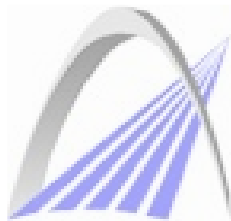




# مشروع نجاعة الأداء برسم السنة المالية 2015 لوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك



---

## الجزء الأول: تقديم وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك

---

|    |                                                            |
|----|------------------------------------------------------------|
| 3  | صلاحيات ومهام الوزارة                                      |
| 4  | المحاور الاستراتيجية للوزارة                               |
| 12 | تقديم اعتمادات الوزارة برسم سنة 2015                       |
| 12 | موجز اعتمادات الوزارة برسم سنة 2015 حسب البرامج            |
| 13 | موجز اعتمادات الوزارة برسم سنة 2015 حسب العمليات والمشاريع |

---

## الجزء الثاني: تقديم برامج الوزارة

---

|    |                                         |
|----|-----------------------------------------|
| 16 | برنامج القيادة والتوجيه                 |
| 23 | برنامج دعم الاستراتيجيات القطاعية       |
| 29 | برنامج الطرق                            |
| 40 | برنامج الموانئ والملك العمومي البحري    |
| 52 | برنامج النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية |
| 59 | برنامج الملاحة التجارية                 |
| 66 | برنامج الطيران المدني                   |

---

## الجزء الأول

---

تقديم وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك

## ❏ صلاحيات ومهام الوزارة

تتدخل وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك في قطاعات حيوية تلعب دورا أساسيا في التطور الاقتصادي والاجتماعي لبلادنا، من خلال ارتباطها الوثيق بعناصر التنمية.

تساهم الوزارة بصفة مباشرة وغير مباشرة في إعداد التراب الوطني وتقليص الفوارق الجهوية، وإحداث مناخ للاستثمار والرفع من تنافسية النسيج الاقتصادي. كما تساهم أيضا في تقليص الفوارق الاجتماعية وتوزيع نتائج النمو الاقتصادي على سائر التراب الوطني.

تناط بوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك، في إطار القوانين والأنظمة الجاري بها العمل، مهمة القيام بإعداد وتنفيذ سياسة الحكومة في ميادين الطرق، والموانئ، والسكك الحديدية، والملاحة الجوية، والملاحة البحرية. كما تتولى إعداد وتنفيذ سياسة الحكومة المتعلقة بالنقل عبر الطرق، والسكك الحديدية، وبالنقل الجوي، والبحري وتضطلع علاوة على ذلك ببلورة السياسة الحكومية في مجال السلامة الطرقية وتنسيق تنفيذها.

في مجال تأطير قطاعات النقل، ونظرا للخدمات العمومية التي تسهر عليها(نقل المسافرين والبضائع، السلامة الطرقية، منح وثائق رسمية) فالوزارة تربطها علاقة مع مهنيي ومستعملي وسائل النقل.

ونظرا كذلك لدورها التنظيمي لقطاع النقل، فالوزارة مطالبة لاقتراح وتطبيق نصوص تنظيمية وقانونية من أجل تطوير وتنسيق ومراقبة جميع أنماط النقل. كما تتدخل في مجالات مختلفة مثل تحديد مستوى التعريفات ورسوم النقل، مراقبة سلامة وسائل النقل وتنظيم مهنة.

كما يمكن في إطار المهام المنوطة بها أن تقوم أيضا ، ولحساب وزارات أخرى أو الجماعات المحلية أو المؤسسات العمومية بإجراء دراسات ذات طابع تقني أو الإشراف عليها أو مراقبتها وبإنجاز أعمال تقنية أو المراقبة من الوجهة التقنية لإعمال منح الامتياز فيها أو عهد إلى الغير بتسييرها.

## المحاور الاستراتيجية للوزارة

إن وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك، في إطار السياسة التنموية المتكاملة التي نهجتها للنهوض بقطاع النقل بمختلف أنماطه، حققت نقلة نوعية في تطوي البنيات التحتية للنقل من طرق وطرق سيارة وسكك حديدية ومطارات وموانئ ، كما قطعت أشواطاً مهمة في مسلسل إصلاح وتحرير وادخال المنافسة بمختلف أنماط النقل وتحسين مستوى الخدمات المقدمة ومحاربة اقتصاد الربيع.

وبغية الاستمرارية وفق رؤية مجددة، نهجت الوزارة استراتيجية جديدة للفترة 2012-2016 ، تأخذ بعين الاعتبار مضامين البرنامج الحكومي ذات الصلة بالقطاع كتدعيم القدرة التنافسية للاقتصاد الوطني والجهوي وتنمية منسجمة ومتكاملة ومتوازنة للبنيات التحتية للنقل والاستمرار في السياسة الإرادية للاستثمار في البنيات التحتية للنقل، مع تكامل أنواع النقل وتشجيع النقل المتعدد الأنماط، بالإضافة إلى ضبط التخطيط والبرمجة والتمويل وكذا الرفع من مستوى العرض وجودة الخدمات.

وتتجلى المحاور الاستراتيجية للوزارة فيما يلي:

- الإصلاح المؤسسي
- الإصلاح التشريعي
- التجهيزات الأساسية
- أمن وسلامة النقل
- الأنشطة الاقتصادية المرافقة للقطاع
- تثمين الملك العمومي والمقالع
- قطاع البناء والأشغال العمومية
- الموارد البشرية والتكوين
- التمويل والشراكة بين القطاع



## - الإصلاح المؤسساتي

عملت الوزارة في إطار الإصلاح المؤسساتي على اتخاذ مجموعة من التدابير نذكر منها:

- هيكلة مجموعة من المصالح او لمؤسسات العاملة بقطاع النقل؛
- تقنين وتنظيم القطاع مع إعداد مخططات التنقل الوطنية والجهوية؛
- إعداد عقود برامج مع بعض الفاعلين في قطاعات عدة نذكر منها :القطاع البحري، الجوي، البناء والأشغال العمومية؛
- تفعيل الوكالة المغربية لتنمية الأنشطة اللوجستكية؛
- الانفتاح على استثمار القطاع الخاص في التجهيزات الأساسية واستغلال المنشآت وتقديم الخدمات.

## - الإصلاح التشريعي

استنادا إلى البرنامج الحكومي الذي نص على التزام الحكومة بوضع مخطط تشريعي، تم إعداد مخطط تشريعي للوزارة وفق مقاربة تشاورية بتنسيق مع مختلف المديريات والمؤسسات العمومية والشركات الخاضعة لوصاية وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك.

كما تم إنجاز مخطط تنظيمي يتضمن مشاريع المراسيم والقرارات التي تعترزم الوزارة تقديمها من أجل تأطير جيد لعملها في المجال التنظيمي.

## - التجهيزات الأساسية

لتفعيل هذا المحور ومواصلة مجهوداتها في إنجاح سياسة الأوراش الكبرى، اتخذت الوزارة العديد من التدابير في مختلف القطاعات نذكر منها على سبيل المثال:

### 1. الطرق والنقل الطرقي

يعتبر تطوير وعصرنة الشبكة الطرقيّة والطرق السيارة ا رفعة حقيقية للتنمية الاقتصادية والاندماج الجهوي والمحلي ومساهمتها الفعالة في جلب الاستثمارات واحداث مناصب الشغل وتنمين المجالات ومعالجة إشكالية السلامة الطرقيّة، ولتحقيق هذه الأهداف تعمل الوزارة التجهيز والنقل على:

- ربط الأقطاب الاقتصادية والسكنية الكبرى؛
- مواكبة تطور الحركية والجولان؛
- تكامل وتناسق بين الشبكة الطرقيّة والطرق السريعة والطرق السيارة؛
- فك العزلة عن المناطق القروية والجبالية وتهيئة وتنمين المجال الترابي.

## 2. الطرق السيارة : الأهداف الاستراتيجية

يبلغ طول شبكة الطرق السيارة المفتوحة أمام حركة السير 1.416 كلم. كما تمت برمجة 281 كلم في إطار المخطط المديرى التكميلي للطرق السيارة ليصل طول شبكة الطرق السيارة بالمغرب 1.800 كلم في أفق 2016.

ومن بين الأهداف المسطرة في إطار استراتيجية الوزارة نذكر ما يلي:

- المصادقة على المخطط الوطنى الثانى للطرق السيارة الذى يهدف إلى تجهيز المملكة بخطط جديدة من الطرق السيارة في أفق 2030؛
- مباشرة الدراسات لبعض المقاطع الجديدة للطرق السيارة؛
- إعداد عقد برنامج جديد في مجال الطرق السيارة والانفتاح على القطاع الخاص.

## 3. الطرق والطرق السريعة

- إنهاء حوالي 300 كلم من الطرق السريعة ( تازة - الحسيمة، وجدة - الناظور) وإنجاز 300 كلم من الطرق السريعة الجديدة؛
- دراسة مشاريع كبرى طريقية : نفق تيشكا، طريق مدارى شرق وجنوب سلسلة جبال الأطلس؛
- تطوير الطريق الوطنية رقم 10 الرابطة بين تنزيت والكركرات؛
- إنهاء البرنامج الثانى الوطنى للطرق القروية خلال سنة 2014 من خلال إنجاز حوالي 2.500 كلم من الطرق والمسالك؛
- بلورة برنامج جديد للطرق القروية بشراكة مع الجماعات المحلية والقطاعات الوزارية المتدخلة.

## 4. السكك الحديدية والنقل السككى

لمواكبة التطور المالى والاقتصادى والاجتماعى للمملكة والاستجابة لتطلعات الزبناء والفاعلين الاقتصاديين تعمل الوزارة على تحقيق قفزة نوعية في مجال المنظومة السككية عبر:

- التوفر على شبكة فعالة وعصرية؛
- تحسين المنتج السككى وتوفير خدمات أكثر جاذبية؛
- تحسين المردودية والتنافسية وفعالية آليات الإنتاج.

من بين الأهداف الاستراتيجية لقطاع السكك الحديدية والنقل السككى نذكر ما يلي:

- إنهاء الخط السككى للقطار فائق السرعة طنجة الدار البيضاء وإنجاز دراسات خط القطار فائق السرعة نحو مراكش؛

- توسيع وعصرنة شبكة السكك الحديدية (في اتجاه بني ملال وتطوان)؛
- تأهيل وتطوير الشبكة السككية الحالية؛
- عصرنة المحطات السككية؛
- دراسات لتطوير الخطوط السككية الجهوية في المناطق الحضرية الكبرى مثل الدار البيضاء، طنجة تطوان، مراكش، أكادير، وجدة، فاس؛
- تهيئة المحطات اللوجستكية السككية (إنجاز الأشطر الأولى من المحطات اللوجستكية السككية بكل من ميطا وزناتة، فاس، مراكش وطنجة).

## 5. الموانئ والنقل البحري

أولت الوزارة خلال السنة الجارية اهتماما خاصا لتوسيع واعداد الرصيد المينائي الوطني، إذ تمت مواصلة إنجاز المشاريع المينائية الجارية بها حاليا الأشغال واعطاء الانطلاقة لمشاريع جديدة. كما عملت على تأمين سلامة الملاحة البحرية على طول سواحل المملكة والمحافظة على البيئية، إلى جانب القيام ببعض الدراسات العامة والتقنية.

وفي هذا الإطار وبعد المنجزات الكبرى التي حققها المغرب وخاصة النتائج الهامة التي أفرزها مسلسل إصلاح القطاع المينائي أو النقلة النوعية التي عرفها تطوير البنيات التحتية، وبعد نجاح عملية إنشاء ميناء طنجة المتوسط إن على الصعيدين الدولي أو الجهوي، استطاعت بلادنا أن تبلور تصورا جديدا يقوم على تحصين المكتسبات وتقوية الاستراتيجية المينائية من خلال اعتماد مقاربة تشاركية بناءة تضمن الانخراط الشامل لمختلف الفاعلين في القطاعين: العام والخاص.

وتهدف هذه الاستراتيجية الوطنية، التي تعتمد رؤية واضحة وشمولية للقطاع المينائي، إلى تمكين المغرب من موانئ عصرية ومتطورة تشكل رفعة أساسية لتعزيز موقع المغرب كمحطة لوجيستكية هامة في حوض البحر الأبيض المتوسط، وتشكل في الآن نفسه آلية فاعلة لتدعيم التنافسية الاقتصادية الوطنية أو المساهمة في إعداد التراب الوطني والتنمية الجهوية.

وقد تم اعتماد مقاربة جديدة أساسها مفهوم القطب المينائي الذي سيمكن كل جهة من جهات المملكة من تعزيز مزاياها ومواردها وبنياتها التحتية، ويدفعها إلى الاستفادة من الحركية الاقتصادية التي تحدثها الموانئ. ومن هذا المنطلق، تم تحديد ستة أقطاب مينائية كبرى: القطب المينائي للمنطقة الشرقية، قطب المينائي الشمال الغربي، القطب المينائي القنيطرة الدار البيضاء، قطب المينائي دكالة عبدة، القطب المينائي سوس تانسيفت وقطب الجنوب.

تهدف الاستراتيجية المينائية الجديدة إلى:

- تحسين القدرة التنافسية للسلسلة اللوجستكية؛
- تأمين الإمدادات الإستراتيجية؛
- مواكبة التغيرات الاقتصادية؛
- إعطاء المنظومة المينائية القدرة على التكيف مع التغيرات الإقليمية والدولية؛



- تمكينها من اغتنام الفرص الجيوستراتيجية التي ستتاح في المستقبل.
- و تتمحور هذه الإستراتيجية المينائية حول:

- إنشاء موانئ جديدة؛
- إنجاز التوسيعات الكبرى؛
- إدماج الموانئ في محيطها الحضري.

## 6. المطارات والنقل الجوي

من أجل مواكبة للسياسة الطموحة للسياحة "رؤية 2020" تعتمد وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك استراتيجية طموحة تخص مجال النقل الجوي عن طريق:

- تعزيز مكانة مطار الدار البيضاء محمد الخامس كقطب جوي دولي ا رند من ونحو إفريقيا الوسطى والغربية؛
- مواصلة مجهود تطوير البنيات التحتية المطارية وفقا للمخطط المديرى الجديد للمطارات الذي سيمكن من تحديد آفاق تطور كل مطار على حدة و دعم تنافسيته وكذا الحاجيات من البنيات (المطارية الجديدة على المدى المتوسط والطويل (2020 و2030)؛
- التوقيع على اتفاقيتين مع شركتين متخصصتين في صناعة الطيران النهوض بالنقل الجوي الداخلى من خلال تطوير الطاقة الاستيعابية للمطارات من جهة وتأمين الملك العمومي للمطارات.

## 7. تنمية التنافسية اللوجستكية

إن تطوير قطاع اللوجستيك الذي يشكل أولوية ملحة لتعزيز تنافسية الاقتصاد الوطني رهين ب:

- تأهيل الخدمات اللوجستكية؛
- إصلاح وتحرير أنماط النقل ( الطرقي، السككي، البحري، الجوي)؛
- إنجاز الأوراش الكبرى وتطوير البنيات التحتية للنقل ( الموانئ، الطرق والطرق السيارة، السكك الحديدية، المطارات).

ولبلوغ هذه الأهداف وضعت وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك برنامج عمل طموح يتضمن عدة تدابير أبرزها:

- تسريع وثيرة تفعيل استراتيجية اللوجستكية عبر إنجاز الشطر الأول من الشبكة الوطنية للمناطق اللوجستكية التي تبلغ 3.300 هكتار في أفق 2030 مع تشجيع بروز متعهدين لوجستكيين متطورين؛
- توفير خدمات لوجستكية ذات جودة عالية.

كما أن النهوض بهذا القطاع سيمكن من تخفيض التكاليف اللوجستكية للمغرب، تسريع نمو الناتج الداخلي الخام عبر نمو القيمة المضافة و المساهمة في التنمية المستدامة عبر الحد من الآثار السلبية لحركة البضائع.

## - أمن وسلامة النقل

على مستوى التدابير التنظيمية والقانونية عرف قطاع النقل بجميع أنماطه اتخاذ مجموعة من الإجراءات نذكر منها:

### 1. النقل الطرقي

- إنهاء برنامج التهيئات الطرقية الخاصة بالسلامة للفترة 2011-2013 ( معالجة 120 نقطة سوداء، بناء 21 كلم من جدارن الوقاية، 120 كلم من ممرات الدراجات)؛
- تحسين السلامة الطرقية عبر تنفيذ المخطط الاستعجالي المندمج 2011-2013 ثم مخطط إلى غاية 2016.

### 2. النقل السككي

- تسريع وثيرة حذف الممرات المستوية (118 ممر في أفق 2015)؛
- مواصلة برنامج عصرنة تجهيزات ومنشآت الأمن والسلامة؛
- تحيين نظام تدبير الأمن والسلامة وتعزيز الترسانة التنظيمية؛
- تنفيذ مختلف مخططات الأمن والسلامة.

### 3. الموانئ والنقل البحري

- تدعيم السلامة والأمن في الموانئ وعلى طول السواحل المغربية (استغلال مجموعة من النظم التقنية للمراقبة؛
- تحسين القوانين البحرية في مجال السلامة والأمن.

### 4. المطارات والنقل الجوي

- تأهيل القوانين المغربية في مجال سلامة النقل الجوي؛
- تعزيز المراقبة والرفع من مستوى منظومة أمن الطيران المدني؛
- تنفيذ برنامج تكوين في مجال أمن وسلامة الطيران المدني؛
- تنفيذ برنامج تصديق المطارات.

## - الأنشطة الاقتصادية المرافقة للقطاع

لمواكبة قطاع النقل واللوجستيك، وملائمتها مع الحاجيات الجديدة للسوق المغربية والجهوية، أولت الوزارة الأنشطة الاقتصادية المرافقة للقطاع أهمية كبرى من خلال:

- تطوير أقطاب جهوية للصيانة فى مختلف أنماط النقل (الطرقى، السككى، البحرى والجوى) وكذا فى صناعة ومعالجة مواد البناء والأشغال العمومية؛
- تطوير نسيج صناعى وطنى فى ميدان الصيانة المرتبط بالنقل وتصدير الخبرة إلى الدول المجاورة.

## - تثمين الملك العمومى والمقالع

لتمكين الساكنة المتواجدة بالقرب من البنيات التحتية الكبرى من تجهيزات اجتماعية ومدرسة للدخل، تم الاهتمام بتثمين الملك العمومى فى كل مجالات النقل وكذا فيما يخص المقالع، وذلك من خلال إنشاء بعض المشاريع نذكر من بينها:

- بناء مرآب للشاحنات بجوار المحطة اللوجستكية بزناتة؛
- ترميم المدارس والمراكز الاجتماعية المحاذية للطرق السيارة؛
- فضاءات وأسواق تجارية بالمحطات السككية؛
- عروض عقارية على شكل مكاتب للشركات وقاعات لتنظيم الندوات والاجتماعات بالمحطات السككية؛
- دراسة إمكانية وضع جزء من رصيد الملك العمومى للمطارات رهن مستثمرين من أجل إحداث شبكة من المركبات والمركبات التجارية الحديثة بالقرب من المطارات؛
- بناء مرآب جديد للسيارات بطوابق بمطار محمد الخامس.

