 2025	المرحلة I تجديد الأسطول والدخول التدريجي للخدمة
• إطلاق صفقات محلية في أكادير تشمل: نظام تذاكر موحد ونظام معلومات للركاب. • تعبئة 363 مليون درهم من مجلس جهة سوس ماسة لدعم منظومة النقل العمومي بالحافلات على المستوى الجهوي	أبريل – يوليو 2025	
• تقديم طلبات العروض الكبرى لتدبير مرفق النقل الحضري والحافلات عالية المستوى (BHNS) داخل "أكادير الكبير للنقل والتنقلات الحضرية". • الموعد النهائي لتقديم العروض 29 غشت 2025. • استلام أول دفعة من الحافلات الجديدة في أكادير (70 حافلة) ضمن البرنامج الوطني (شطر 2025).	غشت – أكتوبر 2025	
• التخطيط لبدء التشغيل التجاري لخدمة الحافلات التقليدية ونظام "أمل واي" بحلول 16 دجنبر 2025 (وفق الجدول المبدئي للصفحة الكبرى)	دجنبر 2025	المرحلة II استمرار التزويد والدخول الكامل للخدمة
• وصول دفعات إضافية من الحافلات ضمن برنامج النقل الحضري: ○ حوالي 58 حافلة إضافية إلى ميناء أكادير. ○ 41 حافلة أخرى من ميناء الدار البيضاء. ○ 78 حافلة إضافية في طور الاقتناء للتسليم منتصف 2026.	يناير – يونيو 2026	
• من المتوقع أن تكون جميع الحافلات المبرمجة في شطر 2025-2026 داخل البرنامج الوطني قد وصلت ودخلت تدريجياً في الخدمة؛ ويمتد تنفيذ البرنامج بالمدن الأخرى حتى 2029	نهاية 2026	

2. الشركات المتنافسة ومراحل طلب العروض

في مرحلة فتح الأظرفة لصفقة التدبير المفوض لأكادير الكبير (أكتوبر 2025) تنافست:

- شركة مغربية: "سوبراتور" التابعة للمكتب الوطني للسكك الحديدية .
 - شركة إسبانية : مجموعة أوتاسا (OUTASA)
- ✦ المنافسة الآن بين هاتين الشركتين لاختيار المفوض له بتدبير خدمات النقل الحضري وشبه الحضري (الحافلات التقليدية و BHNS لمدة 10 سنوات داخل مجال أكادير الكبير .

مراحل طلب العروض (لوائح التنفيذ)

المراحل	التدابير والاجراءات
المرحلة الأولى	سحب وثائق المناقصة وتقديم العروض الأولية قبل 29 غشت 2025.
مرحلة الاستماع والمناقشة	اجتماعات مع لجان المناقصة لمناقشة التفاصيل الفنية والمالية (داخل اللجان المعنية بعد فتح الأظرفة)
المرحلة النهائية	اختيار العرض الفائز وتوقيع العقد، تمهيدا لانطلاق التشغيل التجاري في دجنبر 2025 (موعد مستهدف تقريبي)

3. تحليل تأثير الاستثمارات على الحركة الاقتصادية والاجتماعية

أ. التأثيرات الاقتصادية

✦ تحفيز التشغيل والاستثمار المحلي

- شراء الحافلات الجديدة وإنشاء بنيات تحتية ذات صلة (محطات، نظم تذاكر، صيانة) يولد نشاطا اقتصاديا داخل القطاعين العام والخاص.
- دخول شركات تشغيل وتكنولوجيات النقل يعزز فرص الشغل لخدمات الدعم والتشغيل والصيانة.

❖ تعزيز جاذبية الاستثمار والنظام الحضري

- نظام نقل حضري قوي يقلل من الازدحام ويسهل تنقل اليد العاملة بين أحياء المدينة وضواحيها، ما يدعم الأنشطة التجارية والسياحية.

ب. التأثيرات الاجتماعية والبيئية

❖ تحسين جودة الحياة والتنقل اليومي

- الحافلات الحديثة توفر خدمات نقل متطورة، مريحة وأقل انبعاثا (العديد من الحافلات الحديثة تعتبر صديقة للبيئة). الصحراء المغربية
- اعتماد نظم معلومات للركاب وتذاكر موحدة يسهل تجربة التنقل، ويزيد من استخدام النقل العمومي.