أما فيما يخص مخطط العمل لتحسين وعصرنة تدبير المقالع فقد اقترحت الوزارة مجموعة من التدابير والإجراءات للتحسين نظام استغلال المقالع تركز على ثلاثة مبادئ أساسية:

- تبسيط مساطر الحصول على وصل التصريح لفتح واستغلال المقالع؛
- المحافظة على البيئة؛
- تعزيز المراقبة لاحترام مقتضيات كناش التحملات.

## - قطاع البناء والأشغال العمومية

فى هذا الإطار برمجت الوزارة عدة تدابير نذكر منها:

- العمل على تتيميم الدراسة الاستراتيجية لتنمية الهندسة ومقولة البناء والأشغال العمومية من أجل إبرام عقد برنامج ثانى تهدف إلى التوفر على شركات ذات تنافسية عالية، ناتجة للثروات، مواطنة، قادرة على تلبية الاحتياجات الوطنية وقادرة على فتح آفاق جديدة خارج الوطن عبر تصدير خدماتها؛
- إعادة هيكلة نظام ترتيب وتصنيف المقاولات ومكاتب الدراسات؛
- تطبيق مبدأ الأفضلية للمقاولات الوطنية فى طلبات العروض؛

- تعميق التفكير في إمكانية إحداث شركات وطنية رائدة في مجال البناء والأشغال العمومية تساهم فيها الدولة والقطاع الخاص قادرة على منافسة شركات مماثلة داخل وخارج المغرب لاسيما بدول المغرب العربي وإفريقيا؛
- إنجاز دراسة لهيكلية قطاع مراقبة الأوراش وتنظيم المختبرات للاستجابة لشروط السلامة والجودة في إنجاز مختلف المشاريع وتطوير وتقنين نسيج العاملين في المجال. هذه الدراسة تهدف أيضا إلى تقييم جدوى إحداث هيئة وطنية عمومية ينام بها التأطير والسهر على احترام معايير ومبادئ المراقبة والتجارب المزولة من طرف الفاعلين.

## - الموارد البشرية والتكوين

تزايد حاجيات التكوين في ميادين النقل و البناء والأشغال العمومية على الصعيد المحلي والجهوي والدولي مقارنة بعروض التكوين الحالية يقتضي إعادة هيكلة منظومة التكوين في جل هذه المهن .

وفي هذا الإطار، تم:

- تطوير قطب جهوي للتكوين في مجالات السكك الحديدية بشراكة مع شركة السكك الحديدية
- الفرنسية منفتح على دول إفريقيا والشرق الأوسط؛
- تفعيل الاستراتيجية الوطنية لتنمية الأنشطة اللوجستكية لاسيما في مجال تأهيل وتكوين موارد بشرية في قطاعي النقل واللوجستيك؛
- إحداث قطب جهوي للتكوين في مجالات النقل الجوي والملاحة واستغلال المطارات والميادين المرتبطة منفتح على دول إفريقيا . مهن التكوين تشمل الربابنة، مهندسي دولة، الإجازة المهنية، الماستر.

## - التمويل والشراكة بين القطاع العام والخاص

نظرا للوضعية الحالية للتوازنات الماكرو اقتصادية الوطنية وللمالية العمومية المتميزة ب:

- تزايد عجز الميزانية بالنظر لارتفاع نفقات المقاصة؛
- عجز الميزان التجاري مما يحد من مدخرات العملة الصعبة؛
- التوقعات حول وضعية صناديق التقاعد؛
- صعوبات محتملة في تعبئة التمويل عن طريق الاقتراض سواء في السوق الداخلي أو على المستوى الدولي.

فقد تم:

- فتح آفاق جديدة خاصة بتمويل البنيات التحتية الكبرى بما فيها تعزيز الشراكات مع القطاع الخاص في مجال تمويل وانجاز واستغلال هذه البنيات والخدمات المرتبطة؛
- فتح ورش لمراجعة النظام الضريبي المرتبط بقطاع النقل والتجهيزات الأساسية واقتراح منظومة جديدة تمكن المغرب من تحقيق نقلة نوعية في مجال النقل واللوجستيك .

## 📌 تقديم اعتمادات الوزارة برسم سنة 2015

| مشروع قانون المالية لسنة 2015 (بالدرهم) |                   |                               |             |               |
|-----------------------------------------|-------------------|-------------------------------|-------------|---------------|
| الميزانية العامة                        | الحسابات الخصوصية | المصالح المسيرة بطريقة مستقلة | المجموع     |               |
| الموظفين                                | 818.230.000       | -                             | -           | 818.230.000   |
| المعدات والنفقات المختلفة               | 233.028.000       | -                             | 179.500.000 | 412.528.000   |
| الاستثمارات                             | 6.193.000.000     | 2.216.000.000                 | 579.000.000 | 8.988.000.000 |

## 📌 موجز اعتمادات الوزارة برسم سنة 2015 حسب البرامج (مليون درهم)

| برامج وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك | الميزانية العامة |                               |               | المجموع   | الحسابات الخصوصية | المصالح المسيرة بطريقة مستقلة | المجموع    |
|---------------------------------------|------------------|-------------------------------|---------------|-----------|-------------------|-------------------------------|------------|
|                                       | باب الموظفين     | باب المعدات والنفقات المختلفة | باب الاستثمار |           |                   |                               |            |
| برنامج التوجيه والقيادة               | 818,23           | 116,003                       | 98,112        | 1.032,345 | -                 | 4,80                          | 1.037,145  |
| برنامج دعم الاستراتيجيات القطاعية     |                  | 38,00                         | 3.159,00      | 3.197,00  | -                 | -                             | 3.197,00   |
| برنامج الطرق                          |                  | 43,889                        | 2.026,069     | 2.069,958 | 2.200,00          | 89,70                         | 4.359,658  |
| برنامج الموانئ والملك العمومي البحري  |                  | 9,847                         | 893,462       | 903,309   | 16,00             | -                             | 919,309    |
| برنامج النقل الطرقي والسلامة الطرقية  |                  | 10,079                        | 3,132         | 13,211    | -                 | 605,00                        | 618,211    |
| برنامج الملاحة التجارية               |                  | 14,04                         | 13,225        | 27,265    | -                 | 24,00                         | 51,225     |
| برنامج الطيران المدني                 |                  | 1,17                          | -             | 1.17      | -                 | 35,00                         | 36,17      |
| المجموع                               | 818,23           | 233,028                       | 6.193,00      | 7.244,258 | 2.216,00          | 758,5                         | 10.218,758 |

© موجز اعتمادات الوزارة برسم سنة 2015 حسب العمليات والمشاريع (مليون درهم)

| المجموع<br>(3)+(2)+(1)<br>(4)+ | المصالح<br>المسيرة<br>بطريقة<br>مستقلة<br>(4) | الحسابات<br>الخصوصية<br>(3) | الميزانية العامة   |                         |                                            | باب<br>الموظفين | المشاريع/العمليات                                     | برامج وزارة<br>التجهيز والنقل<br>واللوجستيك   |
|--------------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------------------------------|-----------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
|                                |                                               |                             | المجموع<br>(2)+(1) | باب<br>الاستثمار<br>(2) | باب المعدات<br>والنفقات<br>المختلفة<br>(1) |                 |                                                       |                                               |
| 9,285                          | 1,3                                           | -                           | 7,985              | 0,1                     | 7,885                                      | 818,23          | التكوين                                               | برنامج التوجيه<br>والقيادة                    |
| 19,246                         | -                                             | -                           | 19,246             | 8,68                    | 10,566                                     |                 | تطوير أنظمة<br>المعلومات                              |                                               |
| 26,565                         | 3,5                                           | -                           | 23,065             | 21,161                  | 1,904                                      |                 | البنائات الإدارية                                     |                                               |
| 40,853                         | -                                             | -                           | 40,853             | 40,853                  | -                                          |                 | الدراسات                                              |                                               |
| 28,176                         | -                                             | -                           | 28,176             | 6,8                     | 21,376                                     |                 | الإعانات                                              |                                               |
| 94,79                          | -                                             | -                           | 94,79              | 20,518                  | 74,272                                     |                 | دعم المهام                                            |                                               |
| 1.140                          | -                                             | -                           | 1.140              | 1.140                   | -                                          |                 | برنامج الطرق<br>السيارة                               | برنامج دعم<br>الاستراتيجيات<br>القطاعية       |
| 1.659                          | -                                             | -                           | 1.659              | 1.659                   | -                                          |                 | برنامج السكك<br>الحديدية                              |                                               |
| 320                            | -                                             | -                           | 320                | 320                     | -                                          |                 | إنجاز ميناء<br>الناظور غرب<br>المتوسط                 |                                               |
| 78                             | -                                             | -                           | 78                 | 40                      | 38                                         |                 | الاستراتيجية<br>الوطنية للتنمية<br>اللوجستيك          |                                               |
| 1.467                          | -                                             | 200                         | 1.267              | 1.267                   | -                                          |                 | توسيع وتهيئة<br>الشبكة الطرقية                        | برنامج الطرق                                  |
| 1.499                          | -                                             | 945                         | 554                | 554                     | -                                          |                 | صيانة وحفظ<br>الرصيد الطرقي                           |                                               |
| 140                            | -                                             | -                           | 140                | 140                     | -                                          |                 | التهيئات المتعلقة<br>بالسلامة الطرقية                 |                                               |
| 350,7                          | 89,70                                         | 261                         | -                  | -                       | -                                          |                 | استغلال الشبكة<br>الطرقية                             |                                               |
| 95,319                         | -                                             | 70                          | 25,319             | 25,319                  | -                                          |                 | الدراسات                                              |                                               |
| 720                            | -                                             | 720                         | -                  | -                       | -                                          |                 | التمويل                                               |                                               |
| 87,639                         | -                                             | 4                           | 83,639             | 39,75                   | 43,889                                     |                 | دعم المهام                                            |                                               |
| 859,172                        | -                                             | -                           | 859,172            | 859,172                 | -                                          |                 | بناء وتوسيع<br>البنائات التحتية<br>المينائية والبحرية | برنامج الموانئ<br>والملك<br>العمومي<br>البحري |
| -                              | -                                             | -                           | -                  | -                       | -                                          |                 | صيانة وإصلاح<br>المنشآت المينائية                     |                                               |
| 13,8                           | -                                             | -                           | 13,8               | 13,8                    | -                                          |                 | استغلال وسلامة<br>الموانئ                             |                                               |
| 19,5                           | -                                             | -                           | 19,5               | 19,5                    | -                                          |                 | الدراسات                                              |                                               |
| 16                             | -                                             | 16                          | -                  | -                       | -                                          |                 | حفظ وتأمين الملك<br>العمومي البحري                    |                                               |
| 10,837                         | -                                             | -                           | 10,837             | 0,99                    | 9,847                                      |                 | دعم المهام                                            |                                               |
| 12                             | 12                                            | -                           | -                  | -                       | -                                          |                 | رخص السياقة<br>والبطائق الرمادية<br>الالكتروني        | برنامج النقل<br>الطرق<br>والسلامة<br>الطرقية  |
| 433                            | 433                                           | -                           | -                  | -                       | -                                          |                 | السلامة الطرقية                                       |                                               |
| 75                             | 75                                            | -                           | -                  | -                       | -                                          |                 | بناء وتهيئة مراكز<br>التسجيل                          |                                               |
| -                              | -                                             | -                           | -                  | -                       | -                                          |                 | الدراسات                                              |                                               |

|           |       |       |          |       |         |  |                                     |                         |         |
|-----------|-------|-------|----------|-------|---------|--|-------------------------------------|-------------------------|---------|
| 98,211    | 85    | -     | 13,211   | 3,132 | 10,079  |  | دعم المهام                          | برنامج الملاحة التجارية |         |
| 12,93     | 8     | -     | 5,93     | 1,275 | 4,655   |  | مراقبة وسلامة الملاحة البحرية       |                         |         |
| 33        | 17    | -     | 16       | 10    | 6       |  | التكوين                             |                         |         |
| 1         |       | -     | 1        | 1     | -       |  | الدراسات                            |                         |         |
| 4,335     |       | -     | 4,335    | 0,95  | 3,385   |  | دعم المهام                          |                         |         |
| 3,8       | 3,8   | -     | -        | -     | -       |  | سلامة وأمن الملاحة الجوية والمطارات | برنامج الطيران المدني   |         |
| 2         | 2     | -     | -        | -     | -       |  | المراقبة والترخيص                   |                         |         |
| 14        | 14    | -     | -        | -     | -       |  | تطوير النقل الجوي                   |                         |         |
| 5,2       | 5,2   | -     | -        | -     | -       |  | الدراسات                            |                         |         |
| 11,17     | 10    | -     | 1,17     | -     | 1,17    |  | دعم المهام                          |                         |         |
| 9.400,528 | 758,5 | 2.216 | 6426,028 | 6.193 | 233,028 |  | 818,23                              |                         | المجموع |

## الجزء الثاني

---

### تقديم برامج الوزارة



## برنامج القيادة والتوجيه

### 1. استراتيجية البرنامج:

إن الأنشطة التي تقوم بإنجازها الوزارة سواء في مجال البنية التحتية وتوفير الخدمات ومراقبة وتنظيم وسائل النقل تتطلب التوفر عبي دراية واسعة بمجموعة كبيرة ومتنوعة من المهن والخبرات سواء متعلقة بمهام الوزارة أو تخص قطاعات وزارية أخرى.

كما ينعكس تدخل الوزارة على مختلف مكونات المجتمع المغربي (مواطنون، مستعملي الخدمات، المهنيين والشركاء).

إن تفعيل استراتيجية الوزارة الذي يكون له الأثر الإيجابي على التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلاد تقوم على وضع برنامج شامل لتطوير وتحديث الإدارة العمومية والتي تسمح بتحقيق تغيرات إيجابية على نظم اشتغالها وتدبيرها.

كما أصبحت الوزارة منذ سنة 2008 تتوفر على مقاربة تديرية جديدة تهدف غلى

- تنزيل الاستراتيجيات القطاعية التي تنخرط في الإطار الاستراتيجي للوزارة على شكل أهداف عملية؛
- تنسيق العلاقة بين المصالح المركزية والترابية للوزارة وذلك من خلال الاعتماد على أهداف استراتيجية.

وتعتمد هذه المقاربة التي تدرج في نظام الحكامة المعتمد في الوزارة عبي آليتين، الأولى برنامج المديرية والمسار التدبيري، وذلك بهدف ترشيد الموارد البشرية بواسطة دينامية للتطور مستمرة وشاملة.

ويتم ضبط هذه المقاربة من خلال دورتين:

- دورة خماسية تمتد خلال فترة الولاية الحكومية؛
- دورة سنوية تمتد خلال السنة المالية.

### أ. ملخص استراتيجية البرنامج

يهدف برنامج القيادة والتوجيه أساسا البحث على فعالية تدبير شؤون الوزارة ومواردها التي تتوفر عليها بالإضافة إلى مواكبتها في وضع البرامج والمشاريع وذلك من خلال:

#### - الاستراتيجية:

- الحرص على انسجام استراتيجية الوزارة مع البرنامج الحكومي؛
- تعبئة القيادات بالوزارة وذلك عبر مواصلة اعتماد المقاربة التديرية للتطور؛
- إنجاز دراسات ذات طابع استراتيجي في مجالات تدخل الوزارة.

#### - الموارد البشرية:

- وضع سياسة لتدبير الوارد البشرية قائمة على الملائمة الكمية والكيفية للشغل؛
- تطوير آليات حدث لتدبير الموارد البشرية؛
- إنجاز برامج تكوين ودورات تدريبية لفائدة موظفي الوزارة؛
- دعم الأعمال الاجتماعية للوزارة.

#### - أنظمة المعلومات:

- تطوير أنظمة المعلومات للاستجابة لحاجيات المعبر عنها؛
- ضمان استمرارية وجودة خدمات أنظمة المعلومات الوزارة.

#### - الشؤون القانونية والتنظيمية:

- التدبير بكيفية فعالة للمنازعات التي تكون الوزارة طرفا فيها؛
- الحفاظ على حقوق الشركاء.

#### - الشؤون التقنية والعلاقات مع المهنة:

يعتبر محور تطوير وتقوية قطاع البناء والأشغال العمومية من بين المحاور الاستراتيجية المهمة للوزارة خلال الفترة 2012-2016، حيث ستقوم في هذا المجال بإنجاز العمليات التالية:

- إنجاز دراسة استراتيجية تتعلق بتطوير الهندسة ومقولة البناء والأشغال العمومية والتي سينبثق عنها عقد برنامج جديد بين الحكومة والفيدرالية الوطنية للبناء والأشغال العمومية وكذا الفيدرالية المغربية للاستشارة والهندسة؛
- إعادة هيكلة أنظمة تكيف وتصنيف مقاولات ومختبرات الأشغال العمومية وكذا اعتماد مكاتب الدراسات؛
- توحيد وتعميم نظام تكيف وتصنيف مقاولات البناء والأشغال العمومية على جميع القطاعات الوزارية والجماعات الترابية وكذا المؤسسات العمومية؛
- نشر دورية حول تطبيق مبدأ الأفضلية على مقاولات البناء والأشغال العمومية، وكذا مكاتب الدراسات الوطنية حيث قامت جميع المصالح التابعة لهذه الوزارة بتطبيق هذا المبدأ بنسبة 15%، منذ نشر هذه الدورية، على جميع صفقات الأشغال والدراسات؛
- إنجاز دراسة حول تحيين نظام مراجعة أثمان صفقات الأشغال من أجل تقليص الكلفة الإضافية التي تتحملها المقولة بالنظر لثمن الصفقة الذي تمت مراجعته؛

- المشاركة في تحيين بعض النصوص المتعلقة بإبرام وإنجاز الصفقات العمومية (المرسوم الجديد للصفقات العمومية وكذا مشروع دفتر الشروط الإدارية العامة) وكذا تعميم مستجدات هذه النصوص عبر تنظيم دورات تكوينية لفائدة المسؤولين عن تدبير الصفقات العمومية على الصعيد المركزي والترابي؛
- متابعة مراجعة وتأهيل المواصفات والتنظيمات التقنية ذات الصلة بقطاع الأشغال العمومية في إطار أشغال لجن التقييس وتنشيط اللجن المكلفة بإعداد كناش التحملات المشتركة وكناش التحملات الخاصة النموذجي والدلائل والتوجيهات.

وموازاة مع هذا، ستعمل وزارة التجهيز و النقل واللوجستيك على إحداث أقطاب صناعية متكاملة من أجل تثمين مواد البناء والأشغال العمومية. وفي هذا الصدد، تم اقتراح إنجاز مشروع نموذجي على صعيد إقليم بنسليمان.

وفي إطار إصلاح نظام تدبير استغلال المقالع، تتابع وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك مجهوداتها من أجل:

- وضع استراتيجية لمراقبة المقالع و تحصيل الضريبة المفروضة على استغلالها؛
- إعداد مخططات جهوية لتدبير المقالع تمكن هذه الوزارة من تبني رؤية شمولية لتدبير الحاجيات من مواد البناء في إطار احترام مستلزمات المحافظة على الموارد الطبيعية والمحافظة على البيئة.

من جهة أخرى، وفي إطار تدبير المخاطر، شرعت الوزارة في إنجاز دراسة استراتيجية من أجل تحسين النظام الحالي للوقاية وتدبير الأزمات بمصالحها. وتهتم هذه الدراسة بكل أشكال المخاطر كيفما كانت طبيعتها بمختلف المديريات التابعة للوزارة والمؤسسات تحت وصيتها.

أخيرا، ومن أجل إضفاء الطابع الرسمي وتوحيد القوانين، التزمت الوزارة بوضع مرجع للمساطر الإدارية ، من خلال مهام التدقيق الداخلي، وتقييم تطبيق هذه المساطر لضمان نجاعة وجودة الخدمات التي تقدمها الوزارة.

#### ب. المسؤول عن البرنامج

- مدير الاستراتيجية والبرامج والتنسيق بين أنواع النقل.

#### ت. الفاعلين المكلفين بقيادة البرنامج

- مديرية الاستراتيجية والبرامج والتنسيق بين أنواع النقل؛
- مديرية الموارد البشرية؛
- مديرية الشؤون الإدارية والقانونية؛
- مديرية الشؤون التقنية والعلاقة مع المهنة؛
- مديرية التجهيزات العامة.

## 2. أهداف و مؤشرات فعالية البرنامج:

الهدف 1: تحسين تدبير الموارد البشرية وتنمية الكفاءات

المؤشر 1: إنجاز عمليات التكوين

| الوحدة     | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| يوم تكويني | 11.500       | 22.162      | 22.200      | 22.200      | 22.200      |

### تدقيق المنهجية:

تغطي هذه النسبة مجموع أنشطة التكوين المستمر الطويل والقصير الأمد والتي يتم تنظيمها على المستوى المركزي والجهوي والإقليمي لفائدة موظفي هذه الوزارة بجميع أصنافهم المهنية.

### مصدر المعلومات:

- مديرية الموارد البشرية؛
- المديريات الجهوية والإقليمية للتجهيز والنقل واللوجستيك.

### حدود ومعيقات المؤشر:

- مؤشر كمي (لكنه جد مهم ويعطي صورة عن نشاط التكوين بالوزارة)؛
- لا يمكن هذا المؤشر من تقييم انعكاسات التكوين المستمر؛
- وجود صعوبات في جمع وتحصيل المعلومات لدى مختلف المديريات بهدف إعداد حصيلة للمنجزات.

### التعليق:

يمكن اعتماد مؤشرات أخرى للأداء، ولكنها تستدعي إنجاز تقييم بعدي عميق للتكوين المستمر نذكر منها على سبيل المثال:

- نسبة تحسين كفاءات الموظفين في مجال معين عقب مشاركتهم في دورات تكوينية؛
- نسبة الرضى لدى المستفيدين من الدورة التكوينية.

المؤشر 2: نسبة إدماج خريجي المدرسة الحسنية للمهندسين في سوق الشغل

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 100          | 100         | 100         | 100         | 100         |

## ⦿ تدقيق المنهجية:

يحتسب مؤشر نسبة إدماج خريجي المدرسة الحسنية للمهندسين في سوق الشغل كحاصل العلاقة التالية:

$$\frac{\text{عدد الخريجين الذين تم دمجهم خلال السنة المعينة}}{\text{عدد الخريجين خلال السنة المعينة}} \times 100$$

سيتم تحديد عدد الخريجين الذين تم إدماجهم في سوق الشغل عبر إنجاز تحري يشمل كافة خريجين المدرسة الحسنة للأشغال العمومية من طرف إدارة المدرسة.

## ⦿ مصدر المعلومات:

- المدرسة الحسنة للأشغال العمومية.

## ⦿ حدود ومعوقات المؤشر:

تحقيق التوقعات المقدمة لهذا المؤشر يضل رهين فرص الشغل المتاحة في الميادين التي تقوم المدرسة بتكوين الطلبة فيها.

الهدف 2: الاستجابة للحاجيات المعبر عنها في مجال الأنظمة المعلوماتية

المؤشر 1: نسبة تقدم وضع المخطط الإداري للمعلومات

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 9            | 11          | 19          | 27          | 34          |

## ⦿ تدقيق المنهجية:

يحتسب مؤشر نسبة تقدم وضع المخطط الإداري للمعلومات كحاصل العلاقة التالية:

$$\frac{\text{عدد العمليات المنجزة منذ الشروع في تنفيذ المخطط}}{\text{عدد العمليات المبرمجة في المخطط}} \times 100$$

## ⦿ مصدر المعلومات:

- مديرية أنظمة المعلومات.

## ⦿ حدود ومعوقات المؤشر:

رغم الأهمية التي يكتسبها هذا المؤشر في تتبع إنجاز المخطط الإداري للمعلومات والذي يتم وضعه على أساس الحاجيات المعبر عنها من طرف كافة المصالح التابعة للوزارة إلا

أنه لا يعكس المجهودات المبذولة في إطار إنجاز العمليات الاعتيادية التي تقوم بها مديرية أنظمة المعلومات وكذا عمليات الاستغلال. كما تطور هذا المؤشر رهين توفر الاعتمادات المالية المخصصة للعمليات المبرمجة في المخطط الإداري للمعلومات.

#### التعليق:

يتوقع في إطار المخطط الإداري للمعلومات إنجاز 89 مشروع منها 54 مشروع لتطوير أنظمة معلوماتية و35 لإنجاز البنيات التحتية والشبكات المعلوماتية.

وقد تم الشروع في إنجاز هذه المشاريع ابتداء من سنة 2013 على أن ينتهي من إنجازها خلال سنة 2017.

الهدف 3: ضمان نجاعة وفعالية عمليات الوزارة

المؤشر 1: نسبة الصفقات المدققة

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| عدد    | 57           | 40          | 200         | 200         | 200         |

#### تدقيق المنهجية:

عدد الصفقات المدققة والتي تفوق قيمتها 5 ملايين درهم

#### مصدر المعلومات:

- مديرية الشؤون التقنية والعلاقات مع المهنة؛
- المديرية الجهوية والإقليمية للتجهيز والنقل واللوجستيك.

#### حدود ومعوقات المؤشر:

- قلة الموارد البشرية المعتمدة لإنجاز مهام التدقيق الذين يبلغ عددهم 3 مدقق مقارنة مع عدد الصفقات التي تفوق قيمتها 5 ملايين درهم.

#### التعليق:

لتجاوز الصعوبات المرتبطة بقلة الموارد البشرية، ستعتمد الوزارة خلال سنة 2015 على مقاربة جديدة، تتمحور حول:

- إعداد كتيب حول تدبير الصفقات العمومية وتعميمه على كافة المصالح التابعة للوزارة وذلك بهدف توحيد محتوى ملفات هذه الصفقات وكيفية حفضها في الارشيف؛

- تفويت إنجاز عمليات التدقيق إلى مكاتب دراسات وذلك بغية الاستجابة لمقتضيات المرسوم المتعلق بالصفقات العمومية والتي تنص على ضرورة القيام بتدقيق الصفقات التي تفوق قيمتها 5 ملايين درهم.

#### الهدف 4: تفعيل المخطط التشريعي للوزارة

##### المؤشر 1: متوسط الاجل لتقديم الجواب عن الدعاوى القضائية المرفوعة ضد الوزارة

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| يوم    | -            | 15          | 5           | 5           | 5           |

#### تدقيق المنهجية:

يتم توجيه جميع الاستدعاءات المتعلقة بقضايا المنازعات التي تكون الوزارة طرفاً فيها إما مدعية أو مدعى عليها إلى وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك عن طريق مكتب الضبط المركزي مقابل وصل بالاستلام (شهادة التسليم).

يجب على المصالح المختصة بالمنازعات بهذه الوزارة تقديم عناصر الجواب إما مباشرة أو عن طريق محامي ينتدب لهذا الغرض أو عن طريق الوكالة القضائية للمملكة داخل الاجل القانونية أو تلك التي تحددها المحاكم في الاستدعاءات والتوجيهات الصادرة عنها.

يبدأ سريان أجال تقديم الجواب ابتداء من تاريخ التوصل بالاستدعاء أو التوجيه تحت طائلة ترتيب الآثار القانونية عند فوات الآجل المضروب.

#### مصدر المعلومات:

- قسم المنازعات.

#### حدود ومعيقات المؤشر:

تعتبر وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك أكثر المرافق العمومية من حيث اللاتمرکز الإداري وتعدد المصالح الخارجية اللامركزية ومن تم فإن المنازعات التي تكون الوزارة طرفاً فيها تكون دائماً محلية المنشأ علماً بأن جميع الدعاوى تقدم في مواجهة وزير التجهيز والنقل واللوجستيك، باعتباره الممثل القانوني للوزارة.

إن مديرية الشؤون الإدارية والقانونية صاحبة الاختصاص الاصيل في تتبع قضايا المنازعات، تكون مضطرة لطلب عناصر الجواب من مصالحها الخارجية المعنية بالنزاع.

إن تأخر هذه المصالح في موافاة مديرية الشؤون الإدارية والقانونية بعناصر الجواب يعتبر أهم عائق يؤثر سلباً على احترام الآجال المضروبة من طرف المحاكم وهو ما يمثل أهم إكراه أمام هذا المؤشر.

## برنامج دعم الاستراتيجيات القطاعية

### 1. استراتيجية البرنامج:

#### أ. ملخص استراتيجية البرنامج

#### ⦿ العقد البرنامج بين الدولة والمكتب الوطني للسكك الحديدية

وضع المكتب الوطني للسكك الحديدية استراتيجية تمحور حول إعادة هيكلة مرافقه واعتماد استراتيجية تجارية جديدة موجهة إلى إرضاء الحاجيات الأساسية لزبنائه وتطوير الشبكة السككية الوطنية وكذا الرفع من آليات تدبيرية.

وقد ترأس **جلالة الملك محمد السادس نصره الله** التوقيع على عقد برنامج للفترة 2010 - 2015، بين الدولة والمكتب الوطني للسكك الحديدية. ويندرج هذا العقد البرنامج في إطار مخطط عمل الحكومة الرامي إلى تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية بالبلاد، وخاصة من خلال تقوية وتحديث الشبكات الكبرى للتجهيزات الأساسية. ويحدد هذا العقد أهداف النجاعة بالنسبة للفترة المذكورة، والتي يتعين على المكتب الوطني للسكك الحديدية أن يحققها وبرنامج الاستثمار، الذي سيقوم به المكتب وطرق تمويله وكذا التزامات الدولة بدعم تنفيذ المكتب لمخطط التنمية.

وتتمثل الالتزامات الرئيسية للمكتب الوطني للسكك الحديدية، بالإضافة إلى تطوير حركة النقل في أحسن الظروف من حيث السلامة وجودة الخدمات وكذا في ما يخص المسؤولية المجتمعية والبيئية، في إنجاز برنامج هام للاستثمار بمبلغ 33 مليار درهم، يهم مكوناته الأساسيان مشروع القطار فائق السرعة الرابط بين طنجة والدار البيضاء (20 مليار درهم)، ومواصلة تحديث الشبكة الحالية (13 مليار درهم).

ويتم تمويل هذا البرنامج من خلال اعتمادات الدولة، والتمويل الذاتي، والهبات المحصل عليها في إطار التعاون الدولي وصندوق الحسن الثاني للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، فيما يتم تمويل الباقي بواسطة قروض.

#### ⦿ العقد البرنامج بين الدولة والشركة الوطنية للطرق السيارة بالمغرب

لقد ترأس **صاحب الجلالة الملك محمد السادس نصره الله** التوقيع على العقد البرنامج بين الدولة والشركة الوطنية للطرق السيارة بالمغرب برسم الفترة الممتدة ما بين 2008 و 2015.



ويهم هذا البرنامج 384 كلم من الطرق السيارة، ويتعلق الأمر بمشروع الطريق السيار المداري للرباط (41 كلم) والطريق السيار برشيد-بني ملال (172 كلم) والطريق السيار الجديدة-آسفي (140 كلم) والطريق السيار الدار البيضاء -برشيد عبر تيط مليل (30,5 كلم).

وتستجيب هذه المشاريع التي تحظى بالأولوية لهدفين أساسيين:

- الهدف الأول يتمثل في مواكبة نمو حركة السير التي تشهدها شبكة الطرق السيارة وخاصة محور الرباط-الدار البيضاء الذي خضع لعملية توسيع بإنجاز ممر ثالث في كل اتجاه؛
- الهدف الثاني، فيتمثل في إنجاز محاور هيكلية لربط جهات جديدة ذات طاقات ومؤهلات واعدة، وخاصة جهتي عبدة-دكالة وتادلة-أزيلال.

كما يجسد هذا العقد إرادة الحكومة في مواصلة سياسة الأوراش الكبرى وتقوية شبكات البنى التحتية بالمملكة وتوسيع طول الشبكة الوطنية للطرق السيارة إلى أزيد من 1.800 كلم.

ويعكس كذلك هذا العقد العناية الخاصة التي توليها الدولة لدعم المجهودات الكبرى، في مجال الاستثمار، التي تقوم بها الشركة الوطنية للطرق السيارة، وتعزيز اعتماداتها الخاصة وضمان استمراريتها وجعل أنشطتها أكثر مردودية.

ويتم تأمين الاعتمادات المالية اللازمة لتمويل هذا البرنامج من خلال مساهمة الميزانية العامة للدولة بمبلغ ثمانية ملايين درهم، منها مليار درهم شكلت موضوع اتفاقيات سابقة، على أن يتم تأمين باقي المبلغ من خلال تمويلات ذاتية للشركة (عائدات شبكة الطرق السيارة) إضافة إلى قروض سندية مضمونة من طرف الدولة.

وبخصوص الطريق السيار الرابط بين برشيد وبني ملال، فإنه يمتد على طول 172 كلم حتى سفوح الأطلسين المتوسط والكبير مرورا عبر مدن بن أحمد وخريبكة وواد زم وأبي الجعد والفيق بن صالح وقصبة تادلة، ويهدف إلى مواكبة التنمية التي تشهدها الجهة.

أما الطريق السيار الرابط بين الدار البيضاء وبرشيد عبر تيط مليل، فيمتد على طول 30,5 كلم، ويهدف إلى تخفيف الضغط على مجموعة من المحاور الطرقية بالدار البيضاء والتي تعرف اكتظاظا.

ويتضمن هذا العقد البرنامج أيضا إنجاز طريق سيار مداري بالرباط على طول 41 كلم، وسيؤمن الربط بين مختلف محاور الطرق السيارة المتجهة نحو شمال المملكة وجنوبها وشرقها، وهو ما سيمكن أيضا من تخفيف الضغط على الشوارع الكبرى للعاصمة، وضمان سلامة النقل والتنقل خاصة بين ضواحي الرباط والمدينة الجديدة تامسنا.

وبخصوص الطريق السيار الرابط بين الجديدة وآسفي على طول 140 كلم، فستعبر على التوالي مدن سيدي اسماعيل وسيدي بنور وجمعة سحايم، وستشكل امتدادا للطريق السيار الممتد على الساحل الأطلسي الذي سيبلغ طوله عند انتهاء الأشغال من هذا المشروع حوالي 600 كلم.

يذكر أن إجمالي الاستثمارات التي ستقوم بها الشركة الوطنية للطرق السيارة بالمغرب ما بين 2008 و 2015 تقدر ب 36 مليار درهم.

### Ⓒ الاستراتيجية الوطنية لتنمية التنافسية اللوجستكية

حددت الدولة والقطاع الخاص ممثلا في الكنفدرالية العامة لمقاولات المغرب، استراتيجية لتطوير التنافسية اللوجستكية بالمغرب شكلت موضوع عقد برنامج للفترة 2010-2015 موقع بين الدولة والقطاع الخاص يوم 20 أبريل 2010 تحت الرئاسة الفعلية لصاحب الجلالة الملك محمد السادس نصره الله.

يضع هذا العقد البرنامج الاطار لتطوير قطاع اللوجستيك في المغرب و يسطر الخطوط الرئيسية والأهداف المتوخاة من هذه الاستراتيجية الجديدة المتكاملة لتنمية التنافسية اللوجستكية، كما يحدد العقد الالتزامات المشتركة للدولة والقطاع الخاص.

تحمل الاستراتيجية اللوجستكية رهانات اقتصادية وازنة، إذ تهدف إلى :

- تقليص وزن التكاليف اللوجستكية بالمغرب مقارنة مع الناتج الداخلي الخام لتصبح 15% في أفق 2015 عوض 20% حاليا؛
- الرفع من نمو الناتج الداخلي الخام بربح 5 نقط على مدة 10 سنوات عن طريق زيادة القيمة المضافة الناجمة عن انخفاض الكلفة اللوجستكية وبروز قطاع لوجستيكي فعال؛
- المساهمة في التنمية المستدامة للمغرب عبر تقليص انبعاث ثاني أكسيد الكربون الصادر عن النقل الطرقي للبضائع بحوالي 35% والحد من اكتظاظ الطرقات والمدن.

لتحقيق الأهداف العامة المسطرة لتنمية التنافسية اللوجستكية للاقتصاد الوطني، تركز الاستراتيجية اللوجستكية على خمسة محاور رئيسية :

- تطوير شبكة وطنية مندمجة للمحطات اللوجستكية بمقربة من أحواض الانتاج والاستهلاك والنقط الأساسية للتبادل ومن البنيات التحتية الرئيسية للنقل ( الموانئ، الطرق السيارية، السكك الحديدية، ...) على مساحة 3.300 هكتار منها 2.080 هكتار على المدى المتوسط،
- تنفيذ تدابير لترشيد وتجميع أروجة البضائع (الصناديق الحديدية، الحبوب، منتجات الطاقة، الصادرات)؛
- بروز فاعلين لوجستكيين متكاملين ومندمجين، خواص ومن القطاع العام)؛
- تنمية المهارات من خلال مخطط وطني للتكوين في مهن اللوجستيك)؛

- إحداث إطار لحكمة القطاع عن طريق احداث الوكالة المغربية لتنمية الأنشطة اللوجستكية وإنشاء المرصد المغربي للتنافسية اللوجستكية؛
- تنفيذ التدابير والإجراءات المتعلقة بهذه المحاور سيتم تدريجيا و على مدى مراحل تمتد إلى أفق 2030.