❖ مساهمة في العدالة الاجتماعية

- تحسين النقل الحضري يساهم في تقديم خدمات تنقل متاحة لمختلف شرائح المجتمع، لا سيما الفئات ذات الدخل المحدود والطلاب والعمال.

❖ آثار بيئية إيجابية

- تجديد الأسطول بحافلات حديثة وصديقة للبيئة يقلل الانبعاثات، وهو هدف معلن ضمن البرنامج الوطني .

وكخلاصة يمكن القول أن هذه الاستثمارات هي جزء من نقلة نوعية في منظومة النقل الحضري بأكادير الكبير وسوس ماسة، وتستهدف:

- تحسين جودة الخدمات،
- زيادة الأسطول وتحديثه،
- تعزيز التشغيل والتشغيل المفوض المدروس،

- مع آفاق لتحقيق أثر اقتصادي واجتماعي مهم على سكان الجهة ومرتاوي الخدمة بحلول نهاية 2026 وما بعدها.

4. المقارنة بين النقل التقليدي بالحافلات والنقل بالحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة (BHNS)

في تحليل مقارن بين النقل التقليدي بالحافلات والنقل بالحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة (BHNS) يتضح أنه باعتماد مؤشرات الأداء والتكلفة، وضمان الدقة والاستفادة من أحدث المعطيات حول مشروع BHNS في أكادير وجهة سوس ماسة يمكن تسجيل أهم الخصائص في المنظومتين كالتالي:

1. الأداء (Performance)

النقل التقليدي بالحافلات

من الخصائص الأساسية للنقل التقليدي، أنه:

- يعمل ضمن حركة المرور العادية، ولا يحصل غالباً على أولوية تقنية في الإشارات أو ممرات مخصصة.
- يتأثر بالاكتضاض وزحمة السير طوال اليوم خصوصاً في أوقات الذروة، مما يرفع من زمن الرحلات ويقلل من انتظام المواعيد.
- التوقفات على مسارات مشتركة مع باقي المركبات يجعل الوصول للمحطات غير سريع دائماً ويعرقل السيولة.

نتيجة الأداء:

- تكرار أقل ودقة زمنية ضعيفة مقارنة بالحلول المتقدمة.

- أعلى الاحتمالات للتأخر عن مواعيد محددة، مع اختلاف كبير في وقت السفر.
- مستوى الخدمة يتأثر بحركة المركبات الخاصة والازدحام.

النقل بالحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة (BHNS)

من الخصائص الأساسية للنقل بالحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة، أنه:

- يسير على مسارات مخصصة أو أولوية لحركة الحافلات داخل شبكة النقل الحضري، ما يقلل التعارض مع السيارات ويخفض وقت الرحلة ويجعل الرحلة دقيقة في توقيتها،
- يخدم محاور رئيسية كثيفة الحركة مثل ميناء أكادير و تيكويين بطول يبلغ حوالي 15.5 كلم، مع محطات تبادل منظمة وعدد كبير من الركاب المتوقع سنوياً.
- توفر الحافلات تجهيزات حديثة (راحة أفضل، سهولة الولوج للأشخاص ذوي الاحتياجات، أنظمة معلومات الركاب والتذاكر الرقمية)

نتيجة الأداء:

- سرعة أعلى ودقة أكبر في الجداول الزمنية مقارنة بالحافلات التقليدية.
- فواصل زمنية قصيرة بين الحافلات خلال ساعات الذروة (مثلاً كل 5 دقائق على خط BHNS في أكادير)
- تجربة نقل حضري أكثر انتظاماً وراحة للمستعملين.

2. مؤشـر التـكـلفـة (Cost)

❖ تكلفة النقل التقليدي بالحافلات

تكاليف التشغيل :

- تعتبر أقل من حيث التكلفة الاستثمارية الأولية لأنها لا تتطلب بنية تحتية مخصصة، وتستفيد من الطرق العامة الحالية.
- لكنها أعلى نسبياً من حيث التكلفة التشغيلية طويلة المدى بسبب تأثيرها بالازدحام واستهلاك الوقود بسبب توقفات وتباطؤات متكررة.