هذا وفي إطار تنفيذ الاستراتيجية الوطنية لتنمية قطاع اللوجستيك، ينص العقد البرنامج الموقع بين الدولة و القطاع الخاص على إبرام:

- عقود تنفيذية من أجل تطوير المناطق اللوجستكية على الصعيد الجهوي؛
- عقود تنفيذية أفقية و قطاعية تهم التكوين و تأهيل قطاع النقل الطرقي للبضائع بالإضافة الى تحسين السلاسل اللوجستكية المرتبطة بأروجة المنتجات الطاقية والفلاحية و التوزيع الوطني ومواد البناء و أروجة التصدير والاستيراد.

### ⬢ ميناء الناظور غرب المتوسط

يندرج ميناء الناظور غرب المتوسط في إطار الإستراتيجية الوطنية المينائية في أفق سنة 2030 التي تروم تمكين المغرب من موانئ عصرية ومتطورة تشكل رافعة أساسية لتعزيز موقع المغرب كمحطة لوجيستكية هامة في حوض البحر الأبيض المتوسط و كبوابة لأفريقيا.

وتتلخص مميزاته في:

- حاجز رئيسي طوله 3080 متر؛
- حاجز ثانوي طوله 730 متر؛
- محطة المواد المختلفة عمقها 12,5 متر وطولها 750 متر ومساحتها 2,5 هكتار؛
- مركزين للمواد النفطية المصفاة بعمق 16,5 متر؛
- مركز متخصص في الصب الجاف بعمق يصل إلى 16,5 متر وطول يبلغ 320 متر؛
- منطقة الخدمات ذات عمق ب 7 مترا والطول 155 متر ومساحة 2,5 هكتار.

### ب. المسؤول عن البرنامج

- مدير الاستراتيجية والبرامج والتنسيق بين أنواع النقل.

### ت. الفاعلين المكلفين بقيادة البرنامج

- المكتب الوطني للسكك الحديدية؛
- الشركة الوطنية للطرق السيارة؛
- مديرية الطرق؛
- الوكالة الوطنية لتنمية الأنشطة اللوجستكية؛
- شركة الناظور غرب المتوسط؛
- مديرية الموانئ والملك العمومي البحري.

## 2. أهداف و مؤشرات فعالية البرنامج:

الهدف 1: إنجاز العقد البرنامج بين الدولة والشركة الوطنية للطرق السيارة بالمغرب

المؤشر 1: نسبة إنجاز البرنامج السنوي المحدد في العقد البرنامج بين الدولة والشركة الوطنية للطرق السيارة بالمغرب

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 100          | 100         | 100         | 100         | 100         |

### ⬅ تدقيق المنهجية:

يحتسب مؤشر نسبة إنجاز البرنامج السنوي المحدد في العقد البرنامج بين الدولة والشركة الوطنية للطرق السيارة بالمغرب كحاصل العلاقة التالية:

الاعتمادات المالية الملتزم خلال السنة المعينة

X 100

الاعتمادات المالية الواجب تعبأتها خلال السنة المعينة

### ⬅ مصدر المعلومات:

- الشركة الوطنية للطرق السيارة بالمغرب.

### ⬅ حدود ومعيقات المؤشر:

حدود ومعيقات المؤشر تمكن في أنه لا يمكن من الأخذ بعين الاعتبار المنجزات المحققة من طرف الشركة في مجالات التجارية والتدبير والتنظيم والتي التزمت بها هذه الشركة خلال فترة إنجاز البرنامج.

الهدف 1: إنجاز العقد البرنامج بين الدولة والمكتب الوطني للسكك الحديدية

المؤشر 1: نسبة إنجاز البرنامج السنوي المحدد في العقد البرنامج بين الدولة والمكتب الوطني للسكك الحديدية

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 100          | 100         | 100         | 100         | 100         |

## ⬅ تدقيق المنهجية:

يحتسب مؤشر نسبة إنجاز البرنامج السنوي المحدد في العقد البرنامج بين الدولة والمكتب الوطني للسكك الحديدية كحاصل العلاقة التالية:

الاعتمادات المالية الملتزم خلال السنة المعينة

X 100

الاعتمادات المالية الواجب تعبأتها خلال السنة المعينة

## ⬅ مصدر المعلومات:

- الشركة الوطنية للطرق السيارة بالمغرب.

## ⬅ حدود ومعيقات المؤشر:

حدود ومعيقات المؤشر تمكن في أنه لا يمكن من الأخذ بعين الاعتبار المنجزات المحققة من طرف المكتب في مجالات التجارية والتدبير والتنظيم والتي التزم بها هذه المكتب خلال فترة إنجاز البرنامج.

الهدف 1: إنجاز الاستراتيجية الوطنية للتنمية اللوجستية

المؤشر 1: نسبة إنجاز الاستراتيجية الوطنية للتنمية اللوجستية

| الوحدة | إنجازات 2013  | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 | القيمة المستهدفة |
|--------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------|
| %      | في طور البناء |             |             |             |             |                  |

الهدف 1: إنجاز مشروع بناء ميناء الناظور غرب المتوسط

المؤشر 1: ضبط آجال إنجاز ميناء الناظور غرب المتوسط

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | -            | -           | 15          | 40          | 65          |

## ⬅ تدقيق المنهجية:

يحتسب مؤشر ضبط آجال إنجاز الميناء الجديد الناظور غرب المتوسط كحاصل العلاقة التالية:

النسبة المتوقعة لتقدم الأشغال عند نهاية السنة المعنية

➤ مصدر المعلومات:

- شركة الناظور غرب المتوسط.

➤ حدود ومعوقات المؤشر:

يتم في الغالب إنجاز المشاريع المينائية خلال سنوات متعددة كما قد يعتري مرحلة الأشغال بعض التوقفات الناجمة على الظروف المناخية السائدة في المنطقة التي ينجز فيها المشروع مما ينعكس سلبا على ضبط آجال المصروح بها ويستدعي القيام بتحيين النسب المشكلة لهذا المؤشر.

## برنامج الطرق

### 1. استراتيجية البرنامج:

#### أ. ملخص استراتيجية البرنامج

يتوفر المغرب حاليا شبكة طرقية يصل طولها الإجمالي إلى 59.000 كلم، منها 1.416 كلم من الطرق السيارة و 727 كلم من الطرق السريعة و 41.500 كلم من الطرق المعبدة والاقلي أي حوالي 16.000 كلم عبارة عن طرق غير المعبدة.

وتلعب هذه الشبكة دورا أساسيا في التنمية الاقتصادية والاجتماعية لبلادنا وفي فك العزلة عن ساكنة المناطق القروية فضلا عن مساهمتها في تسهيل الولوج للخدمات الاجتماعية وتعزيز المبادلات التجارية الرفع من قيمة الموارد الطبيعية.

كما تعد المشاريع الطرقية مشاريع مهيكل ذات قيمة مضافة تمكن من ربط الأقطاب الاقتصادية للجهات.

وأخذا بعين الاعتبار التحديات التي تواجهها بلادنا خلال الألفية الثالثة وكذا التطلعات والأهداف الاستراتيجية المعبر عنها في البرنامج الحكومي؛ قامت الوزارة بإنجاز دراسة تتعلق بوضع مخطط طرق في أفق سنة 2035.

ويرتكز هذا المخطط حول المحاور التالية:

أ- تطوير شبكة توفر خدمات ذات مستوى عال مع تقوية العرض الطرقي حول الأقطاب الحضرية الكبرى (روابط طرقية جديدة وتهيئ التراب).

ب- تطوير الطرق السريعة.

ت- تحديث الشبكة الطرقية من أجل المساهمة في التنمية لاقتصادية والاجتماعي لبلادنا، وذلك عبر:

- ملائمة وتحديث المحاور الرئيسية؛
- توسيع وتكثيف الشبكة الطرقية في المناطق غير الموصولة وتلك ذات التغطية الضعيفة.

ث- توفير خدمة ملائمة لمستعملي الطريق مع القيم بصيانة وتثمين الرصيد الطرقي الذي تبلغ قيمة تعويضه بأكثر من 50 مليار درهم. من هنا، تكتسي عمليات المحافظة على هذا الرصيد الطرقي أهمية كبرى في السياسة الطرقية لبلادنا(يخصص لها حوالي 53% من الاعتمادات المرصودة لقطاع الطرق).

ورغم المجهودات المبذولة من طرف وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك، شهدت حالة الطرق من حسنة إلى متوسطة تراجعاً خلال الفترة الممتدة من سنة 2004 إلى سنة 2006 ، حيث مر مؤشر الحالة السطحية لقارة الطريق من 64% سنة 2004 إلى 53% حسب نتائج الفحص الذي أجرته الوزارة خلال سنة 2006، مما أصبح يشكل مصدر لعدم السلامة والراحة لمستعملي الطرق.

ولتجاوز هذا الوضع، تعتزم الوزارة الرفع من مستوى الخدمة بالشبكة الطرقية وطلب من خلال القيام بعمليات فعالة للصيانة والمحافظة على هذه الشبكة.

وتشمل هذه العمليات:

- تقوية وتكسية القارة وذلك للرفع من قدرة القارة على التحمل حتى تستعيد المقاطع المتضررة خصوصياتها الأولية قبل تدهورها من حيث الصلابة، الاستوائية والسطوحية؛
- توسيع القارة الطرق الضيقة وإنجاز مسلك ثالث في المقاطع التي تتكون من منحدرات وذلك من أجل ملائمة الشبكة الطرقية مع الارتفاع الملاحظ في حركة السير على مستوى بعض المحاور الطرقية؛
- إنجاز عمليات الصيانة الاعتيادية للطرق.

ج- تأهيل، تحسين مستوى الخدمة واستعادته بالنسبة لحظيرة المنشآت الفنية

تتوفر بلادنا على حظيرة مهمة ومتنوعة من القناطر والمنشآت الفنية يصل عددها إلى 7.500 وحدة، يرجع تاريخ إنشاء ثلث هذه الحظيرة إلى سنوات الستينات.

وتعاني هذه المنشآت من تأثير العوامل الطبيعية على مكوناتها مما ينعكس سلباً على قدرتها على تحمل حركة السير التي ما انفكت تعرف ارتفاعاً مضطرباً خلال السنوات الماضية موازاتاً مع التطور الكبير الذي شهدته حظيرة العربات من حيث تعدادها و كذا أوزانها.

بالإضافة إلى الحالة المقلقة لمعظم القناطر، وخاصة تلك المهددة بالانهيار منها، التي يفوق عددها 310 وحدة، تعاني حظيرة المنشآت الفنية بالمغرب من مشاكل متعددة تحد من مستوى خدمتها وتعيق انسيابية حركة السير عبرها، منها تلك المتعلقة بعرضها الذي لا يتجاوز 5,5 متر بالنسبة ل 50% من هذه المنشآت كما أن 525 منشأة مغمورة و 138 وحدة ذات حمولة محددة.



وانطلاقاً مما سبق واعتماداً على خلاصات نظام تدبير المنشآت الفنية، قامت الوزارة بتحديد وتقييم الحاجيات الملحة لتأهيل وصيانة هذه الحظيرة والتي تقدر تكلفتها بما يناهز 6 ملايين درهم موزعة على الشكل التالي:

- 2,5 مليار درهم لاستعادة مستوى الخدمة بالنسبة للمنشآت المتآكلة وذلك بترميمها أو إعادة بنائها؛
- 3,5 مليار درهم لتأهيل وتحسين مستوى الخدمة بالنسبة للمنشآت المغمورة، المنشآت الضيقة أو المنشآت ذات الحمولة المحددة.

وعياً منها بالدور الهام الذي تلعبه البنيات التحتية عامة، في تجسيد أهداف التوجهات الكبرى للبرنامج الحكومي والمتمثلة في توفير شروط التنمية الاقتصادية والاجتماعية، واعتباراً للأهمية الخاصة لتطوير وتعزيز البنية التحتية الطرقية في تفعيل هذا البرنامج، جعلت وزارة التجهيز والنقل من أولى أهدافها " إرساء سياسة طرقية ترمي إلى إنقاذ الرصيد الوطني الطرقي وتطوير الطرق المصنفة وإصلاح وبناء القناطر المتقدمة "

وحيث إن القناطر تعد من أهم مكونات الشبكة الطرقية، نظراً للدور المحوري الذي تلعبه في ضمان ديمومة السير على الطرق وتأمين سلامة مستعمليها، خصوصاً في ظل التغيرات المناخية والتطور الكبير لحركة السير، كان من الواجب إيلاء أهمية خاصة لهذا القطاع، للوقوف عن كثب على الوضعية الحالية لحظيرة المنشآت الفنية في بلادنا وإشكالية تدبيرها، تحديد الحاجيات الملحة واتخاذ الإجراءات اللازمة للحفاظ عليها وتطويرها.

ونظراً لخطورة الوضع، واعتباراً لحجم الحاجيات بالمقارنة مع الموارد المتوفرة، قامت هذه الوزارة باعتماد استراتيجية مبنية على خيارات واضحة ومعايير مضبوطة من أجل تحديد الأولويات وضمان نجاعة الإجراءات تمكن من استكمال عملية إنقاذ وإعادة تأهيل حظيرة المنشآت الفنية بالمغرب في أقرب الآجال.

وتتمحور هذه الاستراتيجية حول ثلاث محاور، هي:

- برنامج استعجالي: يهم ترميم وإعادة بناء القناطر المتآكلة والمهددة بالانهيار بغلاف مالي يناهز 300 مليون درهم سنوياً لمدة 8 سنوات؛
- برنامج أولي: بالموازاة مع البرنامج الاستعجالي، لمدة 14 سنة، يهم تأهيل القناطر المغمورة، الضيقة أو ذات الحمولة المحددة والمتواجدة على المحاور الاستراتيجية بغلاف مالي يقدر بـ 100 مليون سنوياً خلال الخمس سنوات المقبلة على أن تصل هذه الاعتمادات إلى 400 مليون سنوياً عند الانتهاء من البرنامج الاستعجالي؛
- برنامج ثانوي: يهم تأهيل باقي الحظيرة بغلاف مالي حدد في 400 مليون درهم سنوياً لمدة 3 سنوات.

ح- تطوير شبكة طرق جديدة تعتمد سياسة القرب من أجل تحسين التوازن الترابي والتفانيّة المشاريع المتعلقة بالتنمية البشرية:

تساهم هذه الطرق، ذات المكون الاجتماعي القوي، في فك العزلة عن الساكنة القروية وتمكينها من الوصول إلى الخدمات الاجتماعية الأساسية (استشفاء، مدرسة، سوق...).

وفي هذا الإطار، تتطلع وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك إلى ما يلي:

- إنهاء البرنامج الوطني الثاني للطرق القروية بإعطاء الانطلاقة لآخر المشاريع وكذا تقييم البرنامج؛
- الإعداد للبرنامج الوطني الثالث للطرق القروية في أفق 2020 و2030 مع الأخذ بعين الاعتبار تأهيل مستوى طرق المواصلات القروية.

#### ب. المسؤول عن البرنامج

- مدير الطرق.

#### ت. الفاعلين المكلفين بقيادة البرنامج

- مديرية الشؤون الإدارية والقانونية؛
- المركز الوطني للدراسات والأبحاث الطرقية؛
- المديريات الجهوية والإقليمية للتجهيز والنقل واللوجستيك؛
- صندوق التمويل الطرقي؛
- مصالح اللوجستيك والمعدات؛
- مصلحة التكوين في الآليات وإصلاح الطرق.

## 2. أهداف و مؤشرات فعالية البرنامج:

### الهدف 1: تنمية الشبكة الطرقية

### المؤشر 2: نسبة فك العزلة عن الساكنة القروية

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 77           | 78          | 79          | 80          | 82          |

### ⦿ تدقيق المنهجية:

إن المعيار الأساس لتقييم فك العزلة عن العالم القروي يعتبر المؤشر الوطني للولوج إلى الطرق القروية.

فهو يمثل نسبة الساكنة القروية المستفيدة من الربط بالشبكة الطرقية.

وتحدد نسبة الولوج بالنسبة لإقليم ما (Pi) كما يلي:

## الساكنة القروية المتصلة بالشبكة المعبدة + الساكنة القروية المتصلة بالمسالك المهيأة

### الساكنة القروية الإجمالية للإقليم

الساكنة القروية الواجبة للطريق هي الساكنة المتواجدة على بعد لا يتجاوز كلم واحد من طريق صالحة للمرور في كل وقت.

لا يؤخذ بعين الاعتبار الدواوير ذات ساكنة تقل عن 50 أسرة.

تعريف هذا المؤشر يمتاز بكونه يجمع بين حالة السير على قارعة الطريق وكذا دوام حركة المرور عليها. بالإضافة إلى ذلك، فإن التعريف المطبق على مستوى الإقليم يمكن تعميمه على مستويات متجانسة أخرى (الجماعات، الدوائر والجهات).

### مصدر المعلومات:

يعتبر المركز الوطني للدراسات والأبحاث الطرقية الجهة المسؤولة عن تجميع المعطيات واحتساب المؤشر الوطني للولوجية.

وتتم المصادقة على هذا المؤشر من طرف وحدة تدبير البرنامج الوطني الثاني للطرق القروية.

### حدود ومعوقات المؤشر:

إن الحدود والوسائل المرتبطة بهذا المؤشر تتلخص في مدى شمولية شبكة الطرق التي تم جردها خلال الدراسات المنجزة في 2002 لتحديد نسبة الولوج إجماليا (هل تتضمن المسالك الفلاحية؟ هل تموقع الدواوير تم تحيينه بالموازاة مع تطور التجمعات السكنية؟ ما هي نسبة تطور الساكنة القروية؟... هل التجهيزات الأساسية الطرقية المنجزة خارج البرنامج الوطني الثاني للطرق القروية من طرف شركاء فاعلين آخرين قد تم أخذها بعين الاعتبار؟).

### التعليق:

إن تحقيق الأهداف السالفة الذكر من طرف هذا المؤشر رهين برصد الامكانيات المالية اللازمة لتحقيق برنامج فك العزلة عن العالم القروي من طرف مختلف الشركاء الفاعلين.

### المؤشر 2: نسبة إنجاز الطرق السريعة

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 59           | 63          | 73          | 82          | 100         |

## ⬅ تدقيق المنهجية:

سيتم اعتماد مؤشر نسبة إنجاز الطرق السريعة لتقييم تقدمها. هذا المؤشر هو ناتج العلاقة التالية:

المعادل الكيلومتري

الطول الإجمالي للطرق السريعة المبرمجة

المعادل الكيلومتري المنجز هو ضرب نسبة تقدم الأشغال وطول الطرق السريعة التي أعطيت انطلاقاً لإنجاز أشغالها.

يقوم رؤساء الإعدادات و بصفة شهرية بإرسال تقارير شهرية تبلغ عن نسبة تقدم الأشغال بكل مقطع من مقاطع الطرق السريعة.

## ⬅ مصدر المعلومات:

- الإعدادات المؤقتة لمشاريع الطرق السريعة من خلال المعطيات اللازمة التي يقومون بتوفيرها؛
- قسم الشؤون التقنية التابع لمديرية الطرق الذي يعد المسؤول المباشر لجمع المعطيات وتحيين المؤشر الوطني للطرق السريعة.

## ⬅ حدود ومعيقات المؤشر:

حدود ومعيقات المعروفة للمؤشر يمكن تلخيصها في تقييم تقدم إنجاز كل مقطع من الطرق السريعة.

## ⬅ التعليق:

تبقى الأهداف المرتبطة بهذا المؤشر رهينة رصد التمويلات اللازمة من طرف مختلف الشركاء ببرنامج إنجاز الطرق السريعة.

الهدف 2: صيانة وحفظ الشبكة الطرقية

المؤشر 1: تحسين حالة المنشآت الفنية

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| العدد  | 53           | 64          | 68          | 58          | 55          |

## ⬅ تدقيق المنهجية:

يتم تحديد مؤشر تحسين المنشآت الفنية عبر تحديد عدد المنشآت الفنية المزمع تأهيلها أو صيانتها أو بنائها مقسوم على العدد الإجمالي للمنشآت الفنية التي تعتبر ذات الأولوية وعلى عدد المنشآت الفنية المحددة من أجل الصيانة.

وبما أن برمجة الأشغال، بالنسبة للمنشآت الفنية، تكون على مدى سنتين أو أكثر، فإن العدد المشار إليه أعلاه، حسب السنة المذكورة، يخص:

- عدد المنشآت الفنية التي انتهت بها الأشغال خلال السنة المذكورة.
- عدد المنشآت الفنية التي ابتدأت بها الأشغال خلال السنة المذكورة.

#### ➤ مصدر المعلومات:

- قسم المنشآت الفنية.

#### ➤ حدود ومعيقات المؤشر:

- تعطى الانطلاقة للعمليات السالفة الذكر بعد الانتهاء من الدراسات الخاصة بها؛
- يبقى انجاز التوقعات السالفة الذكر رهينا بمدى جودة الدراسات، إذ تضطر الإدارة في غالب الأحيان إلى إرجاعها إلى مكاتب الدراسات من أجل إعادة إعدادها نظرا للنواقص التقنية التي تعثر بها؛
- تم تحديد عدد المنشآت الفنية المتضمنة بالجدول السالف الذكر انطلاقا من الميزانية السنوية المخصصة للمنشآت الفنية والتي تقدر ب 400 مليون درهم؛
- تجدر الإشارة إلى أن الدراسات المتعلقة بمجمل القناطر لم تكتمل بعد مما يجعل ان عدد المنشآت الفنية، المشار إليه أعلاه، يبقى رهينا بالتكلفة المالية النهائية بعد المصادقة على المراحل النهائية لهذه الدراسات.

#### ➤ التعليق:

إن الوصول إلى الأهداف المتوخاة من هذا المؤشر يبقى رهينا بمدى تعبئة الاعتمادات المالية الضرورية.

المؤشر 1: نسبة الطرق التي توجد في حالة جيدة إلى حالة حسنة

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 53,5         | 53          | 52,5        | 52          | 51,1        |

#### ➤ تدقيق المنهجية:

إن قياس حالة الشبكة الطرقية يتم عن طريق حساب مؤشر الحالة السطحية من طرف المركز الوطني للدراسات والأبحاث الطرقية، وذلك بعد استغلال ومعالجة معطيات ونتائج الحملات التفقدية التي تهدف إلى الكشف النظري للشبكة الطرقية المعبدة، وكذا نتائج فحص القارعات لهذه الطرق.

هذا المؤشر يمثل النسبة ما بين مجموع الطرق التي توجد في حالة حسنة إلى متوسطة والطول الإجمالي للشبكة الطرقية المعبدة.

## مصدر المعلومات:

يعتبر المركز الوطني للدراسات والأبحاث الطرقية المسؤول الرئيسي عن جمع المعلومات والمعطيات الضرورية لترشيد الصيانة وقياس المؤشر الوطني للحالة السطحية للطرق.

تقوم المديرية الجهوية والإقليمية بالفحص النظري لمجموع الشبكة الطرقية المعبدة، فيما يتكلف المركز الوطني للدراسات والأبحاث الطرقية بالإشراف والتسيير والتتبع لهذه العملية، كما أنه يقوم بمراقبة 10% من مجموع الطرق الخاضعة للفحص عبر التراب الوطني.

## حدود ومعيقات المؤشر:

لا يكون هذا المؤشر متوفرا إلا مرة كل عامين.

## التعليق:

هذا المؤشر يعرف تراجعا مرده في الأساس إلى نمو حركة السير والتساقطات المهمة التي عرفت بلادنا خلال السنوات الأخيرة.

### الهدف 3: تحسين السلامة الطرقية

#### المؤشر 1: تهيأت نقط تراكم حوادث السير

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| العدد  | 47           | 35          | 55          | 90          | 90          |

## تدقيق المنهجية:

يشمل هذا المؤشر كل عمليات التهيئة للنقط التي تعرف تمركزا غير اعتياديا لحوادث السير خارج المدار الحضري والتي تدخل ضمن اختصاصات وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك. وتهدف هذه العمليات إلى معالجة هذه النقط السوداء والتي تشكل خطرا على سلامة مستعملي الطرق حسب المعايير السلامة والاستغلال المعتمدة في هذا المجال.

وقد ستعرف الفترة الممتدة من 2014 إلى 2018 تنفيذ برنامج خاص للسلامة الطرقية (PSAS) يهدف إلى بالأساس إلى معالجة النقط السوداء والمقاطع الطرقية التي تعرف تراكما لحوادث السير مع إعطاء عناية خاصة لأجهزة السلامة الطرقية والحواجر الحافظة لوقاية مستعملي الطريق.

## مصدر المعلومات:

يتم جمع البيانات حسب الطريقة التالية : من خلال المعطيات المنبثقة عن حوادث السير المسجلة بمختلف المناطق خلال الخمس سنوات التي تسبق سنة إعداد المؤشر، يتم استخراج النقط التي تعرف تراكما لحوادث السير حيث يتم بعد ذلك، بتعاون مع المصالح الخارجية التابعة لمديرية الطرق، إجراء عمليات تفحص لهذه النقط واقتراح الحلول

المناسبة لمعالجة كل نقطة في حالة ما إذا تبين أن المقطع الطريقي المعني بالأمر يساهم في احتمال وقوع حوادث السير.

سيقوم قسم الاستغلال بإعداد والمصادقة على هذا المؤشر.

### ⬅️ حدود ومعوقات المؤشر:

لا يعكس المؤشر بدقة مختلف الجهود المتقاطعة التي تقوم بها المصالح المركزية أو الترابية التابعة لمديرية الطرق من أجل تحسين مستوى السلامة الطرقية، علماً أن السلامة الطرقية يتم أخذها بعين الاعتبار في جميع المشاريع التي تقوم بها مديرية الطرق من بناء لطرق سريعة أو طرق من أجل فك العزلة عن العالم القروي، صيانة الطرق.

### ⬅️ التعليق:

إن تنوع عمليات التهيئة لمعالجة النقاط والمقاطع الطرقية التي تعرف نسبة مرتفعة لاحتمال وقوع لحوادث السير، حيث يتم معالجتها إما بتدخلات بسيطة (التشوير، إزالة الأشجار أو أغصانها...) أو بتدخلات أخرى مهمة (إعداد المقاطع الطرقية، إعداد دوارات...)، لا تساهم في إعطاء دقة أكبر للمؤشر لتمكينه من إعطاء نبذة عن حجم التدخلات التي يمكن القيام بها من أجل معالجة النقاط السوداء.

الهدف 4: ضمان جاهزية آليات الأشغال العمومية

المؤشر 1: معدل تجديد آليات الأشغال العمومية

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 63,83        | 70          | 76          | 82          | 88          |

### ⬅️ تدقيق المنهجية:

يمكن مؤشر التجديد الذي تم اختياره من تتبع المجهود الاستثماري الذي بذلته مديرية الطرق من أجل تجديد حظيرة الآليات و المعدات و ذلك على أساس:

- تقدير القيمة الجديدة للاستبدال المطابق للحظيرة الموجودة حالياً والمقدرة بمليار درهم؛
- ميزانية استثمار 60 مليون درهم أي بمعدل تجديد 6% سنوياً.

طريقة الحساب:

مجموع المبالغ المتعلقة بصفقات الاقتناء

قيمة الاستبدال المطابق للحظيرة الموجودة حالياً

X 100

## ➤ مصدر المعلومات:

- مصلحة شبكة مصالح اللوجستيك والمعدات؛
- مصالح اللوجستيك والمعدات.

## ➤ حدود ومعيقات المؤشر:

لا يعكس هذا المؤشر حجم الأشغال التي تنجز بواسطة آليات الأشغال العمومية التابعة لمديرية الطرق ولكن ونظرا لكون هذه الانجازات توضح بواسطة برامج أخرى فان اهتمام مدبري الحظيرة ينصب حول توفير آليات تضمن جودة وفعالية مجهود التجديد الذي يقدر بواسطة هذا المؤشر يساهم بشكل مباشر في تحقيق هذا الهدف.

## ➤ التعليق:

لقد تم تحسين المعدل المحقق في عام 2013 (63,85%) مقارنة مع السنوات السابقة، بفضل الجهود المبذولة من طرف الوزارة وذلك من اجل تجديد حظيرة آليات الأشغال العمومية.

المؤشر 1: نسبة جاهزية آليات الأشغال العمومية

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 92,2         | 90          | 90          | 90          | 90          |

## ➤ تدقيق المنهجية:

معدل جاهزية الآليات هو المدة المتوسطة التي تكون خلالها الآليات في حالة استغلال.

طريقة الحساب:

$$\frac{S+MT}{S+P+MT} \times 100$$

مع:

- عدد أيام الاستعمال S
- عدد أيام الاعطاب P
- انعدام الأشغال MT
- $MT = \sum MT_i$
- طقس سيئ MT1 =
- انعدام سائق الآلية MT2 =
- انعدام الموارد MT3 =
- عطب داخلي MT4 =
- انعدام برنامج العمل MT5 =
- أيام العطل و أيام أخرا لأسبوع MT6 =



### ➤ مصدر المعلومات:

يتم جمع البيانات عن طريق مصالح اللوجستيك والمعدات وإرسالها إلى مصلحة شبكة مصالح المعدات والسوقيات لتجميعها وتعزيزها في إطار مجالس التدبير المنظمة سنويا من طرف مديرية الطرق.

### ➤ حدود ومعيقات المؤشر:

يشكل توفر آليات ناجعة و جاهزة في كل وقت من اجل التدخل الفعال في الحالات الاستعجالية تحديا بالغاً لمديرية الطرق. ويجب تحليل هذا المؤشر مع مؤشرات أخرى كمؤشر الصيانة ومؤشر النجاعة.

### ➤ التعليق:

يمكن تفسير معدل جاهزية الآليات بتطور هذا المؤشر عبر السنوات أو عن طريق مقارنته مع الهدف الذي تم تحديده في 90% سنويا.

## برنامج الموانئ والملك العمومي البحري

### 1. استراتيجية البرنامج:

#### أ. ملخص استراتيجية البرنامج

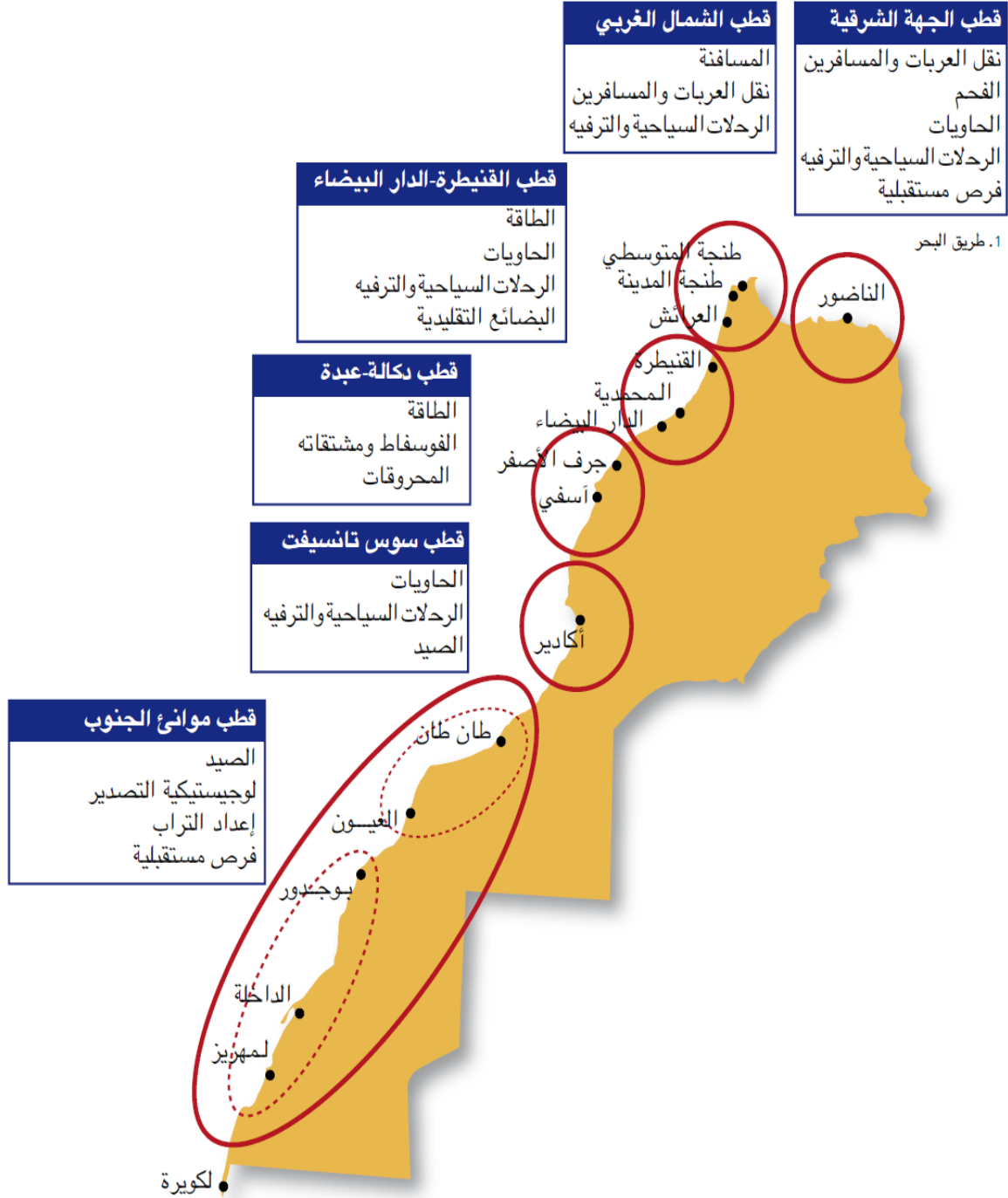
بعد الانجازات الكبيرة التي شهدتها المغرب، ولاسيما النتائج الهامة الناجمة عن سلسلة الإصلاحات في قطاع الموانئ وبعد نجاح مشروع انشاء ميناء طنجة المتوسطي الجديد على المستويين الدولي والإقليمي، أصبح المغرب يتوفر على استراتيجية مينائية جديدة في أفق 2030 تعتمد على حماية المكتسبات وعلى مقاربة تشاركية وبناءة لضمان مشاركة كاملة لمختلف الجهات الفاعلة في القطاعين العام والخاص.

وتهدف هذه الاستراتيجية الوطنية إلى:

- تعزيز التنافسية اللوجيستكية؛
- المساهمة في سياسات تهيئة التراب الوطني والتنمية الجهوية؛
- تمكين الموانئ المغربية من التكيف مع التغيرات الإقليمية والدولية؛
- تمكين الموانئ من الاستفادة من الموقع الجيواستراتيجي للمغرب.

وتعتمد هذه المقاربة الجديدة على مفهوم القطب المينائي الذي سيتمكن كل مناطق المملكة من تعزيز مزاياها النسبية ومواردها وبنياتها التحتية ومن الاستفادة من الديناميكية الاقتصادية الناتجة عن الموانئ.

وفي هذا الإطار، تمت هيكلة المشهد المينائي حول ستة أقطاب مينائية وهي : قطب الجهة الشرقية وقطب الشمال الغربي وقطب القنيطرة- الدار البيضاء وقطب دكالة عبدة وقطب سوس تانسيفت و قطب موانئ الجنوب.



ويستلزم تفعيل هذه الاستراتيجية الطموحة تعبئة موارد مالية مهمة.

فأهم المشاريع المينائية الجاري تنفيذها هي :

- إنجاز الميناء الجديد بآسفي؛
- إنطلاق مشروع الميناء الجديد الناظور غرب المتوسطي؛
- توسيع ميناء طرفاية.

هذا، وسيتم أيضا انجاز عمليات دعم الشريط الساحلي قصد حماية شواطئ المملكة والحفاظ عليها حيث تعتبر فضاء حساسا. وتتجلى هذه العمليات في :

- حماية الشواطئ؛
- تشجيع الحلول البديلة في ما يخص استغلال رمال الكثبان و رمال الشواطئ؛
- حماية البيئات البحرية الحساسة.

أما فيما يتعلق بتحديد الملك العمومي البحري، ستواصل الوزارة التدابير التي تم اتخاذها في السنوات الفارطة لتحديد هذا المجال وحصر حدوده المادية بشكل دقيق.

#### ب. المسؤول عن البرنامج

- مدير الموانئ والملك العمومي البحري.

#### ت. الفاعلين المكلفين بقيادة البرنامج

- مديريات الجهوية والإقليمية للتجهيز والنقل واللوجستيك؛
- مديرية إعداد الميناء الجديد لأسفي؛
- الإعدادات المينائية.

## 2. أهداف و مؤشرات فعالية البرنامج:

### الهدف 1: تنمية المنشآت المينائية

#### المؤشر 1: ضبط آجال إنجاز الميناء الجديد لأسفي

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 3            | 15          | 50          | 80          | 100         |

### ⦿ تدقيق المنهجية:

يحتسب مؤشر ضبط آجال إنجاز الميناء الجديد لأسفي كحاصل العلاقة التالية:

نسبة تقدم الأشغال عند نهاية السنة المعنية

X 100

النسبة المتوقعة لتقدم الأشغال عند نهاية السنة المعنية

### ⦿ مصدر المعلومات:

- مديرية إعداد الميناء الجديد لأسفي.