تكلفة الصيانة والبنى التحتية :

- تكلفة صيانة أقل نسبياً مقارنة بالبنى التحتية الخاصة.
- لا يتطلب استثمارات كبيرة في مسارات مخصصة أو تجهيزات إشارات متقدمة.

❖ تكلفة النقل بالحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة BHNS

التكلفة الاستثمارية :

- أعلى من التكلفة التقليدية، لأن المشروع يتضمن بنية تحتية مخصصة مثل:
 - مسارات مكرسة للحافلات Transport en Commun en Site (TCSP) Propre
 - محطات تبادل مجهزة.
 - تجهيزات نظم معلومات الركاب والتذاكر المرقمنة.
- في مشروع النقل بالحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة BHNS بأكادير، بلغت الميزانية الإجمالية نحو 1.4 مليار درهم لإنشاء الخط الأول بطول أكثر من 15 كلم، وهو استثمار كبير مقارنة بالحافلات التقليدية وحدها .

التكلفة التشغيلية:

- قد تكون أقل على المدى المتوسط والطويل إذا تم تحقيق دقة في الجداول وزيادة عدد الركاب، لأن المسارات المخصصة تقلل من التوقفات غير الضرورية وتخفض استهلاك الوقود والزمن المستغرق.
- كما أن زيادة عدد الركاب وتحسين الخدمة يمكن أن يرفع العائدات أو يقلل الدعم الضروري من الميزانية العمومية.

3. تحليل التكلفة لكل راكب (درهم/راكب)

1.3 أهم المؤشرات المرجعية

المؤشر المرجعي	النقل التقليدي	النقل عالي الخدمة BHNS
حجم الاستثمار	منخفض	≈ 1.4 مليار درهم (للخط الرئيسي)
المردودية	ضعيفة	عالية بعد 3-5 سنوات
فترة استهلاك الاستثمار	-	20 سنة
معدل التشغيل السنوي	18-25 مليون راكب في السنة	35-45 مليون راكب في السنة
الإدماج		استثمار + تشغيل + صيانة
الاستثمار الأولي	منخفض	مرتفع
تكلفة التشغيل/راكب	2.5 - 3.5 درهم	1.8 - 2.4 درهم
تكلفة الاستثمار الموزعة/راكب	0.8 - 1.2 درهم	1.2 - 1.6 درهم
التكلفة الإجمالية/راكب	3.3 - 4.7 درهم	3.0 - 4.0 درهم
دقة المواعيد احترام التوقيت	ضعيفة-متوسطة	عالية
معدل السرعة	12 - 15 كلم/س	20 - 25 كلم/س
القدرة الاستيعابية	متوسطة	عالية
الأثر البيئي	ضعيف	متوسط

2.3 ★ الاستنتاج البياني:

رغم أن النقل بالحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة BHNS يتطلب استثماراً أولياً أعلى، فإن تكلفته لكل راكب تصبح مماثلة أو أقل من النقل التقليدي بعد بلوغ سرعة الاستقرار (3-5 سنوات)، بفضل:

- ارتفاع عدد الركاب،
- تقليص زمن الرحلة،
- انتظام الخدمة،
- خفض كلفة التأخير والازدحام.

3. مقارنة موجزة التكلفة والأداء (Performance vs Cost)

العنصر	النقل التقليدي	المستوى العالي BHNS
السرعة المتوسطة	أقل (متأثر بالازدحام)	أعلى (مسارات مخصصة)
دقة المواعيد	ضعيفة إلى متوسطة	أعلى بنسبة واضحة
الاستثمار الأولي	أقل	أعلى (مسارات وتجهيزات)
تكاليف تشغيل طويلة المدى	مرتفعة نسبياً	أقل نسبياً مع استدامة الخدمة
راحة الركاب	أساسية	محسنة (مزودة تجهيزات حديثة)
القدرة على استيعاب الركاب	جيدة	أعلى (تنظيم محطات وتواتر)

- يتضح من خلال المقارنة بين النمطين، أن النقل التقليدي بالحافلات مناسب كنظام أساسي يشكل العمود الفقري للتنقل اليومي بتكلفة استثمارية منخفضة نسبياً، لكنه يواجه تحديات في السرعة، انتظام المواعيد، والتأثر بالازدحام.
- فيما نظام النقل بالحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة Bus à Haut Niveau de Service، يوفر أداءً أفضل من حيث السرعة والتنظيم والراحة، ما يجعله خياراً

مناسباً للمسارات الرئيسية ذات الكثافة العالية، لكنه يتطلب استثمارات أولية أكبر .

- في حالة أكادير الكبير وجهة سوس ماسة، يعد نظام النقل بالحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة BHNS استثماراً استراتيجياً لتعزيز النقل الحضري في المسارات الحيوية، خاصة مع توقع نقل ملايين الركاب سنوياً بزيادة في جودة الخدمة وتقليل الازدحام الزمني واليومي .

4.1. المقارنة من حيث الأداء

□ 1. السرعة والانسائية

العنصر أو المؤشر	النقل التقليدي	BHNS
السرعة	ضعيفة إلى متوسطة (تتأثر بالازدحام)	أعلى بـ 30-50%
انتظام الرحلات	غير مستقر	منتظم ودقيق
زمن الرحلة	متغير	قابل للتوقع

على مستوى أكادير، سيكون نظام النقل بالحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة BHNS أكثر نجاعة، خاصة على المحاور الكبرى (شرق-غرب، الربط بين الأحياء الكثيفة والمراكز الإدارية والسياحية).

□ 2. القدرة الاستيعابية

العنصر	النقل التقليدي	BHNS
عدد الركاب /ساعة/ اتجاه	محدود	مرتفع (قد يصل 8.000-12.000)
الاكتظاظ	مرتفع في الذروة	أقل بفضل التردد العالي

الأثر المباشر:

- نظام النقل بالحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة BHNS يقلل الحاجة إلى عدد كبير من الحافلات، ويحد من الاكتظاظ اليومي.

3. جودة الخدمة

المؤشر	النقل التقليدي	BHNS
الراحة	محدودة	عالية
الولوجية (ذوي الإعاقة)	غالبا ضعيفة	مهيئة
معلومات الركاب	شبه منعدمة	فورية ورقمية
صورة المرفق	سلبية/محايدة	إيجابية وحديثة

الأثر الاجتماعي المتوقع:

من شأن نظام النقل بالحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة BHNS أن يعيد الثقة في النقل العمومي ويشجع الفئات المتوسطة على استعماله بدل السيارة الخاصة.

لكن يجب الانتباه لانتشار ظاهرة التسول داخل الحافلات، حيث تشهد حافلات النقل الحضري بمدينة أكادير تزايدا ملحوظا في ظاهرة التسول داخل العربات، فأصبح بعض المتسولين يصعدون إلى الحافلات عند توقفها بالمحطات، مستغلين فتح الأبواب لطلب الصدقات من الركاب، وذلك في ظل ضعف المراقبة داخل وسائل النقل.

وتتخذ هذه الظاهرة أشكالا متعددة، من بينها استعطاف الركاب عبر سرد أوضاع اجتماعية صعبة أو إبراز إعاقات جسدية، كما لوحظ امتدادها إلى عرض سلع

بسيطة من طرف أطفال ونساء داخل الحافلات، مثل المناديل الورقية والعلكة، مما يؤثر سلباً على النظام داخل فضاء النقل العمومي. ويمس براحة المسافرين.

وقد عبر عدد من مستعملي الحافلات عن تذمرهم من هذه الممارسات، لما تسببه من إزعاج يمس راحة الركاب وسلامتهم، فضلاً عن تأثيرها السلبي على جودة خدمات النقل الحضري. كما يثير هذا الوضع مخاوف مرتبطة باحتمال استغلال غياب المراقبة لأغراض غير مشروعة.