### ⦿ حدود ومعوقات المؤشر:

يتم في الغالب إنجاز المشاريع المينائية خلال سنوات متعددة كما قد يعترى مرحلة الأشغال بعض التوقفات الناجمة على الظروف المناخية السائدة في المنطقة التي ينجز فيها المشروع

مما ينعكس سلبا على ضبط آجال المصروح بها ويستدعي القيام بتحيين النسب المشكلة لهذا المؤشر.

## التعليق:

- أهداف المشروع:

- تعزيز البنية التحتية للنقل البحري؛
- تلبية حاجيات محطة الطاقة الحرارية الجديدة لأسفي التابعة للمكتب الوطني للكهرباء والماء الصالح للشرب، حيث ستتيح تزويدها بالفحم الحجري؛
- تغطية الاحتياجات المستقبلية لنقل واردات وصادرات المكتب الشريف للفوسفات.

- مكونات المشروع:

- منشآت الحماية:
  - حاجز رئيسي بطول 2263 متر؛
  - حاجز ثاني بطول 777 متر؛
  - منشآت الحماية بطول 350 متر.
- منشآت الرسو:
  - محطة لمعالجة منقولات الفحم بعمق 16,5- متر وطول 280 متر طولي؛
  - رصيف للخدمة بطول 6- متر وطول 100 متر طولي.

- التكلفة: 3.929 مليون درهم.

- التركيبة المالية: مشروع ممول من طرف الصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية.

- مراحل الانجاز:

- المرحلة الأولى : مخصصة لتغطية حاجيات الشطر الأول للمحطة الحرارية الجديدة بأسفي؛
- المرحلة الثاني (ابتداء من سنة 2020): مخصصة لتغطية حاجيات الشطر الثاني للمحطة الحرارية الجديدة بأسفي (إنجاز رصيف ثاني لمعالجة منقولات الفحم على طول 300 متر مع تمديد الحاجز الرئيسي في حالة استقبال سفن من حجم 120.000 طن) بتكلفة تقدر ب 500 مليون درهم؛
- المرحلة الثالثة (ابتداء من سنة 2020): مخصصة لتغطية حاجيات مجمع المكتب الشريف للفوسفات وأروجة مختلفة (إنجاز تدريجي حسب تطور الرواج لمجموعة من الأرصفة بطول إجمالي يقدر ب 1.300 متر) بتكلفة تقدر ب 3.500 مليون درهم.

## المؤشر 2: ضبط آجال إنجاز ميناء طرفاية

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 42           | 90          | 100         | -           | -           |

### ⬅ تدقيق المنهجية:

يحتسب مؤشر ضبط آجال إنجاز ميناء طرفاية كحاصل العلاقة التالية:

نسبة تقدم الأشغال عند نهاية السنة المعنية

X 100

النسبة المتوقعة لتقدم الأشغال عند نهاية السنة المعنية

### ⬅ مصدر المعلومات:

- الوحدة المكلفة بإعداد توسيع ميناء طرفاية.
- قسم التجهيزات المينائية والبحرية.

### ⬅ حدود ومعيقات المؤشر:

يتم في الغالب إنجاز المشاريع المينائية خلال سنوات متعددة كما قد يعتري مرحلة الأشغال بعض التوقفات الناجمة على الظروف المناخية السائدة في المنطقة التي ينجز فيها المشروع مما ينعكس سلبا على ضبط آجال المصروح بها ويستدعي القيام بتحيين النسب المشكلة لهذا المؤشر.

### ⬅ التعليق:

- أهداف المشروع:

- مسافنة الأروجة المتوجهة نحو فرنسا وهولندا وبريطانيا في اتجاه جزر الكاناري؛
- تطوير نشاط الصيد البحري بالميناء (40.000 طن في السنة و 300 قارب للصيد التقليدي)؛
- تطوير خطوط بحرية مع جزر الكاناري (17.300 مسافر و 2.800 عربة في السنة)؛
- المساهمة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية لمدينة طرفاية.

- مكونات المشروع:

- توسيع الحاجز الرئيسي على طول 653 متر؛
- توسيع الحاجز العرضي على طول 206 متر؛
- إنجاز حاجز لوقف الرمال طوله 218 متر؛
- إنجاز رصيف بطول 200 متر طولي وعمق 8- أمتار.

- التكلفة: 505,5 مليون درهم.
- التركيبة المالية: مشروع ممول من طرف الصندوق الكويتي للتنمية الاقتصادية العربية.
- مراحل الانجاز: سيتم إنجاز هذا المشروع في مرحلة واحدة.

#### المؤشر 3: ضبط آجال إنجاز الميناء الجديد القنيطرة الأطلسي

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | -            | -           | -           | 5           | 25          |

#### ⬅ تدقيق المنهجية:

يحتسب مؤشر ضبط آجال إنجاز الميناء الجديد القنيطرة الأطلسي كحاصل العلاقة التالية:

$$\frac{\text{نسبة تقدم الأشغال عند نهاية السنة المعنية}}{\text{النسبة المتوقعة لتقدم الأشغال عند نهاية السنة المعنية}} \times 100$$

#### ⬅ مصدر المعلومات:

- قسم التجهيزات المينائية والبحرية.

#### ⬅ حدود ومعيقات المؤشر:

يتم في الغالب إنجاز المشاريع المينائية خلال سنوات متعددة كما قد يعتري مرحلة الأشغال بعض التوقفات الناجمة على الظروف المناخية السائدة في المنطقة التي ينجز فيها المشروع مما ينعكس سلبا على ضبط آجال المصروح بها ويستدعي القيام بتحيين النسب المشكلة لهذا المؤشر.

#### ⬅ التعليق:

#### المؤشر 4: ضبط آجال إنجاز ميناء لمهيريز

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | -            | 5           | 60          | 100         | -           |

#### ⬅ تدقيق المنهجية:

يحتسب مؤشر ضبط آجال إنجاز ميناء لمهيريز كحاصل العلاقة التالية:

نسبة تقدم الأشغال عند نهاية السنة المعنية

X 100

النسبة المتوقعة لتقدم الأشغال عند نهاية السنة المعنية

#### مصدر المعلومات:

- قسم التجهيزات المينائية والبحرية.
- المديرية الجهوية للتجهيز والنقل واللوجستيك بالداخلية.

#### حدود ومعيقات المؤشر:

يتم في الغالب إنجاز المشاريع المينائية خلال سنوات متعددة كما قد يعترى مرحلة الأشغال بعض التوقفات الناجمة على الظروف المناخية السائدة في المنطقة التي ينجز فيها المشروع مما ينعكس سلبا على ضبط آجال المصريح بها ويستدعي القيام بتحيين النسب المشكلة لهذا المؤشر.

#### التعليق:

- أهداف المشروع:
- حل المشاكل المتعلقة بالصيد البحري الساحلي و التقليدي بمنطقة الجبهة و المتعلقة أساسا ب :
  - الطاقة الاستيعابية للميناء الغير كافية؛
  - عدم وجود رصيف بالقرب من مركز تخزين السمك؛
  - عدم وجود حوض لرسو وتفريغ قوارب الصيد التقليدي.
- مكونات المشروع:
- إنجاز رصيف طوله 156 متر وعلى عمق 4- أمتار؛
- إنجاز أرصفة عائمة بطول 145 متر؛
- تمديد الحاجز الرئيسي على طول 70 متر وعلى عمق 7- أمتار؛
- تمديد الحاجز الثانوي على طول 13,5 متر .
- التكلفة: 40 مليون درهم.
- التركيبة المالية: الميزانية العامة للدولة.
- مراحل الانجاز: سيتم إنجاز هذا المشروع في مرحلة واحدة.

المؤشر 5: ضبط آجال إنجاز ميناء الجبهة

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | -            | -           | 70          | 100         | -           |



## ⌚ تدقيق المنهجية:

يحتسب مؤشر ضبط آجال إنجاز ميناء الجبهة كحاصل العلاقة التالية:

نسبة تقدم الأشغال عند نهاية السنة المعنية

X 100

النسبة المتوقعة لتقدم الأشغال عند نهاية السنة المعنية

## ⌚ مصدر المعلومات:

- قسم التجهيزات المينائية والبحرية.
- المديرية الإقليمية للتجهيز والنقل واللوجيستيك بشفشاون.

## ⌚ حدود ومعيقات المؤشر:

يتم في الغالب إنجاز المشاريع المينائية خلال سنوات متعددة كما قد يعتري مرحلة الأشغال بعض التوقيفات الناجمة على الظروف المناخية السائدة في المنطقة التي ينجز فيها المشروع مما ينعكس سلباً على ضبط آجال المصروح بها ويستدعي القيام بتحيين النسب المشكلة لهذا المؤشر.

## ⌚ التعليق:

- أهداف المشروع:
- حل المشاكل المتعلقة بالصيد البحري التقليدي بالمنطقة.
- مكونات المشروع:
- تمديد الحاجز الرئيسي على طول 70 متر وعلى عمق 7- متر؛
- تمديد الحاجز العرضي على طول 13,5 متر؛
- إنجاز رصيف طوله 156 متر على عمق 4- وأرصفة عائمة بطول 145 متر؛
- جرف الرمال.
- التكلفة: 80 مليون درهم.
- التركيبة المالية: الميزانية العامة للدولة.
- مراحل الانجاز: سيتم إنجاز هذا المشروع في مرحلة واحدة.

الهدف 2: ضمان سلامة الملاحة الشاطئية والمساهمة في سلامة الستجام على الشواطئ

المؤشر 1: نسبة جاهزية مؤسسات التشوير البحري

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 97           | 97          | 98          | 98          | 98          |

## ⌂ تدقيق المنهجية:

يحتسب مؤشر نسبة جاهزية مؤسسات التشوير البحري كحاصل العلاقة التالية:

مدة التشغيل المسندة – المدة المتوسطة لإصلاح منار (Mean Time To Repair)

مدة التشغيل المسندة

## ⌂ مصدر المعلومات:

- قسم التنظيم والملك العمومي البحري؛
- المديريات الجهوية و الإقليمية للتجهيز والنقل واللوجيستيك.

## ⌂ التعليق:

توفر منشآت التشوير البحري علامات للتشوير البحري عن طريق أجهزة سمعية وبصرية أو راديو إلكترونية. ويهدف التشوير البحري إلى تأمين سلامة السفن وتسهيل حركيتها في عرض البحر، وبالتالي تقليص أخطار الحوادث.

منشآت التشوير البحري صنفان:

- المنارات (للسو أو إنارة الشواطئ)؛
- أضواء تشوير الموانئ، قنوات الوصول، أماكن الرسو.

فالمنارات هي أنظمة للتشوير البحري، مزود بنظام قوي للإنارة يوضع عموماً في أعلى البرج، وبجانب الشواطئ. وهي تمكن السفن من رصد الأماكن الخطيرة التي توجد بالقرب من الشواطئ، وكذا الموانئ البحرية القريبة.

في الوقت الحالي، وعن طريق النظام الحديث لتحديد المواقع، فإن استخدام السفن للمنارات بدأ يقل شيئاً فشيئاً. لكن ومع ذلك تظل المنارات دائماً عملية وأساسية في الملاحة الخاصة بالوحدات الصغيرة للصيد التقليدي.

يتمثل دور المنارات في الوقاية ضد الأخطار في عرض البحر (الخلجان الصخرية، حطام السفن البحرية، النقاط العميقة...) إضاءة الشواطئ أو الرسو على مستوى الموانئ.

المغرب بصفته دولة عضواً في المنظمة البحرية الدولية ملزم باحترام الأصول الإجبارية للمعاهدة الدولية صولاص (SOLAS) ل 1974 كما تم تغييرها وتنميتها، من أجل حماية حياة الإنسان في عرض البحر، وخاصة في:

- إعلام وإخطار البحارة بالتحذيرات،
- السلامة في الإبحار.

تطورت التقنيات المستخدمة في مصادر الإضاءة للمنارات موازاة مع التطور التكنولوجي الذي عرفه مجال الإنارة، فعملية تدوير مصادر الإنارة التي كانت تتم يدويا أصبحت منذ التسعينات أوتوماتيكية في جميع المنارات. ومنذ إنشاء المنارات الأولى، لعب الحراس والمشرفون عليها دورا مهما لتأمين تشغيلها وصيانتها. ثم تطور دورهم مع تطور التكنولوجيات المستخدمة، بحيث تتمثل مهامهم الحالية في:

- مراقبة حالة اشتغال المنارات؛
- الصيانة الدائمة لمختلف مكونات المنارة ( العدسات، البطاريات، الأجزاء المعدنية للمستأثر)...؛
- حراسة مبنى المنارة وملحقاته.

وتجري صيانة هذه المنارات مطابقة مع التوصيات الصادرة عن " الجمعية الدولية للتشوير البحري" (AISM).

#### المؤشر 1: نسبة تشوير الشواطئ

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 95           | 96          | 98          | 98          | 98          |

#### ⦿ تدقيق المنهجية:

يحتسب مؤشر نسبة تشوير الشواطئ كحاصل العلاقة التالية:

عدد الشواطئ التي تم تشويرها

X 100

عدد الشواطئ التي تتاح فيها الملاحة

#### ⦿ مصدر المعلومات:

- قسم التنظيم والملك العمومي البحري؛
- المديريات الجهوية و الإقليمية للتجهيز والنقل واللوجيستيك.

#### ⦿ التعليق:

تقوم عملية التشوير على تثبيت عوامات تحد من جهة، الممر المائي المؤدي إلى مياه البحر والمخصص لولوج الآليات البحرية، و من جهة ثانية المجال الخاص بالمستحمين والذي يبلغ امتداده 300 مترا.

#### الهدف 3: تحديد وتثمين الملك العمومي البحري

#### المؤشر 1: نسبة التحديد الإداري للملك العمومي البحري

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 49           | 50          | 80          | 100         | -           |

### ⦿ تدقيق المنهجية:

يحتسب مؤشر نسبة التحديد الإداري للملك العمومي البحري كحاصل العلاقة التالية:

$$\frac{\text{طول الملك العمومي البحري الذي تم تحديده بموجب مرسوم}}{\text{الطول الإجمالي للملك العمومي البحري}} \times 100$$

### ⦿ مصدر المعلومات:

- قسم التنظيم والملك العمومي البحري؛
- المديرية الجهوية و الإقليمية للتجهيز والنقل واللوجيستيك.

### ⦿ حدود ومعيقات المؤشر:

يجب استكمال تحديد أجزاء معينة من الملك العمومي البحري التي تم تحديدها بموجب مرسوم وذلك نظرا للتقدم الذي يعرفه الخط الساحلي.

### ⦿ التعليق:

يعتبر تحديد الملك العمومي البحري، حسب البند 7 من ظهير 1914 الخاص بالملك العمومي البحري، عملية إدارية تمكن الإدارة من خلالها ضبط الحدود الجغرافية لهذا الملك عن طريق أبحاث عمومية.

ويتمثل رهان هذه المسطرة الاختيارية في حماية الملك العمومي البحري ضد كل ترام أو استغلال غير قانوني.

وتنطلق هذه المسطرة بمبادرة من المصلحة الإقليمية المكلفة بالملك العمومي البحري وذلك في إطار التوجهات الإستراتيجية الوزارية لحماية وتنمين الملك العمومي البحري. ويعتبر الإدراج في أملاك الدولة للمقاطع المحددة، آخر مرحلة من هذه المسطرة. ويمكن أن يكون بداية لعملية إعادة التحديد إذا إستلزم الأمر ذلك.

### المؤشر 2: نسبة التحديد التقني للملك العمومي البحري

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 96           | 96          | 100         | -           | -           |

### ⦿ تدقيق المنهجية:

يحتسب مؤشر نسبة التحديد التقني للملك العمومي البحري كحاصل العلاقة التالية:

طول الملك العمومي البحري الذي تم تحديده تقنيا

X 100

الطول الإجمالي للملك العمومي البحري

➤ مصدر المعلومات:

- قسم التنظيم والملك العمومي البحري؛
- المديرية الجهوية و الإقليمية للتجهيز والنقل واللوجستيك.

## برنامج النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية

### 1. استراتيجية البرنامج:

#### أ. ملخص استراتيجية البرنامج

بالرغم من مجهودات التطوير والتحديث التي بذلتها السلطات العمومية، ما زال قطاع لنقل الطرقي للأشخاص يواجه العديد من الصعوبات، خاصة قدم النصوص التشريعية والقانونية، وصعوبة تقنين سوق النقل من خلال ملائمة العرض للطلب وضعف مهنية القطاع والتدبير التقليدي للمقاولات وانتشار النقل غير النظامي وشيخوخة الأسطول.

لذلك، قامت الوزارة، باتفاق مع المهنيين، بتحديد المحاور الكبرى للإصلاح وخارطة الطريق الرامية إلى تنمية الاستثمار في القطاع، وتحسين جودة الخدمات والسلامة الطرقية.

وتتمثل أهداف خارطة الطريق فيما يلي:

- توفير خدمة نقل، متنوعة، آمنة، جيدة وتحترم كرامة المواطنين؛
- جعل قطاع النقل الطرقي للمسافرين أكثر مهنية وتحسين مردوديته،
- وضع مجموعة من الآليات والقواعد الشفافة للولوج إلى القطاع ومراقبته بشكل يضمن منافسة عادلة ويضمن السير الجيد للقطاع؛
- انفتاح القطاع وتشجيع الاستثمار ومهن النقل الطرقي للمسافرين،
- تطوير وسائل النقل الجهوية والإقليمية وكذا بالوسط القروي،
- تسجيع الاستثمارات في البنيات التحتية وفي وسائل النقل وتطوير تكاملها داخل شبكة خطوط النقل العمومي (تسلسل الربط، توحيد التعريفية).

بهذا الصدد، يتم حالياً مناقشة مشروع عقد برنامج مع المهنيين الذي يهدف إلى تأهيل النقل الطرقي للمسافرين.

ومن جهة أخرى، تم اتخاذ مجموعة من التدابير الهيكلية والرامية إلى تأهيل القطاع والرفع من مهنيته، ويتعلق الأمر بالتدابير التالية:

- منحة للرفع من مستوى شركات نقل المسافرين،
- منحة تجديد الحافلات،
- منحة التخلص من الحافلات المتقادمة.

وفضلا عن ذلك، تم إعداد مشروع قانون خاص بإصلاح منظومة النقل الطرقي للمسافرين كما يجري الإعداد لدراسة حول تطوير قطاع النقل الطرقي للمسافرين بين المدن بالحافلات.

وفيما يتعلق بقطاع النقل الطرقي للبضائع، وفي أفق مواصلة مسلسل الإصلاحات التي شرعت فيه الوزارة منذ سنة 2003 في هذا القطاع، تعمل كل من الوزارة والفاعلين بالقطاع بعد الانتهاء من تحقيق التدابير المسجلة في العقد البرنامج 2011-2013 الخاص بالنقل الطرقي للبضائع من الانكباب على تحديد عقد برنامج جديد يمتد على مدى ثلاث سنوات من أجل الرفع من مهنية الفاعلين وتطوير تنافسيتهم.

واستبقا للتوقيع على هذا العقد البرنامج، تم في هذا إطار قانون المالية برسم سنة 2014 الرفع من قيمة المنح المقدمة للمهنيين بغية استغلالها لتجديد عربات النقل الطرقي للبضائع لفائدة الغير وعربات النقل الجماعي للأشخاص في الوسط القروي.

ووعيا منها بضرورة حل الإشكالية حوادث السير ببلادنا، قامت وزارة التجهيز والنقل واللوجستي بوضع استراتيجية وطنية في مجال السلامة الطرقية دائمة ومحددة ومتجانسة يتم من خلالها تعبئة كافة المعنيين بهذه الإشكالية.

وانطلاقا من هذه الاستراتيجية، تم إعداد وتنفيذ مخططات استراتيجية مندمجة ومستعجلة في مجال السلامة الطرقية بهدف الاستمرار في خفض عدد ضحايا حوادث السير.

وترتكز هذه المخططات على المحاور التالية:

- التنسيق والتدبير على أعلى مستوى للسلامة الطرقية؛
- التشريع؛
- المراقبة والعقوبات؛
- تكوين السائقين وامتحانات نيل رخص السياقة؛
- البنيات التحتية الطرقية؛
- المساعدة الطبية المقدمة لضحايا حوادث السير؛
- الإعلام والتحسيس والتربية الطرقية.

#### ب. المسؤول عن البرنامج

- مدير النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية.

#### ت. الفاعلين المكلفين بقيادة البرنامج

- مديرية الطرق؛
- اللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير؛
- المركز الوطني للتجارب والمصادقة؛
- المركز الوطني للدراسات الطرقية.

## 2. أهداف و مؤشرات فعالية البرنامج:

### الهدف 1: تحسين السلامة الطرقية

#### المؤشر 1: تقليص عدد القتلى والمصابين بجروح خطيرة

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 15           | 17          | 25          | 40          | 60          |

#### تدقيق المنهجية:

يتعلق هذا المؤشر بعدد القتلى والمصابين بجروح خطيرة على الطرقات في السنة المعتمدة مقارنة مع السنة السابقة لها.

#### مصدر المعلومات:

- بنك المعطيات الخاصة بحوادث السير (المركز الوطني للدراسات الطرقية (CNER).
- بنك المعطيات الخاص بالعربات لدى مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية.

#### حدود ومعيقات المؤشر:

تعدد المتدخلين.

#### التعليق:

تعتبر السلامة الطرقية ورشا مهما ذا اولوية في البرنامج الحكومي، لما تسببه آفة حوادث السير من وفيات على الصعيد العالمي، بمعدل 11 قتل في اليوم وخسائر اقتصادية واجتماعية تقدر ب 13 مليار درهم في السنة، كما تعتبر عائقا حقيقيا في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية في بلدنا.

تشير الإحصائيات المؤقتة الخاصة بحوادث السير خلال الثمانية أشهر الأولى من سنة 2014، مقارنة مع نفس الفترة من سنة 2013 إلى تسجيل انخفاض في عدد القتلى والمصابين بجروح بليغة وخفيفة، رغم الارتفاع الطفيف في عدد حوادث السير.

#### المؤشر 2: نسبة تغطية ردارات مراقبة السرعة

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | -            | -           | -           | -           | -           |

#### تدقيق المنهجية:

يتعلق هذا المؤشر بنسبة تغطية معدات مراقبة السرعة لمناطق تركز حوادث السير والتي يتم تحديدها في إطار الدراسات التي تنجزها كل من مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية واللجنة الوطنية للوقاية من حوادث السير.



## ➤ مصدر المعلومات:

- مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية.

## ➤ حدود ومعيقات المؤشر:

تطرح اشكاليات المرتبطة عند احتساب هذا المؤشر والمتعلقة بجاهزية معدات مراقبة السرعة وكذا إنجاز عمليات الصيانة الضرورية لها للحفاظ عليها وضمان استمرارية تقديم خدماتها.

## ➤ التعليق:

يتكون مشروع اقتناء معدات وأجهزة مراقبة السرعة من العناصر التالية:

- اقتناء الرادارات الثابتة لمراقبة السرعة؛
- اقتناء معدات المراقبة الطرقية لفائدة الدرك الملكي؛
- اقتناء معدات المراقبة الطرقية لفائدة الأمن الوطني.

الهدف 2: الرفع من مستوى الخدمات المقدمة

المؤشر 1: الآجال المتوسطة لمعالجة ملفات رخص السياقة

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| الأيام | 25           | 22          | 20          | 17          | 15          |

## ➤ تدقيق المنهجية:

يتعلق الأمر بالمدة الزمنية المتوسطة الفاصلة بين النجاح في امتحان الحصول على رخصة السياقة و صدور هذه الرخصة.

## ➤ مصدر المعلومات:

منظومة المعلومات لدى شركة " السياقة كارد."

## ➤ حدود ومعيقات المؤشر:

يتدخل في هذه العملية كل من مراكز تسجيل العربات التي تقوم بإدخال المعطيات المتعلقة بصاحب الرخصة والمصالح المركزية التي تقوم بالمصادقة عليها بالإضافة إلى الشركة صاحبة الامتياز التي تقوم بطبع هذه الرخص.

## ➤ التعليق:

- أهداف مشروع تدبير البطاقات الإلكترونية المتعلقة برخصة السياقة والورقة الرمادية:

- تأمين حامل رخص السياقة و البطاقة الرمادية؛
- تسجيل المعلومات المتعلقة بالسائق و المركبة بشكل إلكتروني في الحامل؛
- التوفر على بنك معطيات موثوقة يتم تحيينها بشكل إلكتروني؛
- دعم السلامة الطرقية عن طريق تسهيل عملية المراقبة؛
- مواكبة تنفيذ مقتضيات مدونة السير الجديدة.

- مكونات المشروع:

- تطوير نظام التدبير المعلوماتي المتعلق برخصة السياقة والورقة الرمادية؛
- تجديد رخص السياقة والبطاقة الرمادية من حامل ورقي إلى حامل إلكتروني.

- تكلفة المشروع:

- البطائق المحتمل إنجازها برسم 2014 : 1.738.400 بتكلفة : 113 مليون درهم؛
- البطائق المحتمل إنجازها برسم 2015 : 2.000.000 بتكلفة : 116,36 مليون درهم.

- مراحل المشروع:

- توقيع على عقد التفويض بتاريخ 18 فبراير 2007 ( مدة العقد 7 سنوات)؛
- التوقيع على ملحق عقد التفويض بتاريخ 10 ماي 2014 بهدف تمديد مدة التدبير المفوض إلى غاية 31 دجنبر 2017.

المؤشر 2: الأجل المتوسطة لمعالجة ملفات البطاقة الرمادية

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| الأيام | 30           | 25          | 22          | 20          | 15          |

### ⦿ تدقيق المنهجية:

يتعلق الأمر بالمدة الزمنية المتوسطة الفاصلة بين دفع ملف الحصول على البطاقة الرمادية و صدور هذه البطاقة.

### ⦿ مصدر المعلومات:

منظومة المعلومات لدى شركة " السياقة كارد."

### ⦿ حدود ومعيقات المؤشر:

يتدخل في هذه العملية كل من مراكز تسجيل العربات التي تقوم بإدخال المعطيات المتعلقة بصاحب البطاقة والمصالح المركزية التي تقوم بالمصادقة عليها بالإضافة إلى الشركة صاحبة الامتياز التي تقوم بطبع هذه البطاقة.

### المؤشر 3: التغطية الجغرافية لمراكز تسجيل السيارات

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 63           | 63          | 69          | 69          | 75          |

#### تدقيق المنهجية:

يحتسب مؤشر التغطية الجغرافية لمراكز تسجيل السيارات كحاصل العلاقة التالية:

عدد المراكز التي تم بنائها منذ إطلاق برنامج بناء مراكز تسجيل العربات

عدد المراكز المبرمجة في برنامج بناء مراكز تسجيل العربات

#### مصدر المعلومات:

- مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية.

#### حدود ومعيقات المؤشر:

#### التعليق:

- ابتداء من 2014:

- برمجة تشييد 9 مراكز جديدة بغلاف مالي يقدر بحوالي 60.76 مليون درهم (6 مراكز في طور المصادقة على صفقة الأشغال و 3 مراكز في طور الإعلان عن طلبات العروض)؛
- مواصلة تشييد مركزي تسجيل السيارات الدار البيضاء الشمالية و كلميم؛
- إنجاز الدراسات المتعلقة بتشييد 25 مركزا ، قيمة المشروع تقدر ب 204 مليون درهم.

### الهدف 3: تحسين حالة حظيرة عربات النقل الطرقي

### المؤشر 1: السن المتوسط لعربات النقل الطرقي للبضائع

| الوحدة  | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|---------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| السنوات | 15           | 15          | 12          | 9           | 7           |

#### تدقيق المنهجية:

- السن المتوسط لعربات النقل الطرقي للبضائع التي يتم استغلالها.

#### مصدر المعلومات:

- قاعدة البيانات المتوفرة لدى مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية.

➤ **حدود ومعيقات المؤشر:**

➤ **التعليق:**

المؤشر 2: السن المتوسط لعربات النقل الطرقي للمسافري

| الوحدة  | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|---------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| السنوات | 14           | 14          | 12          | 10          | 8           |

➤ **تدقيق المنهجية:**

- السن المتوسط لعربات النقل الطرقي للمسافرين التي يتم استغلالها.

➤ **مصدر المعلومات:**

- قاعدة البيانات المتوفرة لدى مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية.

## برنامج الملاحة التجارية

### 1. استراتيجية البرنامج:

#### أ. ملخص استراتيجية البرنامج

تحتل بلادنا موقعا جغرافيا متميزا، إذ تعتبر من أهم و أكثر ممرات العالم كما أنها تشرف على واجهتين بحريتين يبلغ طولها 3.500 كلم الشيء الذي يبرز المكانة الخاصة التي يحتلها النقل البحري بالمغرب حيث ان أكثر من 95% من المبادلات التجارية بين المغرب والخارج تمر عبر البحر. ولهذا يعتبر هذا القطاع من أهم الدعامات الأساسية لاستراتيجية التنمية الاقتصادية والاجتماعية ببلادنا.

وفي هذا الصدد، ومن أجل الاستفادة من اتفاقيات التجارة الحرة المبرمة مع العديد من الشركاء نخص بالذكر الاتحاد الأوروبي والدول العربية والولايات المتحدة وتركيا، تسعى بلادنا إلى تصبح ملتقى للمبادلات التجارية مع هؤلاء الشركاء، وذلك من خلال تعزيز موقعها كقاعدة جهورية في مجالات المجالات الصناعية والتجارية واللوجستية.

وعلاوة على ذلك، يعتبر القطاع عنصرا أساسيا في تدعيم موقع المغرب على صعيد السوق الدولية من حيث القدرة التي يوفرها والأسواق التي يتم ربطها واحترام الآجال المتعاقد عليها وكذا جودة الخدمات الممنوحة بالموانئ الوطنية.

وبغية استعادة الأسطول الوطني لتنافسيته وديمومته، شرعت الوزارة في تحديد استراتيجية جديدة خاصة بقطاع النقل البحري وتطوير اللواء الوطني بشراكة مع مختلف المتدخلين في القطاع. وتتمحور هذه الاستراتيجية حول المحاور التالية:

- تعزيز دور المغرب كبلد بحري ومينائي قوي في المنطقة المتوسطية الغربية؛
- خلق صناعة بحرية ولواء مغربي قادر على القيام بدوره الاقتصادي والاستراتيجي، يكون قويا، تنافسيا، ذا مردودية عالية ومستديم؛
- خلق الشروط الإيجابية لتمكين النقل البحري تحت اللواء المغربي من أن يكون أكثر جاذبية بالنسبة لأرباب النقل البحري الدولي.

وفي إطار الالتزامات الدولية لبلادنا في ميدان سلامة النقل البحري، يمكن مركز مراقبة الملاحة البحرية بطنجة السلطات المغربية من ضمان متابعة الملاحة التجارية على مستوى مضيق جبل طارق، كما يقوم هذا المركز بتنسيق عمليات البحث والإنقاذ البحري بالمنطقة.

وفي سياق متصل، قامت بلادنا بوضع مركز وطني للمعطيات والذي هو عبارة عن منظومة لتحديد وتعقب السفن عن بعد بالاعتماد على المعطيات الصادرة عن الأقمار الاصطناعية، وذلك تطبيقا لبنود الاتفاقية الدولية لحماية الحياة البشرية في البحر واحترام تعهداتها كبلد ساحلي وكذا استجابة منها لمتطلبات المنظمة البحرية الدولية.

وستمكن كذلك هذه المنظومة من تقييم المخاطر التي يشكلها مرور سفينة قبالة شواطئ الوطنية واتخاذ الإجراءات المناسبة فضلا عن المساهمة في عمليات البحث والانقاذ البحريين والحفاظ على البيئة.

وبعد خضوع هذا المركز للتجارب الإجبارية من طرف المنظمة الدولية للاتصالات عبر الأقمار الصناعية، تم ربط هذا المركز بأنظمة:

- استقبال الرسائل الصادرة عن سفن اللواء الوطني؛
- تبادل المعلومات مع المراكز الأخرى المتعلقة بالسفن الأجنبية التي توجد بالمياه الإقليمية للمغرب وبالسفن الوطنية التي توجد بالمناطق التي تغطيها هذه المراكز.

كما تقوم هذه المنظمة سنويا على غرار باقي المراكز الأخرى بإجراء تدقيق لكيفية اشتغال المركز الوطني للمعطيات وكذا نجاعة تديره.

#### ب. المسؤول عن البرنامج

- مدير الملاحة التجارية.

#### ت. الفاعلين المكافين بقيادة البرنامج

- مركز مراقبة الملاحة البحرية بطنجة.

## 2. أهداف و مؤشرات فعالية البرنامج:

الهدف 1: تنمية الأسطول تحت اللواء المغربي والشغل بقطاع النقل البحري

المؤشر 1: نسبة مساهمة تجهيز السفن المغربية في النقل البحري التجاري

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 3,5          | 3,55        | -           | -           | -           |

### ⌚ تدقيق المنهجية:

- البسط: الأطنان المنقولة من طرف الأسطول الوطني خلال الفترة الممتدة من فاتح يناير من السنة المعنية إلى غاية نهاية شهر دجنبر من نفس السنة،
- المقام: مجموع الأطنان المنقولة المعالجة بالموانئ المغربية خلال الفترة الممتدة من فاتح يناير من السنة المعنية إلى غاية نهاية شهر دجنبر من نفس السنة.

### ⌚ مصدر المعلومات:

- قسم النقل البحري.

### ⌚ حدود ومعوقات المؤشر:

تواجه شركات الملاحة التجارية المغربية منافسة شرسة خاصة من قبل الشركات الكبرى التي تحتكر السوق الدولية للنقل البحري معتمدة في ذلك على القدرة الاستيعابية لسفنها العملاقة الشيء الذي أدى إلى تراجع عدد سفن الأسطول المغربي.

كما تعرف المبادلات التجارية لبلادنا تغيرات سنوية صعودا وهبوطا حسب تطور عوامل العرض والطلب وكذلك حركة الأسعار بالأسواق الدولية.

وأمام هذه الوضعية، يصعب تقديم توقعات مستقبلية مضبوطة لمساهمة مجهزي السفن المغربية في النقل البحري التجاري.

### 🔗 التعليق:

في إطار إنجاز الدراسة المتعلقة ببلورة استراتيجية قطاع النقل البحري المغربي وتنمية الأسطول الوطني بالمغرب، يتم حاليا بعد الانتهاء من إنجاز المرحلة الخاصة بتشخيص وضعية قطاع النقل البحري الوطني بصنفيه للبضائع والمسافرين وتحديد التحديات التي يوجهها هذا القطاع، مباشرة المرحلتين المتبقيتين واللذان تهمان تحديد الاختيارات الاستراتيجية لتنمية القطاع ووضع برنامج عمل لتفعيل الاستراتيجية التي ستعتمد.

ومن شأن تبني الاستراتيجية المنبثقة عن هذه الدراسة وانخراط كافة الشركاء المعنيين، أن يساهم بكيفية فعالة في تدعيم الأسطول الوطني والرفع من تنافسيته خلال السنوات المقبلة.

المؤشر 2: نسبة مساهمة مجهزي السفن المغربية في النقل البحري للمسافرين

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 30           | 29          | -           | -           | -           |

### 🔗 تدقيق المنهجية:

- البسط: عدد المسافرين المنقولين من طرف الأسطول الوطني خلال الفترة الممتدة من فاتح يناير من السنة المعنية إلى غاية نهاية شهر دجنبر من نفس السنة،
- المقام: العدد الإجمالي للمسافرين العابرين بالموانئ المغربية خلال الفترة الممتدة من فاتح يناير من السنة المعنية إلى غاية نهاية شهر دجنبر من نفس السنة.

### 🔗 مصدر المعلومات:

- قسم النقل البحري.

### 🔗 حدود ومعيقات المؤشر:

رغم أن عمليات النقل البحري للمسافرين من وإلى المغرب يتم بموجب اتفاقيات ثنائية مع الدول المعنية تحدد حصة كل بلد وكذا الخطوط المستغلة، تضل عملية التحكم في التنبؤات المستقبلية لنسبة مساهمة مجهزي السفن المغربية في النقل البحري للمسافرين صعبة خاصة في الإكراهات والصعوبات التي تواجهها شركات النقل البحري الوطنية.

## ⦿ التعليق:

في الظروف الحالية، يستأثر الأسطول الأجنبي على مستوى جميع الخطوط بالحصصة الأكبر من الرواج البحري مع المغرب، في ظل تراجع حجم الأسطول الوطني مما يحتم إعادة التوازن في توزيع الحصص من خلال مشاركة أوسع للفاعلين الاقتصاديين المغاربة وللأسطول الوطني.

وتحقيقا لهذه الغاية، فقد قررت وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك فتح التنافس في وجه الشركات الوطنية من خلال طلب التعبير عن الاهتمام لإصدار تراخيص لاستغلال الحصص التي تعود إلى المغرب، وذلك بغية تقوية المنافسة وضمان حسن الأداء ودوام خدمات النقل البحري من وإلى المغرب.