وتستدعي هذه الوضعية تدخلاً منسقا من الجهات المختصة، يشمل تعزيز المراقبة داخل الحافلات، وتنظيم استعمال فضاءات النقل العمومي، إلى جانب اعتماد مقاربة اجتماعية للتعامل مع حالات التسول الفعلية، والحد من السلوكيات المخالفة للقانون.

كما يتعين التفكير جدياً في تمديد توقيت الحافلات ليلاً، إلى غاية الساعة 22.00 أو 22.30 لتمكين العديد من الطلبة والتلاميذ من استعمال الحافلات العمومية بعد حضور دروس الدعم أو التكوينات والدروس الليلية، التي تنتهي غالباً ما بين 21.00 و21.30، مما يضطرهم إلى العودة عبر سيارات الأجرة المكلفة ليلاً.

ومن جهة أخرى، يجب التأقلم مع حاجيات العمال والمستخدمين الذين يغادرون الأحياء الهامشية باكراً ويعودون إليها متأخرين (MOBILITE PENDULAIRE) بإضافة نصف ساعة على الأقل صباحاً وأخرى مساءً، لتوسيع دائرة الاستفادة من خدمات النقل العمومي.

4. الخلاصة الاستراتيجية لأكادير الكبير وسوس ماست

19

✓ يبدو أن الرهان على الجمع بين نظامي النقل التقليدي ونظام النقل بالحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة هو الخيار الأمثل، فهو نظام نقل متكامل (*Réseau hiérarchisé*) يخصص بموجبه نظام BHNS للمحاور الهيكلية وللتنقلات الطويلة والكثيفة، فيما يخصص النقل التقليدي للتنقلات المحلية وللأحياء الهامشية وكذلك للربط مع محطات BHNS.

✓ ويمثل نظام BHNS خيارا استراتيجيا متوسط الكلفة وعالي الأداء، يوفر لأكادير الكبير نقلا حضريا منتظما وموثوقا، مع تقليص الازدحام وتحسين جودة الحياة، بينما يظل النقل التقليدي بالحافلات عنصرا مكملا ضروريا لضمان التغطية الشاملة والعدالة المجالية داخل الجهة.

✓ إن أفضل خيار استراتيجي هو نموذج هجين يدمج بين:

- توظيف وتشغيل نظام النقل بالحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة BHNS في المحاور الهيكلية (ميناء - تيكوين - المركز - الجامعة...)
- استعمال حافلات تقليدية حديثة لتغذية الشبكة وربط الأحياء.
- ويتمثل الهدف من هذا الخيار تحقيق أقل كلفة اجتماعية وأعلى مردودية اقتصادية، وأثريي إيجابي.

- فنظام النقل بالحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة BHNS ليس مجرد مشروع نقل، بل هو **رافعة تنموية حضرية** تمكن من خفض الكلفة الاجتماعية للتنقل، وتحسين جاذبية المدينة، ودعم التنمية المستدامة بالجهة.

5. أهم التوصيات

باعتبار أن الاستثمار في نظام النقل بالحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة BHNS بأكادير الكبير هو **خيار استراتيجي عقلاني**، يوازن بين الكلفة، الجودة، والاستدامة، ويضع جهة سوس ماستة في مسار تنموي حضري حديث، متلائم مع التوجهات الوطنية والدولية في مجال التنقل المستدام، فإن من التوصيات في هذا المجال:

1. اعتماد نموذج هجين أو مزدوج:

- نظام النقل بالحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة على المحاور ذات الكثافة العالية
- حافلات تقليدية حديثة لتغذية الشبكة وربط الأحياء.

2. تطبيق مؤشر "درهم/راكب" كمعيار رسمي لتقييم مشاريع النقل الحضري بالجهة.

3. إدماج نظام النقل بالحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة في التخطيط الجهوي، واعتماده في:

- وثائق التهيئة
- برنامج التنمية الجهوية
- مخططات التنقل الحضري

4. تحسين الأداء والخدمات

- تمديد توقيت الحافلات صباحا وليلا (على الأقل بنصف ساعة إلى ساعة إضافية)

5. تعزيز الحكامة والمتابعة:

- تتبع الأداء (السرعة، الانتظام، عدد الركاب)
- تقييم دوري للمردودية الاقتصادية والاجتماعية للمشروع