كما من شأن تبني الاستراتيجية المنبثقة عن الدراسة المتعلقة ببلورة استراتيجية قطاع النقل البحري المغربي وتنمية الأسطول الوطني بالمغرب وانخراط كافة الشركاء المعنيين، أن يساهم بكيفية فعالة في تدعيم الأسطول الوطني والرفع من تنافسيته خلال السنوات المقبلة.

### المؤشر 3: تطور نسبة الناشطين بقطاع النقل البحري

| الوحدة | إنجازات 2013  | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | في طور البناء |             |             |             |             |

## ⦿ تدقيق المنهجية:

سيتم احتساب نسبة الناشطين بقطاع النقل البحري عبر إنجاز تحري يشمل كافة خريجين المعهد العالي للدراسات البحرية القدامى بخمس سنوات الناشطين أو المتابعين للدراسة في ميدان النقل البحري أو الشبه بحري.

## ⦿ مصدر المعلومات:

- قسم رجال البحر و الاسطول بمديرية الملاحة التجارية؛
- المعهد العالي للدراسات البحرية.

## ⦿ حدود ومعيقات المؤشر:

الصعوبات التي يعرفها الأسطول الوطني وإمكانيات التشغيل المتاحة بالقطاع يشكلان إكراها للتطور الإيجابي للمؤشر.

## ⦿ التعليق:

سيتمكن اعتماد هذا المؤشر الوزارة من التوفر على آلية مهمة لتقييم السياسة المتبعة في مجال تكوين مستخدمي قطاع النقل البحري وكذا قياس الدينامية التي يعرفها هذا القطاع من تتبع فرص الشغل المتاحة به.



## الهدف 2: ضمان مراقبة ومتابعة السفن التجارية

### المؤشر 1: نسبة السفن التجارية الأجنبية المفتشة

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| وحدة   | 615          | 620         | 640         | 660         | 670         |

#### تدقيق المنهجية:

استغلال التقارير التي تقوم بإعدادها عناصر التابعة للجن سلامة الملاحة التجارية التابعة للوزارة.

#### مصدر المعلومات:

- لجن سلامة الملاحة التجارية.

#### حدود ومعيقات المؤشر:

يؤثر قلة الموارد البشرية المتوفرة لدى للوزارة والمخصصة للقيام بعمليات تفتيش سفن النقل البحري على التطور الإيجابي لهذا المؤشر.

#### التعليق:

تتم عملية مراقبة سفن النقل البحري وفق المعاهدات الدولية المعمول بها على الصعيد الدولي والتي تهم توفر تجهيزات الملاحة البحرية والأمن والسلامة بالسفن واحترامها للمعايير المعتمدة في هذا المجال.

### المؤشر 2: نسبة السفن التجارية الوطنية المفتشة

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| وحدة   | 1.854        | 1.950       | 2.000       | 2.050       | 2.100       |

#### تدقيق المنهجية:

استغلال التقارير التي تقوم بإعدادها عناصر التابعة للجن سلامة الملاحة التجارية التابعة للوزارة.

#### مصدر المعلومات:

- لجن سلامة الملاحة التجارية.

#### حدود ومعيقات المؤشر:

يؤثر قلة الموارد البشرية المتوفرة لدى للوزارة والمخصصة للقيام بعمليات تفتيش سفن النقل البحري على التطور الإيجابي لهذا المؤشر.

## ⬅ التعليق:

سيمكن هذا المؤشر الوزارة من تتبع العمليات المنجزة ضمن اختصاصها خاصة تلك المتعلقة بضمان امتثال السفن، التجارية وسفن الترفيه الحاملة للعلم الوطني، للمعايير التقنية والقانونية في مجال السلامة والأمن البحريين، الوقاية من تلوث الوسط البحري من قبل السفن وكذا النظافة وصلاحية السكنى على متن السفن.

### الهدف 3: تحسين مراقبة النقل البحري

#### المؤشر 1: تطور عدد العمليات المشتركة للبحث والإنقاذ

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| عدد    | 171          | 150         | 150         | 150         | 150         |

## ⬅ تدقيق المنهجية:

عدد السفن و القوارب المتواجد على متنها أفراد الطالبين للمساعدة والذين يتم استقبال أو اعتراض طلبهم بواسطة جهاز الهاتف أو الراديو (VHF) وذلك في منطقة مضيق جبل طارق.

## ⬅ مصدر المعلومات:

- مركز مراقبة الملاحة البحرية بطنجة.

## ⬅ حدود ومعيقات المؤشر:

تطور المؤشر يضل رهين حدوث حوادث تتطلب التدخل من أجل تقديم المساعدة وكذا قيام المعنيين بالأمر بإصدار إشارة لطلب هذه المساعدة.

## ⬅ التعليق:

طبقا لمقتضيات قرار المنظمة البحرية الدولية، يؤمن مركز مراقبة الملاحة البحرية بطنجة بكيفية مستمرة خلال ساعات اليوم وطوال ايام الأسبوع تقديم خدماته المرتبطة بمراقبة حركة السفن والسهر على سلامة الملاحة البحرية بمنطقة جبل طارق.

وتحسين خدمات المركز يضل رهين جاهزية المعدات والآليات المستعملة في عمليات المراقبة وكذا توسيع مناطق تغطيته.

#### المؤشر 1: تطور عدد المخالفات لقواعد حركة السفن التجارية

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| عدد    | 171          | 150         | 150         | 150         | 150         |

## ⬅ تدقيق المنهجية:

عدد مخالفات قواعد حركة السفن التجارية بمضيق جبل طارق وعدم الالتزام بمقتضيات القرار المنظمة البحرية الدولية المسجلة والتي يتم التبليغ عنها.

#### ➤ مصدر المعلومات:

- مركز مراقبة الملاحة البحرية بطنجة.

#### ➤ حدود ومعيقات المؤشر:

تطور المؤشر يضل رهين حدوث مخالفات قواعد حركة السفن التجارية مما يصعب معه التنبؤ بتوقعاته في المستقبل.

#### ➤ التعليق:

تحسين خدمات المركز يضل رهين جاهزية المعدات والآليات المستعملة في عمليات المراقبة وكذا توسيع مناطق تغطيته.

## برنامج الطيران المدني

### 1. استراتيجية البرنامج:

#### أ. ملخص استراتيجية البرنامج

يشكل مخطط تطوير النقل الجوي بالمغرب خطوة هامة لتعزيز الدور الاقتصادي والتنموي وقد شهد القطاع خلال السنوات الأخيرة تحولات كبرى تطورت وثيرة تحسنها بعد تحرير الأجواء ودخول مجموعة من الفاعلين الجدد في قطاع الطيران واحتدام المنافسة بين الشركات

لمواجهة هذا التحول تمت بلورة استراتيجية جديدة ترمي إلى تطوير قطاع النقل الجوي بالمغرب وتأخذ بعين الاعتبار خصوصيات مختلف المناطق والأسواق المستهدفة وتتوخى بالأساس إنشاء آلية لإحداث خطوط جديدة تتماشى جنبا إلى جنب مع مخططات تسويق العرض المغربي وتواكب الحاجيات المختلفة للاقتصاد الوطني . وتهدف هذه الاستراتيجية إلى تطوير تدابير لتعزيز القوانين التنظيمية في مجال خدمات النقل الجوي والسلامة الجوية؛ وهذا في حد ذاته استوجب وضع نظام معلوماتي متطور لتتبع أنشطة النقل الجوي، كما أن المخطط الجديد لتطوير النقل الجوي تضمن إحداث مرصد خاص بالقطاع ليشكل فضاء للدراسات و التبادل والحوار بين مختلف المتدخلين في قطاع الطيران؛ وخصص حيزا هاما لتحسين جودة الخدمات الجوية التي ينبغي توفيرها .

يعتبر مخطط تطوير النقل الجوي امتدادا لسلسلة من الإصلاحات التي أطلقها المغرب في هذا القطاع منذ سنوات، إذ ما بين عامي 2004 و2011، بذل المغرب مجهودات كبرى لتحرير اتفاقيات النقل الجوي، حيث قام بمفاوضات متعددة لإحداث أو تجديد أكثر من 75٪ من الاتفاقيات ال 64 التي تربطه حاليا مع 95 بلدا .وقد أثمرت هذه الاتفاقيات نتائج هامة ظهرت جلية على مستوى ارتفاع وتيرة تحرير الخدمات وجعلها أكثر ليبرالية مما كان له تأثير قوي على تطوير حركة النقل الجوي .

وكان من بين أهم الاتفاقيات الموقعة في هذا الإطار، الاتفاقية المتعددة الأطراف حول "الأجواء المفتوحة" التي وقعها المغرب مع المجموعة الأوروبية في 12 دجنبر 2006 .

وفي إطار تحديد استراتيجية جديدة للنهوض بالنقل الجوي الداخلي، سيتم إعداد مخططات عمل على المدى القصير والمتوسط والبعيد، من خلال تحسين الربط الجوي الداخلي نحو كافة جهات المملكة وكذا تعزيز الخطوط الرابطة بين مختلف المدن، بوتيرة مقبولة وتوقيت وسعر مناسبين للمسافرين. وكذا وضع الآليات العملية لضمان الجدوى الاقتصادية واستدامة خدمة النقل الجوي.

وتهدف هذ الاستراتيجية تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية بين الجهات والأقاليم ودعم سياسات الانفتاح وفك العزلة وتسهيل تنقل المواطنين و دعم الرحلات الجوية الداخلية عبر الرفع عدد الرحلات، وخفض أسعار التذاكر والزيادة في عدد المسافرين وبلوغ أزيد من مليون مسافر في السنة عبر رحلاتها الداخلية فضلا عن المساهمة في مشروع الجهوية المتقدمة الذي انخرطت فيه بلادنا.

من جهة أخرى، يشكل تحقيق سلامة الطيران المدني رافعة أساسية لتطوير النقل الجوي بالمغرب.

كما تشكل الاتفاقيات والمعاهدات الدولية في مجال الطيران المدني قاعدة التزامات بلادنا التي يتم بموجبها تتبع تطبيق من طرف جميع المتدخلين للمعايير المعتمدة في مجالات سلامة الملاحة الجوية.

ووعيا منها بأهمية التقائية التشريعات الوطنية مع تلك المعتمدة على الصعيد الدولي، تسعى الوزارة من خلال العمليات التي تقوم بإنجازها إلى تحقيق الأهداف التالية:

- ضمان سلامة الملاحة الجوية عبر:

- التدبير الفعال لخدمات الملاحة الجوية؛
- تقنين سلامة المطارات والفضاء الجوي المغربي.

- ضمان أمن الطيران المدني عبر:

- وضع التشريعات والمساطر الضرورية في مجال أمن الطيران المدني.

- التفتيش والمتابعة المستمرة من خلال:

- مراقبة الاستغلال التقني للطائرات والمطارات وخدمات الملاحة الجوية؛
- مراقبة أمن الطيران المدني؛
- منح الرخص لفائدة العاملين بالقطاع.

#### ب. المسؤول عن البرنامج

- المديرية العامة للطيران المدني.

#### ت. الفاعلين المكلفين بقيادة البرنامج

- مديرية الملاحة الجوية.
- مديرية النقل الجوي.

## 2. أهداف و مؤشرات فعالية البرنامج:

الهدف 1: الحفاظ على سلامة الطيران المدني وفق المعايير الدولية

المؤشر 1: نسبة إنجاز البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 10           | 20          | 40          | 75          | 100         |

### ⬅ تدقيق المنهجية:

يحتسب مؤشر نسبة إنجاز البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني كحاصل العلاقة التالية:  
عدد عمليات التفتيش والتدقيق التي تم إنجازها منذ انطلاق البرنامج إلى نهاية السنة المعنية

عدد عمليات التفتيش والتدقيق المبرمجة في إطار البرنامج

### ⬅ مصدر المعلومات:

- المديرية العامة للطيران المدني.
- المكتب الوطني للمطارات.

### ⬅ حدود ومعيقات المؤشر:

يضل هذا المؤشر رهين التطورات التي تعرفها المعايير المعتمدة في مجال الطيران المدني على الصعيد الدولي مما يستدعي القيام بصفة مستمرة بتحيين البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني للأخذ بعين الاعتبار هذه التغيرات.

### ⬅ التعليق:

يناط بالمديرية العامة للطيران المدني مهام ضمان سلامة الملاحة الجوية وانتظامها وتوجيه نشاطات الملاحة الجوية ومراقبتها وتنسيقها بالإضافة إلى العمل على تفعيل المعايير والإجراءات المعمول بها على صعيد المنظمات الدولية والسهر على احترامها.

وفي هذا الإطار سيتم قبل نهاية السنة الجارية إعطاء الانطلاقة للبرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني يستجيب للمتطلبات الدولية عبر وضع رهن إشارة الوزارة أطر تقنية من ربابنة ومهندسين وتقنيين ومضيفي الطيران تابعين لشركة الخطوط الملكية المغربية لدعم الإدارة في تنفيذ برنامج شامل للتفتيش في مجال السلامة.

المؤشر 2: نسبة خدمات الملاحة الجوية بالمطارات الوطنية التي تم المصادقة عليها

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | -            | 8           | 25          | 50          | 100         |

#### تدقيق المنهجية:

يحتسب مؤشر نسبة خدمات الملاحة الجوية بالمطارات الوطنية التي تم المصادقة عليها كحاصل العلاقة التالية:

عدد خدمات الملاحة الجوية التي تم إنجازها منذ انطلاق البرنامج إلى نهاية السنة المعينة

العدد الإجمالي للخدمات الملاحة الجوية بالمطارات الوطنية

#### مصدر المعلومات:

- المديرية العامة للطيران المدني.
- المكتب الوطني للمطارات.

#### حدود ومعيقات المؤشر:

إن تسريع عمليات المصادقة على خدمات الملاحة الجوية بالمطارات المغربية تتطلب توفير موارد بشرية مهمة تتوفر على المؤهلات التقنية والمعرفية الضرورية الشيء الذي يحدو بالوزارة إلى التركيز أكثر على المطارات الكبرى وذلك نظرا لكثافة حركة النقل الجوي بها.

المؤشر 3: نسبة وقوع حوادث في مجال الطيران المدني من نفس النوع

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 62           | 60          | 40          | 30          | 20          |

#### تدقيق المنهجية:

يحتسب مؤشر نسبة وقوع حوادث في مجال الطيران المدني من نفس النوع كحاصل العلاقة التالية:

عدد حوادث في مجال الطيران المدني من نفس النوع التي وقعت خلال سنة معينة

العدد الإجمالي لحوادث في مجال الطيران المدني التي وقعت خلال سنة معينة

#### مصدر المعلومات:

- المديرية العامة للطيران المدني.

- المكتب الوطني للمطارات.
- شركات النقل الجوي.

#### ⬅️ حدود ومعيقات المؤشر:

تعود عملية التبليغ عن حوادث في مجال الطيران المدني في غالب الأحيان إلى شركات النقل الجوي والتي لا تقوم بذلك في بعض المرات مخافة التأثير على سمعتها التجارية خاصة إذا كانت العطب الناجم عنه هذه الحادثة يعود إلى تقصير لهذه الشركات.

#### الهدف 2: تنمية النقل الجوي الداخلي

#### المؤشر 1: تطور النقل الجوي الداخلي

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 11,02        | 10          | 4,5         | 5           | 5           |

#### ⬅️ تدقيق المنهجية:

يحتسب مؤشر تطور النقل الجوي الداخلي من نفس النوع كحاصل العلاقة التالية:

(عدد المسافرين المنقولين خلال سنة  $i$  x الكيلومترات المحققة خلال سنة  $i$ ) - (عدد المسافرين المنقولين خلال سنة  $i-1$  x الكيلومترات المحققة خلال سنة  $i-1$ )

(عدد المسافرين المنقولين خلال سنة  $i-1$  x الكيلومترات المحققة خلال سنة  $i-1$ )

#### ⬅️ مصدر المعلومات:

- المديرية العامة للطيران المدني.
- المكتب الوطني للمطارات.

#### ⬅️ التعليق:

ستفوت قبل نهاية سنة 2014 صفقة تتعلق بإنجاز دراسة تتعلق بتطوير النقل الجوي الداخلي بالمغرب وذلك ل:

- تحديد إستراتيجية جديدة منسقة لإنعاش النقل الجوي الداخلي في المغرب وسيتم تقسيمها إلى خطط عمل على المدى القصير والمتوسط والبعيد؛
- تحسين الربط الجوي الداخلي نحو مناطق المملكة؛
- زيادة الربط الجوي بين مختلف مدن المملكة بإضافة عدد مناسب من الرحلات و تحديد مواقيت ملائمة وأسعار في متناول المسافرين؛
- تحديد آليات عملية لضمان الجدوى الاقتصادية وتحسين مستوى الخدمات الجوية؛



- تحديد سبل الإنعاش لدعم سياسات الانفتاح وفك العزلة وتحفيز المبادلات الاقتصادية بين الجهات .
- بلورة رؤية واقعية لأهمية الشبكة المحلية الحالية و مدى ملائمتها للطلب.

كما تقوم الوزارة بدعم خلق مجموعة من الخطوط الجوية الداخلية وذلك بشراكة مع شركة الخطوط الجوية الملكية حيث تم خلال السنة الجارية التوقيع على اتفاقيي الشراكة مع الشركة الوطنية للخطوط الملكية المغربية من أجل تطوير الخط الجوي الدار البيضاء-ورزازات-زاكورة-الدار البيضاء و الخط الجوي الدار البيضاء-الرشيدية-الدار البيضاء.

## الهدف 2: تدعيم الإطار القانوني للطيران المدني

### المؤشر 1: ملائمة المعايير والتوصيات الدولية

| الوحدة | إنجازات 2013 | توقعات 2014 | توقعات 2015 | توقعات 2016 | توقعات 2017 |
|--------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| %      | 64           | 88          | 95          | 97          | 100         |

### ⬅️ تدقيق المنهجية:

يمثل هذا المؤشر عدد الملاحظات الصادرة عن المنظمة الدولية للطيران المدني خلال عملية التدقيق التي تقوم بها لبلادنا.

### ⬅️ مصدر المعلومات:

- المديرية العامة للطيران المدني.
- المنظمة الدولية للطيران المدني.

### ⬅️ التعليق:

تشمل عملية التدقيق التي تقوم بها المنظمة الدولية للطيران المدني الالتزام المؤسسات الوطنية للطيران المدني وكذا الجهات الأمنية العاملة بالمطارات بتطبيق أعلى مستويات المعايير العالمية الخاصة بأمن الطيران المدني التي وضعتها المنظمة وذلك في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران المدني.

كما تشمل عملية التدقيق التشريعات والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني.