

دليل كسب التأييد

معا لإشراك الشباب نحو تنقل آمن ومستدام

دليل موجّه
لصانعي القرار



شكر وتقدير

لم يكن هذا العمل ممكنًا لولا الدعم من منظمة شباب من أجل السلامة الطرقية الدولية (YOURS). نود أن نعبر عن تقديرنا لكل من ساهم في كتابته وتطويره.

نشكر أصدقاءنا الذين ساعدوا في نشر الاستمارة وشجعوا الآخرين على ملئها بصبر وتجاوب كامل مع العديد من الأسئلة المتعلقة بالسلامة الطرقية. نحن ممتنون لكل شخص ساهم وأدلى بمساهمته في هذا العمل.

نأمل أن يكون الدليل مفيدًا ويساهم في نشر الوعي بأهمية السلامة الطرقية وتحقيق التغيير الإيجابي في مجتمعنا.

5 مقدمة

6 حول هذا الدليل

7 **الخطوة الأولى: واقع السلامة الطرقية في المملكة المغربية**

7 1. بالأرقام: شباب المغرب على الطرق، هل نحن بأمان؟

9 2. البعد البيئي للنقل البري في المغرب

11 3. أين دور الشباب من هيكل صناعة القرار للسلامة الطرقية في المغرب؟

13 4. هل شارك الشباب في صياغة الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية 2016-2025؟

13 • لمحة عن الاستراتيجية

17 • ضرورة تحيين الاستراتيجية لتضم البعد الشبابي في اتخاذ القرار

19 **الخطوة الثانية: إشراك المجتمع المدني في التوعية بالسلامة الطرقية**

19 1. دور المجتمع المدني في السلامة الطرقية: بين التوعية والتكوين

20 2. ما هي أهم أنشطة السلامة الطرقية للمجتمع المدني في المغرب؟

22 **الخطوة الثالثة: المنجزات والمبادرات الشبابية في الوطن العربي**

22 تجربة رئيس حكومة الشباب الموازية بالمغرب

26 تجربة مبعوثة رئيس مؤتمر المناخ COP 27 للشباب

29 **الخطوة الرابعة: تحسين مشاركة الشباب الوطنية: توصيات شبابية**

29 تحليل نتائج الاستبيان

41 مقترحات وتوصيات الشباب لصناع القرار بالمغرب

44 **الخطوة الخامسة: بطاقة التقييم الذاتي لصانع القرار**

كلمة فريق العمل

يسعى فريق العمل من خلال هذا الدليل، الى تعزيز المشاركة الشبابية في رسم سياسات السلامة الطرقية والنقل المستدام بالمغرب. هذا العمل هو ثمرة المشروع الفائزة بمسابقة المشاريع المحلية للسلامة الطرقية بدعم وتمويل من تحالف الشباب العالمي للسلامة الطرقية، تحت شعار "شباب المغرب والرؤية صفر": لا مزيد من ضحايا صدمات الطرق. يهدف هذا الدليل إلى تعزيز المشاركة الشبابية في رسم السياسات المحلية المتعلقة بالسلامة الطرقية عبر تقديم أهم التوصيات والاقتراحات التي من شأنها دعم الجهود الحكومية في تفعيل دور الشباب وإشراكهم في عملية صنع القرار.

فريق العمل :

- الدكتور الخليل الشريف ، قائد الفريق الفائزة في مسابقة المشاريع المحلية للتصدي للنزيف الطرقي التي ينظمها التحالف الشباب العالمي للسلامة الطرقية.
- الباحث حمزة الأزهاري، طالب باحث في سلك الدكتوراه بكلية العلوم والتقنيات، تخصص المعادن النادرة والطاقات المتجددة. يقوم بالتنسيق، الإشراف على العمل في المشروع وكتابة الدليل.
- الباحثة البحديدي الزهرة، طالبة باحثة في سلك دكتوراه بجامعة ابن طفيل تخصص النقل، اللوجستيك والسلامة الطرقية مهمتها الإشراف على التنسيق وكتابة الدليل.
- الباحث أيمن بنسعد، باحث في معهد الأنظمة والروبوتات (ISR) المعهد التقني العالي في لشبونة، البرتغال مهمته تصميم الدليل.

نحن هنا لنقدم دليلاً يهدف إلى تعزيز السلامة الطرقية والحد من النزيف الناجم عن حوادث الطرق.
الخليل الشريف



الخليل الشريف



حمزة الأزهاري



الزهرة البحديدي



أيمن بنسعد

تسبب حوادث السير في المغرب هلعًا كبيرًا لصانعي القرار وأفراد المجتمع. إذ يرتفع عدد ضحاياها كل سنة رغم تغير وتعدد الاستراتيجيات الحكومية وتطور البنيات التحتية مع الزمن. إذ تخصص الدولة حيزًا زمنيًا وبشريًا وماليًا كبيرًا لتخفيف آثار هذه الفاجعة التي تسبب خسائر اقتصادية فادحة للدولة ولأفراد وأسر الضحايا. وتنجم هذه الخسائر عن تكلفة العلاج وكذلك فقدان إنتاجية الأشخاص الذين يلقون حتفهم أو يصابون بالعجز بسبب إصاباتهم، وأفراد الأسرة الذين يضطرون إلى التغيب عن العمل أو المدرسة لرعاية المصابين.

غالبًا ما يتعامل مع هذا الوضع بتقييم الاستراتيجية المتبعة والمتدخلين المساهمين مع تبني رؤى جديدة مليئة بالوعود وآمال بخفض عدد الوفيات والإصابات. ويبقى الملاحظ في الأمر الغياب اللافت لأهم مكون أساسي للهرم السكاني المغربي في صناعة القرار، ألا وهم الشباب. لدى يهدف هذا الدليل إلى مخاطبة صانع القرار السلامة الطرقية بالمغرب من أجل تبني رؤية صفر حادثة سير بدلًا من تخفيض عدد الوفيات ل 50% خلال 10 سنوات وضرورة إشراك الشباب في صياغة وصناعة القرار.

يهدف هذا الدليل إلى دعم جهود الجهات المحلية في تعزيز المشاركة الشبابية في عمليات رسم السياسات المحلية، مع التركيز على السلامة الطرقية والنقل المستدام وذلك من خلال:

- تحليل الوضع الحالي للسلامة الطرقية من خلال استعراض إحصائيات محلية ودولية بالإضافة إلى السياسة الوطنية للسلامة الطرقية.
- قياس معرفة الشباب المغربي ومدى انخراطهم في قضايا السلامة الطرقية.
- تقديم آليات لصناع القرار من شأنها رفع مستوى المشاركة الشبابية في رسم السياسات المحلية من خلال تحسين مستوى المعاينة والتقييم والاستفادة من الخبرات الدولية في هذا المجال

حول هذا الدليل

يضم هذا الدليل معطيات دقيقة حول الوضعية الحالية للسلامة الطرقية بالمغرب، وتشمل هذه المعطيات نسب وعدد بصدمات الطرق ما بين سنة 2012 و2021. ويраهن الدليل على نقاش تأثير هذه النسب على الوضع البيئي للملكة وكيفية الرفع من جودة إدماج الشباب في صناعة القرار كما يقدم نماذج شباب يشاركون في صناعة القرار في شمال إفريقيا لكل من إسمايل الحمراء وأمنية العمراني، كما يوفر هذا الدليل فرصة للشباب في التعبير عن وجهة نظرهم واقتراحاتهم عبر بحث ميداني استعانة باستمارة الكترونية موجهة بذلك تساؤلات الشباب لصناع القرار بالمغرب، كما يمنح الدليل فرصة تقييم ذاتي. أولا تفاعلا مع خلاصات هذا الدليل وتانيا تشخيصا لمدى مساهمتهم في إدماج الشباب. إد ناقش كل هذه النقاط عبر خمس خطوات تتلخص فيما يلي:

الخطوة الأولى: تعرف على السلامة الطرقية بالمملكة المغربية.

الخطوة الثانية: إشراك ما هو دور المجتمع المدني في التوعية بالسلامة الطرقية.

الخطوة الثالثة: المنجزات والمبادرات الشبابية في الوطن العربي.

الخطوة الرابعة: تحسين مشاركة الشباب الوطنية: توصيات شبابية.

الخطوة الخامسة: بطاقة التقييم الذاتي موجه لكم.

الخطوة الأولى: تعرف على السلامة الطرقية في المملكة المغربية

1- شباب المغرب على الطرق بالأرقام، هل نحن بأمان؟

تقدّر نسبة الشباب ما بين 15 إلى 24 سنة حوالي 16.2 % من عدد سكان المغرب حتى عام 2021¹ وتعتبر الفئة العمرية الأكثر تضرراً نتيجة حوادث السير، إذ بلغ معدل وفيات الشباب ما بين 15 و35 عاماً 37% في 2019، 16% منهم ضمن الفئة العمرية بين 15 و24 سنة² (خطاظة1). وتتوزع نسب مسببات حوادث السير بالنسبة للشباب في المغرب كالتالي:

- 19 % نتيجة السرعة غير القانونية
- 2 % القيادة تحت تأثير الكحول، 2 % القيادة تحت تأثير المخدرات،
- 4 % نتيجة النعاس والإرهاق،
- 10 % عدم التزام بوضع حزام السلامة والخوذة (خطاظة2).

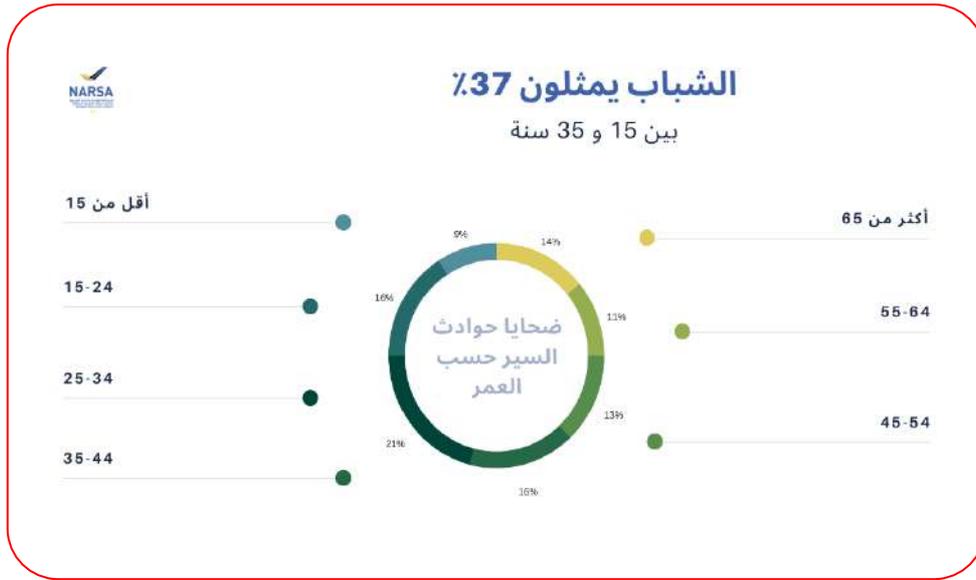
خلال دراسة ميدانية أجريت سنة 2018 ب 50 نقطة مراقبة داخل 19 مدينة مغربية³، تبين أن 48,5 % فقط من الشباب ما بين سن 16 الى 25 سنة من يحترمون ارتداء الخوذة داخل مجال الحضري و60,1 % خارج المجال الحضري، فيما 65,8 % من الشباب الذين يحترمون ارتداء الحزام داخل المجال الحضري و82,2% خارج المجال الحضري وهي النسب الأضعف مقارنة مع الفئات العمرية الأخرى.

في ظل هذه الأرقام التي لا تبشر بالخير، فإنه يغيب أي معطى عن مشاركة الشباب في صناعة القرارات المتعلقة بالسلامة الطرقية في المغرب. يتجّه العالم اليوم في ظل الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2021-2030 والتي تضمّنت لأول مرة فئة الشباب كأحد الأطراف الفاعلة لتحقيق هدف العقد بتخفيض أعداد الوفيات والإصابات الناتجة عن حوادث السير بنسبة 50% إلى إيجاد آليات ناجعة لإشراك الشباب على المستويين المحلي والوطني. يأتي هذا الدليل في مبادرة من الشباب المغربي لوضع تصوّر شامل حول آليات المشاركة الشبابية في عمليات رسم السياسات المتعلقة بالتنقل الآمن والمستدام، حتى يبقى المغرب رائداً وسبقاً في مجال السلامة الطرقية.

¹ https://www.hcp.ma/Note-d-information-a-l-occasion-de-la-journee-internationale-de-la-jeunesse-du-12-aout-2022_a3563.html

² <http://www.transport.gov.ma/الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية>

³ <https://narsa.ma>



الخطاطة رقم 1: نسب ضحايا حوادث السير حسب سن مستعملي الطريق خلال 2019 بالمغرب



الخطاطة رقم 2: نسب مسببات حوادث السير بالنسبة للشباب في المغرب 2018

⁴ www.narsa.ma

2- البعد البيئي للنقل البري في المغرب

إن التطور الحضاري والاقتصادي والإقبال السياحي الذي عرفه المغرب خلال العشرية الأخيرة أدى إلى زيادة الطلب على استعمال السيارات مما ساهم في التأثير سلبيًا على البيئة⁵. فعلى مستوى أكبر المدن الاقتصادية بالمملكة الدار البيضاء، بلغ تلوث الهواء نتيجة وسائل النقل حده الأقصى على مدار السنة. إذ تضم هذه المدينة نحو 20% من المصابين بالأمراض الناتجة عن تلوث الهواء في المغرب، (52.7% من المرضى بحساسية الأنف و16% من المصابين بالربو⁶) وعموماً تلوث الهواء في المغرب يسبب أكثر من 5000 حالة وفاة ويكبد الدولة 11 مليار درهم سنويًا⁷.

إضافة إلى ذلك أدى ضعف أو غياب ربط في وسائل النقل العمومية في بعض الجهات إلى ارتفاع في نسب استعمال السيارات، الشيء الذي يزيد من إنتاج الغازات الدفينة المسببة للاحتباس الحراري. إذ بلغت حركة المرور بكافة الشبكة الطرقية سنة 2019 ما يناهز 109.64 مليون عربة/ كيلومتر يومياً مقابل 106.84 مليون عربة/ كلم سنة 2018 إذ تم تسجيل ارتفاع يناهز % 2,62⁸. بينما في بعض المناطق مازالت العديد من الخطوط السككية الرابطة تعتمد على الوقود الأحفوري (الديزل) في عملها، بحيث تطلق هذه الأخيرة المركبات المتطايرة والجسيمات الدقيقة ملوثة بذلك الهواء ومؤثرة سلبيًا على السلامة الصحية للمناطق الرابطة بينها، كالخط السككي الرابط بين مدينة فاس ومدينة وجدة. وبذلك تساهم وسائل النقل البرية بالمغرب في انبعاث الغازات الدفينة (ثاني أكسيد الكربون والميثان ...) بنسبة 23% ومن المرجح أن ترتفع بحلول عام 2030.

⁵ <https://www.mem.gov.ma>

⁶ <https://www.france24.com>

⁷ <https://www.greenpeace.org>

⁸ <http://www.Transport.gov.ma>

هذا الوضع يبقى قائما رغم حرص المغرب على إنزال استراتيجية وطنية للتنمية المستدامة التي من بين أهدافها تفادي آثار التغيرات المناخية الناتجة على تأثير وسائل النقل البرية. إذ شجع على استخدام وسائل النقل العمومية والرفع من جودتها وتوسيع شبكاتها لتشمل جل المناطق العمرانية بالإضافة إلى تبني وسائل أكثر صداقة للبيئة.

- إذ تم توسيع الخط السككي ليصل إلى 3815 كلم مما ساهم في التخفيف من انبعاثات الغازات الدفيئة. فقد اختار أزيد من 4,5 مليون مسافر مغربي في يوليوز 2022 التنقل عبر القطار أي بتطور إجمالي نسبته 30 في المائة مقارنة بالفترة ذاتها من سنة 2021، و 20 في المائة مقارنة مع 2019، السنة المرجعية قبل "كوفيد-19"⁹ خصوصا السفر على متن قطار البراق (صورة رقم 1).



الصورة 1: صورة للقطار الفائق السرعة بمحطة الدار البيضاء والمتوجه لمدينة طنجة

- فيما تم تبني سياسة استعمال سيارات كهربائية في جل المصالح الوطنية، كمشروع إطلاق أسطول يتوفر على أكثر من 225 مركبة 100% كهربائية مصنوعة في المغرب لتزويد البريد والطرود عبر المملكة كما تشير الصورة رقم 2 أسفله. ناهيك

⁹ <http://www.transport.gov.ma>

عن جلب استثمارات عالمية تنتج وتصنع وتصدر سيارات كهربائية, بحيث في يونيو 2020 تم اعلان عن تصنيع أول سيارة كهربائية في مدينة القنيطرة¹⁰ وفي سنة 2021 قامت إحدى الشركات ببدء إنتاج أول سيارة ركاب كهربائية بالكامل في شمال أفريقيا¹¹.



الصورة 2: السيارات الكهربائية المستعملة لتوزيع البريد بالمملكة المغربية

3- أين دور الشباب من هيكله صناعة القرار للسلامة الطرقية في المغرب؟

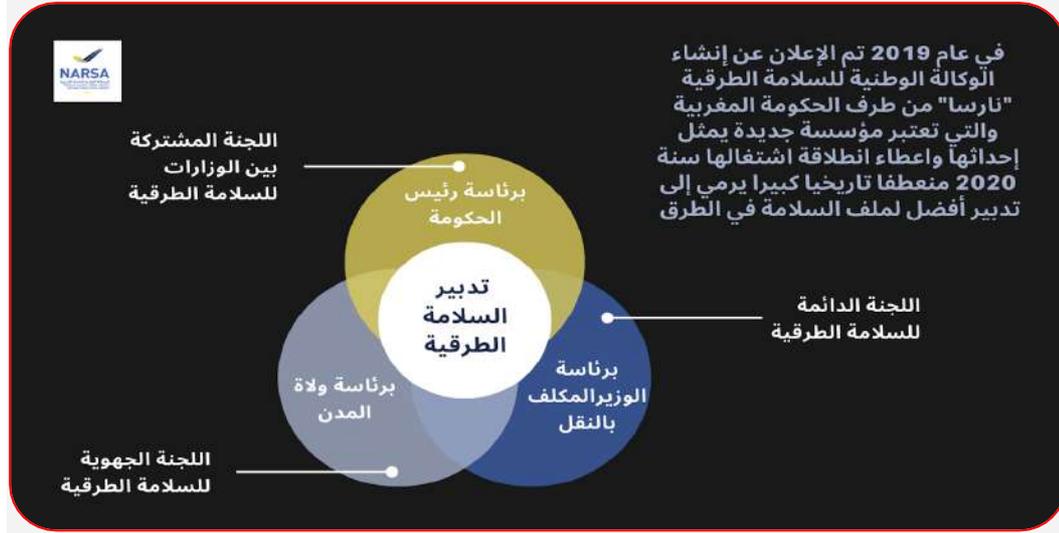
إن صناعة القرار حول السلامة الطرقية هي مسؤولية مشتركة يجب أن تعنى بها عدة جهات في المغرب، على رأسها:

- مجلس البرلمان
- وزارة التجهيز والماء
- وزارة النقل واللوجستيك
- الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية (نارسا)
- وزارة الداخلية
- وزارة الصحة
- وزارة التربية الوطنية والتكوين المهني والتعليم العالي والبحث العلمي
- وزارة التربية الوطنية والتعليم الأولي والرياضة.

¹⁰ <https://www.aa.com.tr/ar/المغرب-يبدأ-إنتاج-سيارة-كهربائية-تابعة-لشركة-رونو-المحلية-بمصنع-طنجة-شمال-البلاد>

¹¹ <https://www.hespress.com/تقرير-المغرب-يتصدر-دول-شمال-إفريقيا-في-صناعة-السيارات-الكهربائية/>

بالنسبة لواقع صناعة القرار في المغرب فالخطاطة 3 أسفله توضح عدد المتدخلين المكون من ثلاث للجان والوكالة الوطنية لسلامة الطرقية، تمثل اللجان ممثلي وزارات متعددة لتدبير شأن ملف السلامة الطرقية.



الخطاطة رقم 3: هيكل صناعة القرار للسلامة الطرقية بالمغرب¹²

من جهة أخرى، اهتم الدستور المغربي بالشباب, و جعله ركيزة للإصلاح الإداري، ونص على تخويل الشباب إعداد وصياغة القرار العمومي وتدبير الشأن العام (فصل 33 من الدستور¹³) , لكن يبقى غياب الشباب واضحا في هيكل صناعة القرار حول السلامة الطرقية بالمغرب، فعلى سبيل المثال خلال انعقاد أشغال الدورة السادسة للمجلس الإداري للوكالة الوطنية للسلامة الطرقية التي تمت مؤخرا يوم 11 أكتوبر 2022 لم يتم التطرق لإدماج الشباب خلال عرضهم لتقرير حول أنشطة الوكالة وحساباتها برسم سنة 2021¹⁴. وعند الاطلاع على أهداف الإستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية نجد غياباً تاماً لإشراك الشباب في عملية صياغة الاستراتيجية

¹² ile:///C:/Users/Dell/Desktop/toolkit%20drive/source/ECE-TRANS-WP1-2021-Presentation 13e%20NARSA%20BELAJOUL.pdf

¹³ https://www.constituteproject.org/constitution/Morocco_2011.pdf?lang=ar

¹⁴ <https://narsa.ma/ar/node/720>

وتنفيذها¹⁵. إذ يتم حصر دور فئة الشباب بحملات التحسيس والتأطير في ما يتعلق بالسلامة الطرقية عبر إشراكهم في دورات تكوينية لجمعيات المجتمع المدني وعبر تنظيم مخيمات صيفية تهدف إلى توعية الشباب بمآسي الطرقات. لكن تبقى هذه الأنشطة مجالاً للتفاعل لا أكثر لفئة الشباب باعتبارها فئة متلقية لا تملك دوراً في اتخاذ القرار. نحن نؤمن بضرورة أن ترتقي الاستراتيجية لتواكب طموح الشباب وقدراتهم، باعتبارهم الطريق الفعال لنقل المعرفة والخبرات بين الأجيال.

4 - هل شارك الشباب في صياغة الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية 2016-2025؟

• لمحة عن الاستراتيجية:

شكل الارتفاع الكبير لضحايا حوادث السير في المغرب انطلاقة من 2012 ضغطاً على صانعي القرار، وكانت من بين جملة قرارات وزارة النقل بالمغرب هي وضع الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية 2016-2025 حيث يسعى المغرب إلى مكافحة آفة حوادث السير على المدى البعيد عن طريق:

شكل الارتفاع الكبير لضحايا حوادث السير في المغرب انطلاقة من 2012 ضغطاً على صانعي القرار، وكانت من بين جملة قرارات وزارة النقل بالمغرب هي وضع الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية 2016-2025 حيث يسعى المغرب إلى مكافحة آفة حوادث السير على المدى البعيد عن طريق:

✓ تقليص عدد وفيات حوادث السير إلى 25% و 50% في أفق 2020 و2025 تواليًا (الخطاطة 4).

مما يعني خفض عدد الوفيات بالنسبة للراجلين بنسبة 28% وبنسبة 24% للدراجات النارية ذات العجلتين أو ثلاثة، وأخيراً بنسبة 10% للأطفال أقل من 14 سنة.

¹⁵ <https://narsa.ma/index.php/ar/الاهداف-الاستراتيجية>

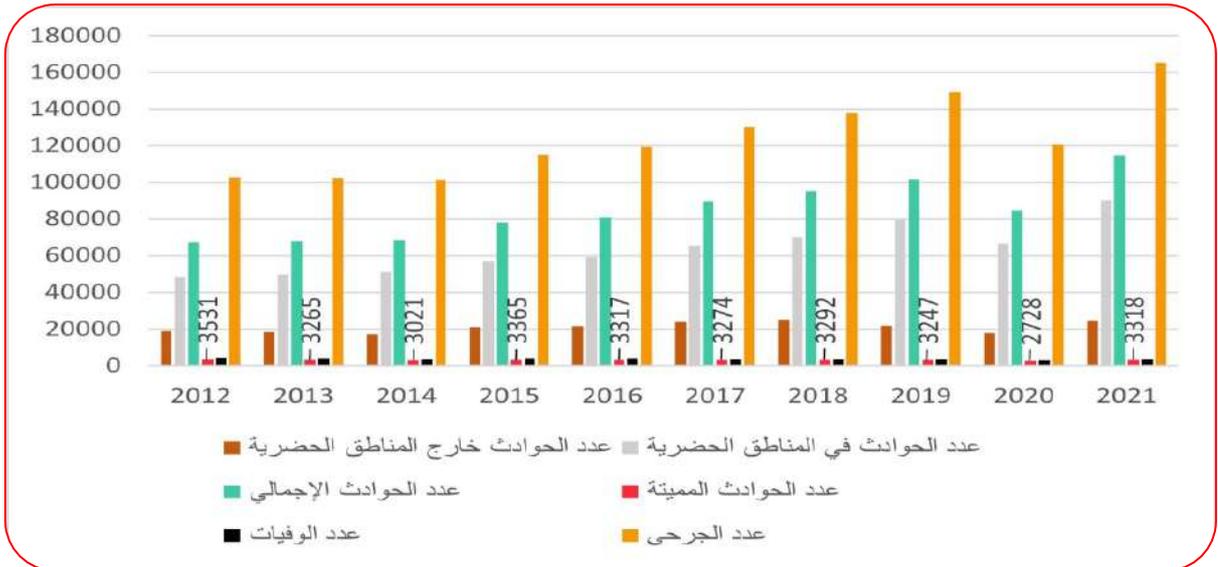


الخطاطة رقم 4: أهداف الاستراتيجية

وكانه من المقبول أن يستمر نزيف الطرقات وخسائر الأرواح بهذا الشكل، لذلك نتساءل لماذا لا يتم تبني نهج الرؤية صفر للوصول إلى نظام نقل آمن ومستدام قادر على حفظ الأرواح وتحمل الأخطاء البشرية التي تتسبب بحوادث السير الكارثية؟ وهل هناك آلية عمل في حال لم تتمكن الجهات المعنية من الوصول إلى هذه الأهداف أو في حال ارتفعت نسب ضحايا الصدمات؟

في الفترة ما بين 2016-2021 سجلت المملكة ارتفاع حوادث السير كما تبين الخطاطة 5 من 80,680 سنة 2016 إلى 114,626 سنة 2021 باستثناء سنة 2020 التي عرفت انخفاضا بسبب قيود جائحة كورونا¹⁶.

¹⁶ <https://narsa.ma/sites/default/files/2022-06/Recueil%202021.pdf>



الخطاطة رقم 5: عدد حوادث السير والجرحى ما بين 2012 و2021 في ظل الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية

هذه الأرقام تشكّل قلقاً شعبياً لعدم تحقيقها لأهداف الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية كما تبين الخطاطة رقم 6 أسفله. وتتطلب التخطيط لاستراتيجية جديدة تحدد أدواراً فاعلة لجميع الجهات المعنية بهذه القضية وعلى رأسهم فئة الشباب.



الخطاطة رقم 6: مقارنة عدد الوفيات مع توقعات الاستراتيجية

الرؤية والأهداف المتوخاة من الاستراتيجية الجديدة للسلامة الطرقية 2016-2025

تستهدف الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية خمس عناصر أساسية على الطريق لحمايتهم:

- الراجلون
- الدراجات النارية ذات عجلتين أو ثلاثة عجلات
- صدمات العربة الواحدة
- الأطفال الأقل من 14 سنة
- النقل المهني

يعرض الجدول 1 تقييما عاما لمدى حماية هذه العناصر ونسبة حضورها داخل أعمدة الخمس للاستراتيجية لتنفيذ خطة عملها¹⁷ والتي تتمثل في: تدبير السلامة الطرقية، طرق أكثر أمانا، مركبات أكثر أمانا، عقلانية سلوك مستعملي الطريق، الاستجابة بعد الحادثة. رهانات الاستراتيجية تم تحديدها اعتمادا على معيارين. الأول يتعلق بتخفيض أعداد الوفيات والإصابات الخطيرة والثاني بربح أكثر عدد من المكاسب في السلامة الطرقية. لكن للأسف لم يتم إدراج فئة شباب التي تتراوح أعمارهم بين 15 و35 سنة داخل الرهانات الأساسية للاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية بالرغم من تمثيلهم %37 من نسبة ضحايا حوادث السير والوفيات.

¹⁷ <http://www.equipement.gov.ma/Transport-routier/Securite-routiere/>

الإسعافات المقدمة لضحايا حوادث السير	سلوك أكثر أمانًا لمستعملي الطريق	مركبات أكثر أمانًا	طرق أكثر أمانًا	إدارة السلامة على الطرق	الرهانات الإستراتيجية
مرتفع	مرتفع	منخفض	مرتفع	مرتفع	الراجلين
مرتفع	مرتفع	متوسط	منخفض	مرتفع	الدراجات النارية ذات عجلتين أو ثلاثة عجلات
متوسط	مرتفع	منخفض	متوسط	مرتفع	الحوادث المتورطة فيها عربة واحدة
متوسط	مرتفع	منخفض	مرتفع	مرتفع	الأطفال الأقل من سنة 14
منخفض	مرتفع	منخفض	منخفض	مرتفع	النقل المهني

جدول رقم 1: المنهجية المتبعة لحماية الراجلون، الدراجات النارية ذات عجلتين أو ثلاث عجلات، صدمات العربة الواحدة، الأطفال الأقل من 14 سنة والنقل المهني في إطار خطة عمل الاستراتيجية¹⁸

• ضرورة تحيين الاستراتيجية لتضم البعد الشبابي في اتخاذ القرار:

تقتصر رؤية صانع القرار في المغرب فقط على إعداد استراتيجيات ومشاريع قوانين تهدف إلى الحد من حوادث السير. لكن مع الأسف، غياب إشراك ممثلي الشباب في صناعة القرار فيما يتعلق بحوادث السير يبقى أحد معوقات تحقيق الأهداف المبتغاة. وذلك باعتبار أن الشباب هم طاقة الهرم السكاني المغربي ورهان التنمية في السنوات المقبلة. وعلى مستوى فإن تدابير وخطة العمل المتخذة لتفعيل الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية لم تعطي أكلها ولم تحقق المبتغى والمطلوب،

¹⁸ file:///C:/Users/Dell/Downloads/strat-fr.pdf

مما يجعلنا نؤكد أن عدم إدماج الشباب سبب من أسباب ارتياب النتائج المرجوة. إشراك الشباب سيمكن من ضخ نفس جديد في تطوير ووضع وتطبيق أهداف الاستراتيجية فيما يتعلق بالرفع من الوعي المجتمعي والنجاعة الحكومية بالسلامة الطرقية, إضافة إلى تحيين وعصرنة رؤية واضحة في كيفية استعمال المجال الطرقي والتعامل معه للحد من الحوادث السير.

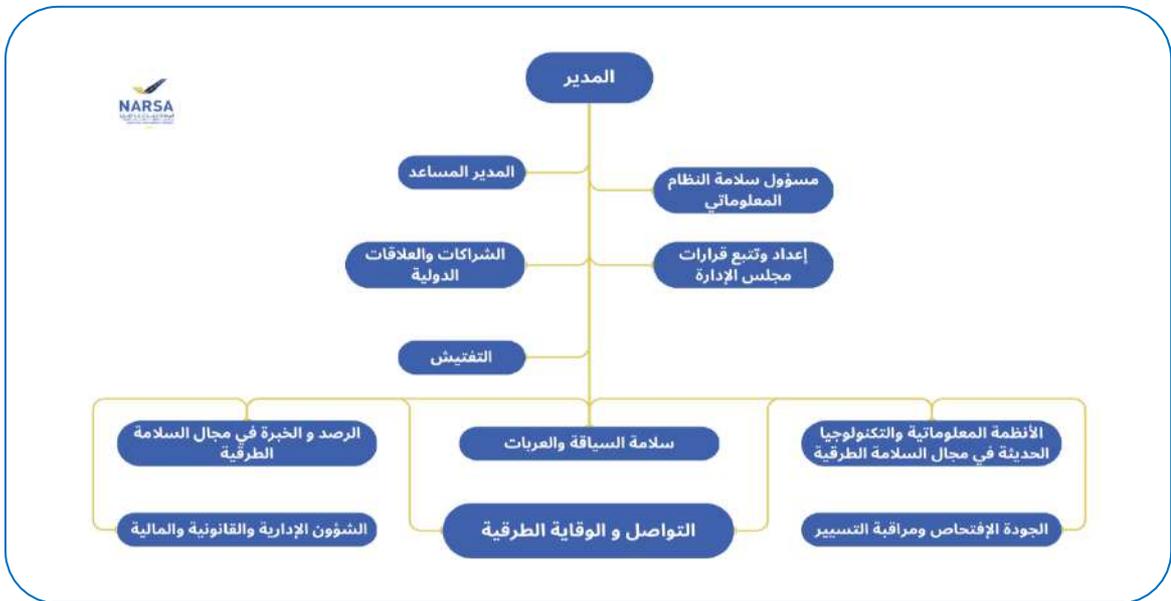
“لا مفر من كون إدماج الشباب سيكون له أثر وصيت على المستوى الإقليمي (شمال إفريقيا , البحر الأبيض المتوسط) والعالمي. فالمغرب إضافة إلى مصادقته على القوانين والمواثيق الدولية المعروفة سيصير أحد أهم الدول في المنطقة التي أشركت الشباب في أهداف استراتيجيتها الوطنية من أجل رأيه صفر حادثة سير في أفق السنوات المقبلة. وإعطاء صلاحيات للشباب في صناعة القرار بطابع إلزامي إيماننا منه أن هذه الفئة تعتبر فئة الأكثر حيوية ونشاطا التي هي المستقبل المغرب. إضافة إلى ذلك, هذا الأمر سيزرع حس مسؤولية والوطنية والأمل في نفوس الأجيال اللاحقة، وهذا ما يحتاجه المغرب ليحد من ظاهرة هجرة الشباب”.

يجب التركيز على إدماج فئة الشباب في الاستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية بالمغرب وإدماجهم من لدن الوزارة الوصية في صناعة القرار. لذا لا مفر من تحيين هذه الاستراتيجية مع الأخذ أيضا بعين الاعتبار، مشاكل ومخلفات الطرق النفسية والبيئية والتكلفة الاجتماعية والاقتصادية وهذا كل يمكن أن يحل بمفتاح إشراك الشباب في صناعة القرار.

الخطوة الثانية: إشراك المجتمع المدني في التوعية بالسلامة الطرقية

1- دور المجتمع المدني في السلامة الطرقية: بين التوعية والتكوين

في المغرب يتم إدماج المجتمع المدني في التوعية بالسلامة الطرقية عبر الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية (NARSA) التي وكلت مؤخرا من وزارة التجهيز و النقل لتقديم خدمات متعلقة بالسلامة الطرقية. حيث أن نارسا تشتغل مع المجتمع المدني كشريك أساسي في قراراتها عبر تخصيص ممثل داخل مجلسها الإداري. يتم اختيار مجموعة تمثل المجتمع المدني على مستوى كل جهة. حيث خصصت الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية داخل هيكلها التنظيمي قطبا مستقلا "التواصل والوقاية الطرقية" (الخطاطة 7) والذي يهتم بالأساس إشراك المجتمع المدني ودعمه لرفع من مستوى السلامة الطرقية، تعزيز وتطوير عمليات التربية على السلامة الطرقية الموجهة للأطفال والشباب، وأيضا تأطير وتنظيم دورات تحسيسية للفاعلين في هذا المجال. لكن لا يوجد أي تعامل مباشر بين المجتمع المدني والوزارة المعنية بالقطاع.



الخطاطة 7: الهيكل التنظيمي للوكالة الوطنية للسلامة الطرقية المغربية¹⁹

¹⁹ <https://narsa.ma>

وعلى هذا الأساس يساهم المجتمع المدني في التقليل من الحوادث والوفيات عن طريق التوعية والتحسيس بأهمية احترام قوانين السير بالمملكة. إذ شكل الشباب العامل الحافز للمجتمع المدني في تبنيه فكرة التواصل مع المواطنين عبر ورشات وندوات وحملات متكررة في المدن والقرى كل سنة. فيما يخضع ممثلو المجتمع المدني لدورات تكوينية تسهر عليها "نارسا" لتحفيز الفاعل الجمعي والرفع من قدراته وكفاءاته التنظيمية والتدبيرية، وتجويد تدخلاته الميدانية في مجال التوعية والتحسيس من أخطار الطريق. ولتحقيق ذلك تستفيد جمعيات السلامة الطرقية من دعم مالي سواء عن طريق شركات أو عروض مالية لتباري بأحسن الأفكار والمشاريع في المجال. ناهيك عن استغلال المؤثرين الجمعيين حول السلامة الطرقية لتقديم وصلات إعلامية وتلفازية لعموم المواطنين.

2- ما هي أهم أنشطة السلامة الطرقية للمجتمع المدني في المغرب ؟

يلعب المجتمع المدني للسلامة الطرقية في المغرب دور الوسيط بين الفرد والوزارة الوصية، فهو المحفز للمواطنين من أجل احترام قوانين السلامة الطرقية وترسيخ الوعي الطريقي. إذ يقوم بتنظيم مجموعة من الأنشطة سنويا تهدف إلى تكوين جميع الفئات من أطفال، شباب، بالغين، كبار السن، سائقين ومستعملين آخرين. بالنسبة للأطفال الأقل من 14 سنة يتم تنظيم أنشطة توعوية وتكوينية داخل الفضاء المدرسي عبر استعمال العدة البيداغوجية المتوفرة وايضا عبر دروس تطبيقية في حلقات السلامة الطرقية المؤقتة والدائمة، بحيث في السنوات الاخيرة تم افتتاح حلقات السلامة الطرقية للأطفال بكل من العيون، تيزنيت، الرباط، بوزنيقة.... فيما يتعلق بالمدن التي لا تمتلك حلقات دائمة، يعمل بعض الجمعيات على تنظيم أنشطة كما هو موضح في الصورة أدناه، حيث تم رسم حلبة مؤقتة في إحدى المدارس باستخدام جهود تطوعية من قبل جمعيات المجتمع المدني.



الصورة 3: حلبة تعليم للأطفال بتطوان من متطوعي جمعية السلامة الطرقية وجمعية أولياء التلاميذ²⁰

فئة كبار السن يتم استهدافها من لدن هذه الجمعيات عبر حملات مباشرة داخل الفضاء الطرقي عكس تحسيس السائقين وتوعيتهم لا تقتصر فقط عبر الفضاء الطرقي بل أيضا عبر تكوينات.

أما بالنسبة لفئة الشباب بالجمعيات فهي فقط تلعب دور التحسيس والتوعية وتجربة تجارب تطبيقية محاكاة كتجربة نظارات محاكاة القيادة تحت تأثير الكحول والمخدرات والتعب وغيرها. إذ يقتصر دور الشباب غالبا في رؤية نارسا وجمعيات السلامة الطرقية بالمغرب لموضوع تدبير النقل واللوجستيك والامان داخل الطرقات على كونه الفئة المستهدفة من طرف السلطة العمومية وفعاليات المجتمع المدني وتحسيسهم ولتوعيتهم ولتكوينهم، لكن ولحد الان لم يتم أي إدراج لهذه الفئة مساحة في اتخاذ القرار داخل هيكلتها. الشيء الذي يجعلنا نطرح سؤالا كبيرا: **هل سيتم الاهتمام**

وتعيين هذه الفئة مستقبلا؟

²⁰ <https://www.facebook.com/people/جمعية-السلامة-الطرقية-والتربية-والمجتمع-المدني-للجمعية-Ascesr/100064599945879/>

الخطوة الثالثة: المنجزات والمبادرات الشبابية في الوطن العربي

يتعين علينا كشباب مع مساعدة مسؤولين القطاع خلق آليات فعالة لضمان مشاركة شاملة ومتكافئة لنا في العمل التنموي على المستويين المحلي والوطني. يجب تسليط الضوء على نماذج شبابية ناجحة، التي توضح كيف يمكن تعزيز مشاركة الشباب في عمليات صنع القرار بطريقة شفافة وواضحة. يمكن تحقيق ذلك من خلال إنشاء مجالس شبابية وحكومات موازية ومجموعات عمل وبرامج سفراء شباب. يجب أن تتضمن جميع هذه الآليات برامج تأهيل وتدريب تعزز من قدرة الشباب على القيام بدورهم الفعال في المشاركة في عمليات صنع القرار ورسم السياسات التي تهمهم.

من المهم أيضاً أن يولي صانعو القرار اهتماماً خاصاً لتحقيق تكافؤ التمثيل الشبابي على المستوى الوطني، بتحقيق تمثيل متوازن بين الجنسين، وشمول أصحاب الإعاقات الجسدية وناجين حوادث السير وأسرههم، وتمثيل كل مناطق وجهات المملكة المغربية والوطن العربي بشكل عام. ومن أجل إبراز قوة الشباب، نود أن نستعرض تجارب ناجحة لشباب عبر إجاباتهم، وكيف تمكنوا من المشاركة بفاعلية في عمليات صنع القرار والتأثير على التنمية في بلدانهم

تجربة الشاب اسماعيل الحمراوي، رئيس حكومة الشباب الموازية في المغرب.

إسماعيل الحمراوي

رئيس حكومة الشباب الموازية في المغرب عين مؤخراً مديراً جهويا لوزارة الشباب بجهة الدار البيضاء سطات: الصورة رقم 4. (شارك في العديد من المبادرات والأنشطة، هدفه الأسمى إدماج الشباب في تتبع وتقييم المؤسسات العمومية وكان من بين المناضلين الشباب الذين رفعوا شعارات (الحرية، الرعاية الاجتماعية، الكرامة) التي جاءت بعد الإصلاحات الدستورية. مطلبه الأساسي آنذاك هو جعل حكومة الشباب قوة اقتراحية لأفكار جديدة وتكوين شباب واعين. انخرط في مبادرة حكومة الشباب للدفاع عن أفكار الشباب، بحيث جاءت هذه الحكومة بعد الدينامية التي أنتجها حراك 20 فبراير الحراك الاجتماعي الذي عاشته المنطقة العربية بانخراط الشباب للمطالبة بالحقوق والحريات وتوسيع الهامش الشبابي



الصورة رقم: 4 اسماعيل الحمراوي، رئيس حكومة الشباب الموازية في المغرب

حكومة الشباب الموازية: تتكون حكومة الشباب الموازية من 25 شاب وشابة مع 5 مستشارين متطوعين لكل وزير بإجمالي 125 عضو. عدد المنخرطين في المبادرة تجاوز إلى حد الآن 10000 شاب وشابة من مختلف جهات المملكة. وتتكون المبادرة من مجموعة من الهيئات من بينها مختبر الدراسات والأبحاث وهو الهيئة التي تشرف على تكوين وتأطير الشباب، بلغ عدد المستفيدين المختبر لهذه السنة أزيد من 25000 شاب وشابة. وجود حكومات جهوية موازية التي تحتضن ما بين 160 الى 200 شاب وشابة في كل جهة تكثف جهود اشتغال المبادرة. أيضا مبادرات GPJ club {Gouvernement Parallèle Des Jeune} رغم قلتها لكن عددها في تزايد داخل الجامعات المغربية، مبادرة عصام للابتكار والاختراع والمقاولة الاجتماعية باسم أحد الشباب رحمة الله عليه. الأنشطة المتداولة التي تعتمد عليها حكومة الشباب الموازية بشكل أساسي هي الترافع على برامج وقضايا عامة.

بعض إنجازات حكومة الشباب المترسخة داخل المجتمع المغربي:

- ✓ كتاب جماعي تحت اسم " تصور حكومة الشباب الموازية لما بعد كوفيد 19 "
- ✓ تقديم دفتر شباب الوطن الذي يضم 150 مقترحا رفع للحكومة
- ✓ كتاب الشباب وقضايا الوطن الذي أصدر بشكل مشترك مع معهد السياسات العمومية
- ✓ تكوين أزيد من 3500 شاب وشابة في إطار قافلة البرلمان المتنقل
- ✓ دليل مرجعي تحت عنوان 'تقييم السياسات العمومية'

آلية انتقاء المترشحين لعضوية حكومة الشباب والمعايير المتخذة في هذا الانتقاء:

تتم عملية الانتقاء بناء على مسطرة أولية من طرف لجنة علمية التي تتشكل من خبراء مختصين في المجال مرورا الى المرحلة الموالية وهي التصويت الإلكتروني، تم زيارة موقع التصويت الأخير أزيد من 100000 من مختلف الفئات العمرية مع تصويت 15000 شخص في الاختيار الوطني وهذا الرقم أُخْرِز بسبب الحملات الشبابية سواء

عبر توزيع أوراق إشهارية أو تنظيم ورشات ولقاءات بشكل محاكاتي لحملات انتخابية الرسمية.

هل تساهم حكومة الشباب في صناعة القرار في المغرب؟

تساهم الحكومة الموازية للشباب في صناعة القرار من 'الناحية الاستشارية'، حيث أنها لا تمتلك قراراً تشريعياً، لأنه دستورياً مرتبط بالمؤسسات المنتخبة. لكن التأثير في صناعة القرار يأتي بشكل غير مباشر عبر المبادرات المنظمة من طرف مراكز دراسات تطوعية. إن صناعة القرار في المغرب ماطر دستوريا من خلال التعديلات الأخيرة للفصول الأساسية {11, 12, 13, 14, 15} والفصول المتعلقة بالشباب من الفصل 33 الى الفصل 170, يمكن أن نستغله كمدخل أساسي ومرجع للمساهمة في صناعة القرار.

حكومة الشباب الموازية ودورها في قضية السلامة الطرقية:

تقدّمت حكومة الشباب الموازية بمجموعة من الملاحظات حول السلامة الطرقية وتطرقت بالتنسيق مع مختبر الابتكار إلى تقديم دعم مادي وتقني للمدرسة المغربية لعلوم المهندس (EMSI) بقصد تطوير أفكار واختراعات حول السلامة الطرقية. كما أن حكومة الشباب الموازية قد خصت جزء كبير داخل مذكرة الترافع للتغيرات المناخية مع تضمين مجموعة من الإجراءات المقترحة التي يمكن أن تخفّف التلوث المناخي وترفع من نسبة استغلال الطاقات المتجددة لتخفيض من الفاتورة الطاقية.

رسالة السيد إسماعيل الحمراوي للشباب:

“وجود أرقام مخيفة في مشاركة الشباب في الحياة السياسية بتقرير المندوبية السامية للتخطيط يبرز ضعف مشاركتنا داخل السياسات العمومية. يجب علينا كشباب استيعاب فكرة أن " الحق ينتزع ولا يعطى", المساهمة في صنع القرار العام أمر ممكن وبقوة لكن مع العمل الجاد والمثابرة من طرف الشباب للوصول الى المبتغى. السلامة الطرقية مسؤولية مشتركة، لهذا لا يمكن لوم الشباب فقط فالحكومة أيضا لها دور مهم في إدماجهم داخل صناعة قراراتها، يجب تهيئ فضاءات وتقديم التأطير والمواكبة المناسبة للشباب. وأيضا هي مسؤولية الأطراف السياسية والأحزاب التي يجب عليها أن تبذل جهد كبير لتجديد آليات الاستقطاب الشبابي وجعلهم لبنة أساسية في صناعة القرار. ”

رسالتي للشباب هي أن يتشبثوا بالأمل لكن مع السعي والعمل الجاد ففي (مدينة مغربية صغيرة في طفولتي كنت الزائر المعتاد للدار الشباب بمريرت قلب جبال الأطلس المتوسط) وكنت أخبر المدير أن أمنيته الوحيدة هي أن أصبح مدير دار الشباب.

الدكتورة أمنية العمراني مبعوث رئيس مؤتمر المناخ COP 27 للشباب



الصورة رقم 5 :الدكتورة أمنية العمراني مبعوث رئيس مؤتمر المناخ COP 27 للشباب

أمنية العمراني طبيبة متخصصة في جراحة التجميل والحروق بمستشفى جامعة عين شمس ومبعوث الشباب لرئيس مؤتمر الأطراف لتغير المناخ (الصورة رقم 5) ومفوض في لجنة لا نسيت المعنية بصحة الكوكب بعد كوفيد - 19. اشتغلت لدى الاتحاد الدولي لرابطة طلاب الطب لمدة 6 سنوات كمسؤول وطني، ومسؤول منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، ومسؤول اتصال الدولي لقضايا الصحة العامة ومثلت أكثر من 1.3 مليون طالب طب يقودون جهودهم العالمية للدعوة والسياسات بشأن تغير المناخ مع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة ومنظمة الصحة العالمية. حضرت 18 مؤتمرًا حكوميًا دوليًا رفيع المستوى بما في ذلك COY 14 و COP 24 في كاتوفيتشي و OSB5 كمندوب، و COP 25 مدريد كرئيس لوفد IFMSA، و COP 26 Glasgow كعضو فريق أبطال المناخ. وسبق لها التعاون مع العديد من المنظمات الدولية، وعلى رأسها سكرتارية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية لتغير المناخ ومنظمة الصحة العالمية وصندوق الأمم المتحدة للطفولة حيث عملت كعضو في الفريق الأساسي لدائرة الشباب التابعة لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (يونغو). نشرت 18 ورقة بحثية عن التغير المناخي وأنظمة الغذاء والصحة في مجالات متميزة وقدمت 15 ورشة عمل حول التكيف مع المناخ والتخفيف من حدته والصحة في رواندا وتنزانيا ومصر والأردن ومنصات افتراضية.

تعيين أول مندوب للشباب لمؤتمر الأطراف: هل جاء متأخراً؟ ترى الدكتورة أمنية أن قرار تعيين مبعوث للشباب جاء متأخراً لأن فئة الشباب معنيّة لتكون مسؤولة عن المفاوضات، مصر في استضافتها لمؤتمر المناخ 27 أرادت ترك بصمة مميزة بهدف إشراك الشباب بطريقة فعالة وهادفة، تأكيداً على ضرورة وجوب تعيين ممثل للشباب داخل رئاسة المؤتمرات القادمة وجعله حلقة وصل بين الشباب ورئاسة المؤتمر. لذلك، تقرر اختيار عنصر يمثل الشباب داخل رئاسة المؤتمر لتسليط الضوء على التحديات والصعوبات التي يواجهونها وتقديم حلول ومقترحات بغية توصيل المعلومات للمفوضين والرؤساء والوزراء المشاركين في المؤتمر. أكدنا لماذا في cop 27 لأننا في مصر نؤمن بأهمية الشباب ودورهم وإمكانياتهم.

تجربة أمنية في العمل الشبابي والسلامة الطرقية: تعلمت من تجربتي في العمل مع منظمة "YOURS" شباب من أجل السلامة الطرقية الكثير من الأشياء أولها الوعي بأهمية دورنا كشباب لأننا نمثل أكبر فئة عمرية أكثر من 1.4 بليون في العالم. ثانياً نحن الشباب الأكثر عرضة للوفاة بسبب حوادث السير. لهذا لدينا الحق لتوصيل أصواتنا داخل كل المجهودات التي تدرج في السلامة الطرقية. عملت معهم كمسؤولة عن تنظيم ثاني مؤتمر الشباب (world youth assembly) على هامش المؤتمر الوزاري الثالث للسلامة الطرقية في ستوكهولم 2020، بعد ذلك ركزت على الصحة العامة لكوني أعمل في قطاع الصحة كطبيبة فقد ساعدوني لإيصال رسالتي وتجاربي. بعد ذلك أُتيحت لي الفرصة للتحدث في الافتتاح المؤتمر الوزاري للسلامة الطرقية وخاطبت أكثر من 100 وزير داخل قاعة المؤتمر حيث ارتدى جميع الشباب المشاركين ستر صوفية ملونة لإبراز رسالتنا لصناع القرار الحاضرين كشباب ونطالب بإدراجنا داخل السياسات العمومية التي تعنى بالسلامة الطرقية والنقل المستدام.

السلامة الطرقية في مؤتمر الأطراف: COP 27 تم تخصيص محاور تهتم
بالسلامة الطرقية لكن بشكل غير مباشر بحيث كانت مبادرات الرئاسة المصرية لها
علاقة بالطرق والاستدامة والتغير المناخي. بالإضافة إلى التركيز على السلامة،
الصحة، النقل المستدام بشكل أكبر من التركيز على الحفاظ على البيئة لكون
نسبة الوفيات في فئة الشباب مرتفعة.

السلامة الطرقية مسؤولية مشتركة: ترى الدكتورة أمنية أن جميع الأطراف
مسؤولة عن السلامة الطرقية، لكن يتوجّب على الشباب أخذ مبادرة الخطوة الاولى
لجلب صناع القرار للتفكير في حلول وسياسات جديدة وهذا يتجلى في الخطوة
التي اتخذتها كمبعوث الشباب لمؤتمر المناخ كأول مؤتمر يضم جناح للشباب
والأطفال.

خلاصة

تجارب السيد إسماعيل الحمراوي والدكتورة أمنية العمراني
توضح أن عزيمة الشباب لها تأثير إيجابي على السياسات العامة. وبالتالي،
يجب على صانعي القرار أن يدعموا الشباب في حل المشاكل الاجتماعية،
مثل مشكلة السلامة الطرقية. لذلك، عملنا بجد لجمع آراء الشباب من خلال
بحث ميداني باستخدام استمارة تحتوي على أسئلة دقيقة ومتعلقة
بالشباب. وفي الخطوة الرابعة، سنتحدث عن نتائج هذا البحث

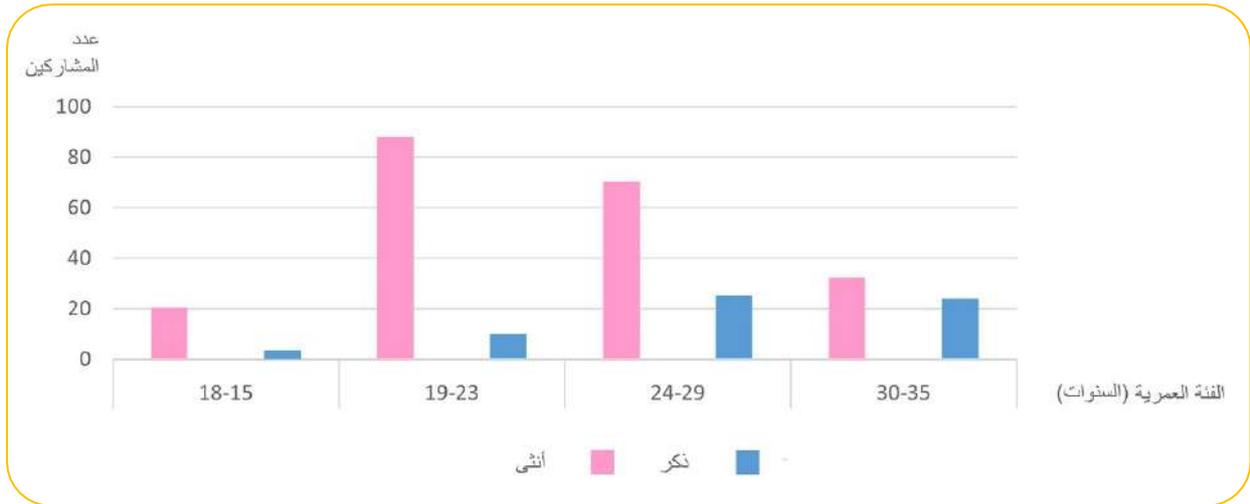
الخطوة الرابعة: تحسين مشاركة الشباب الوطنية: توصيات شبابية

كان لشباب المغرب موعد للتعبير عن رأيهم في تحسين مشاركة الشباب الوطنية فيما يتعلق بحوادث السير وإعطائهم توصيات تزيد من نجاعة الاستراتيجية الوطنية لحوادث السير عن طريق استطلاع آراء هذه الفئة. وذلك عبر حملة وطنية لملأ استمارة بحث ميداني.

ويأتي الاستبيان كجزء من حملة جديدة للسلامة الطرقية بعنوان "الشباب والسلامة الطرقية" في المغرب بهدف تعزيز مشاركة الشباب وأتاح الفرصة للتعبير عن آرائهم وإبداء توصياتهم لتحسين مشاركة الشباب الوطنية في مجال حوادث السير. بحيث يعد تفعيل دور الشباب في مجال السلامة الطرقية عبر مقترحاتهم الإبداعية وأفكارهم الجديدة من الأمور المهمة التي يجب النظر إليها باهتمام.

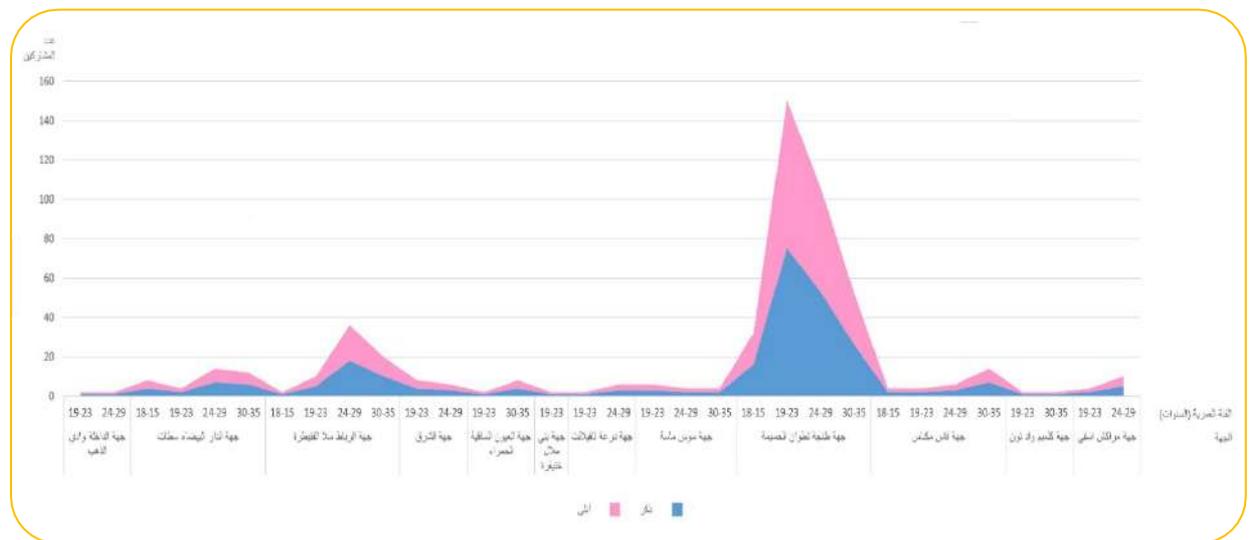
تضمن الاستبيان نحو 30 سؤالاً مختلفاً عن صدمات الطرق، وكذا معوقات مشاركة الشباب في صناعة القرار.

▪ **نتائج الاستبيان:** تم توزيع الاستبيان إلى مجموعات شبابية في مختلف جهات المغرب عبر وسائل التواصل الاجتماعي، والذي لاقى تفاعلاً واسعاً نتج عنه تضمين مجموعة من المقترحات الشبابية التي تعكس حس المسؤولية لدى الشباب المغربي والرغبة في إحداث التغيير الإيجابي نحو أنظمة نقل آمنة ومستدامة. انطلاقاً من أجوبة المشاركين تبدو النتائج مشجعة وتشير إلى مشاركة جيدة من الشباب في المغرب، ومن خلال تحليلنا للخريطة (الخطاطة رقم 8)، يمكن ملاحظة تفاوت واضح في عدد المشاركين بين مختلف المناطق. قد يتعلق هذا بالاختلافات في الثقافة والتعليم إضافة إلى طريقة توزيع الاستمارة من طرف فريق العمل، كما نلاحظ أن نسبة مشاركة العنصر النسوي مرتفعة بأكثر من 37.84% مقارنة بالرجال خاصة بجهة طنجة تطوان الحسيمة.



الخطاطة رقم 9: الفئة العمرية المشاركة في ملئ الاستمارة حسب النوع الاجتماعي

من خلال الاستبيان (الخطاطة رقم 10) يتبين أن جهة طنجة تطوان الحسيمة شكلت الجهة الأكثر مشاركة بالنسبة للفئة العمرية بين 19 - 24 سنة، حيث تميزت بمشاركة 150 مشاركة و69 مشارك. تليها جهة الرباط سلا القنيطرة بنسبة ضعيفة مقارنة بسابقتها. بينما باقي الجهات لم تتجاوز فيها نسبة المشاركة 15 في كلا الجنسين.

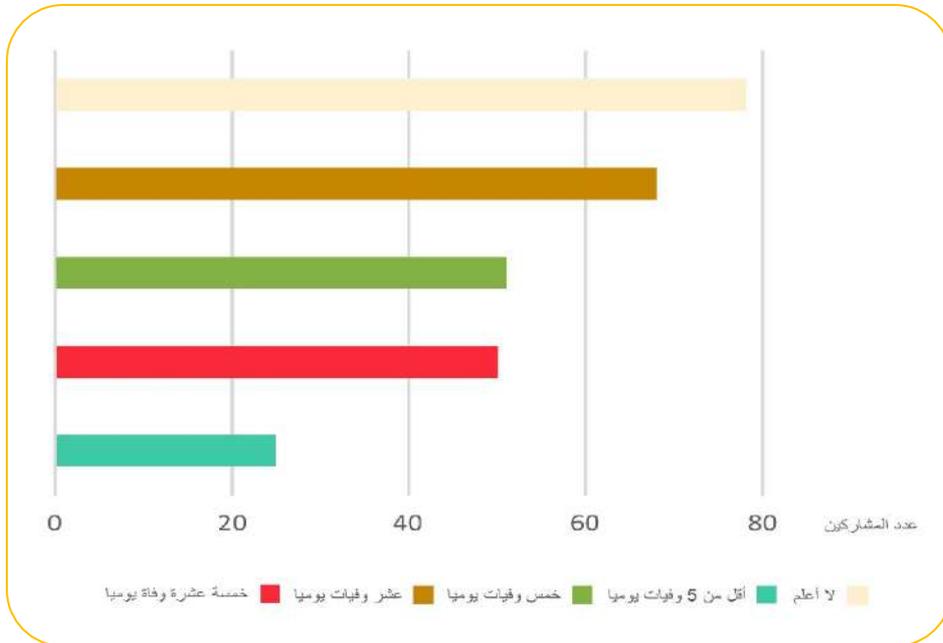


الخطاطة رقم 10: الجهة والفئة العمرية المشاركة في ملئ الاستمارة حسب النوع الاجتماعي

أظهرت الدراسة أنّ ما يقارب 80 مشارك لم تكن لهم دراية بعدد الوفيات الناجمة عن صدمات الطرق والتي شكلت النسبة الأكبر. بينما 68 مشارك أعطوا قيم أقل من خمس وفيات يوميا. في حين أن نسبة الوفيات لـ 15 شخص يوميا تمثلت في إجابة

50 مشارك (الخطاطة رقم 11). ومن خلال هذه المعلومات يتضح أن أغلبية الشباب المشاركين لا يملكون فكرة عن العدد الحقيقي للوفيات، ونسبة كبيرة منهم اعتقدوا أنه أقل بكثير من الواقع المأساوي الذي نعيشه.

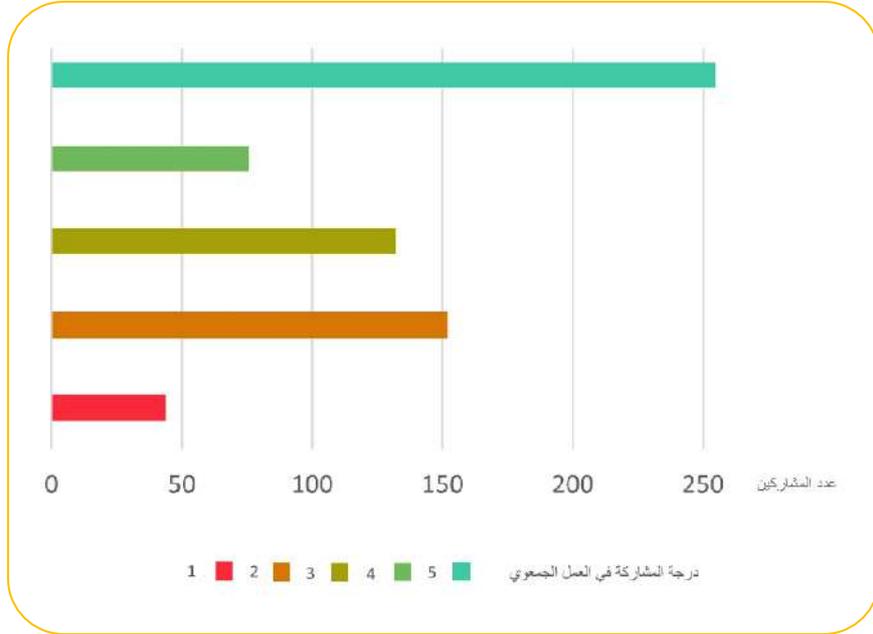
نرى أنه من المهم بشدة تعزيز الوعي والتثقيف حول مخاطر صدمات الطرق في المغرب، واتخاذ مبادرات فعالة لتحسين الوضع وتقليل عدد الوفيات الناتجة عن هذه الحوادث. وجود تصورات وأفكار خاطئة بين الشباب حول عدد الوفيات اليومية جراء حوادث السير يؤكد على أهمية تعزيز التوعية والتثقيف في جميع الفئات العمرية لتخفيض هذه المشكلة الخطيرة.



الخطاطة رقم 11: اعتقاد الشباب عن عدد الوفيات اليومية جراء صدمات الطرق في المغرب

أظهر الاستبيان (الخطاطة رقم 12) أن نسبة انخراط الشباب في الجمعيات لم تتعدى نسبة 19.2% مشارك، في حين أن المشاركة بالحملات التحسيسية والتطوع عرفت ارتفاع في عدد المشاركين والتي تراوحت بين 100-150 مشارك. بينما العمل مع صناع القرار عرف عدد مشاركات متوسط يقارب 70 مشارك وذلك راجع لعدة أسباب من بينها وعي الشباب بضرورة الانخراط في منظومة القرار، بحيث يتفق الشباب على ضرورة

إشراكهم في صنع القرارات، ويدركون جيداً قدرتهم على التأثير ويؤمنون بأنهم يلعبون دوراً محورياً في نشر الوعي في المجتمع. مما يوضح أن العمل على الحملات التحسيسية فعالة في مشاركة الشباب والتي مثلت أعلى نسبة.

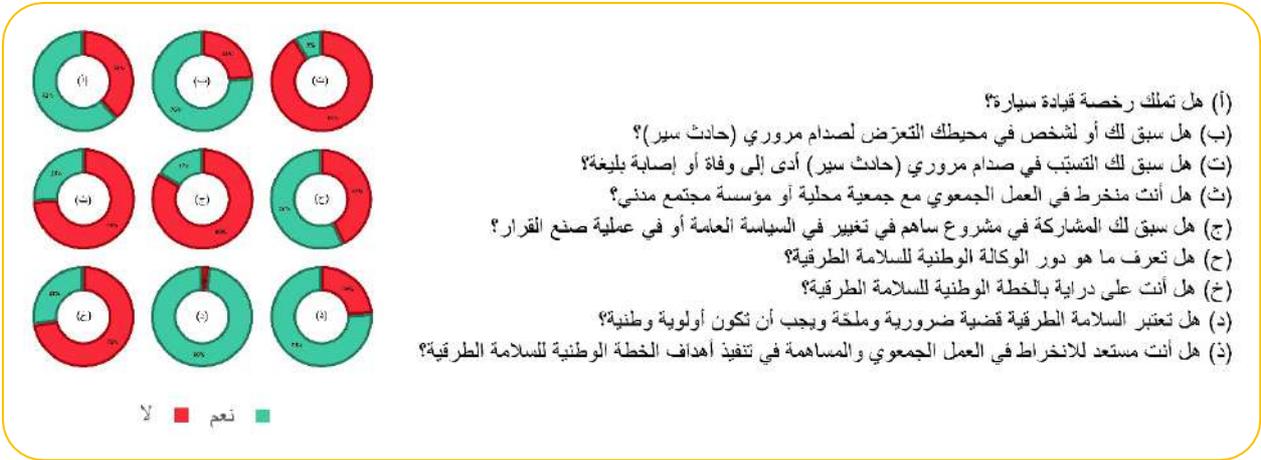


الخطاطة رقم 12: تقييم المشاركة في العمل الجماعي

بناءً على النتائج (الخطاطة رقم 12)، يتبين أن 62 % من الشباب المشاركين في الاستبيان يمتلكون رخصة القيادة، بينما لم يسبق إلا لـ 6% منهم أن تسببوا في صدمات الطرق أدى إلى وفاة أو إصابة بليغة. ومع ذلك، تعرض 76% من الشباب الذين شاركوا في الاستبيان، أو شخص من محيطهم، لحادث سير في السابق أي تعرض 30 % لصدمات الطرق من كل 100 شخص من المشاركين.

إلا أن نسبة الانخراط والمشاركة في العمل الجماعي والمساهمة في تغيير السياسة العامة ضعيفا بحيث لا يتجاوز نسبة 20%، أي أن نسبة 74% من الشباب المشارك لا ينتمون إلى أي مؤسسة غير حكومية، ومع ذلك يعبرون عن استعدادهم المستقبلي للانخراط بنسبة 76%. في العمل الجماعي والعمل على تنفيذ

مخططات الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية، في حين 17% فقط من المشاركين سبق لهم المشاركة في مشروع ساهم في تغيير السياسة العامة وصناعة القرار. وفيما يتعلق بدور الوكالة، فإن 57% من المشاركين يدركون تمامًا دور الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية، وأكثر من 70% لا يعرفون بالخطة الوطنية للسلامة الطرقية. لكن المشكل الأكبر يبقى في معرفة أهداف وخطة الوكالة. حيث لم يتعرف سوى 28% من المشاركين على أهداف وخطة الوطنية للسلامة الطرقية (الخطاطة رقم 13). ومع ذلك، يقر 98% من الشباب أن السلامة الطرقية يجب أن تكون أولوية وطنية وقضية ملحة تستوجب العمل عليها.



الخطاطة رقم 13: أسئلة متنوعة لمعرفة المشاركين بشكل أفضل

كما تبين الخطاطة أسفله (الخطاطة رقم 14) من خلال نتائج المشاركين أن الآليات الأمثل لضمان إدماج الشباب المغربي في رسم سياسات السلامة الطرقية والنقل المستدام هو عبر تمويل المشاريع الشبابية ومؤسسات المجتمع المدني. كذا العمل بشكل مباشر مع صناع القرار، بينما أعرب بعض المشاركين أن الحل الأمثل يكمن في إنشاء مجلس شبابي وطني للسلامة الطرقية. في حين أن الاختيار الثالث حسب إرادة الشباب هو عقد دورات تكوينية والقيام بعمليات التحسيس إنشاء مجلس وطني للسلامة الطرقية للشباب. هذا ما يبين دور المجتمع المدني لضمان إدماج الشباب في صناعة القرار.

تمويل المشاريع الشبابية و مؤسسات المجتمع المدني،
عقد دورات تكوينية، العمل مع صناع القرار بشكل مباشر

01

انشاء مجلس شبابي وطني للسلامة الطرقية، العمل مع
صناع القرار بشكل مباشر

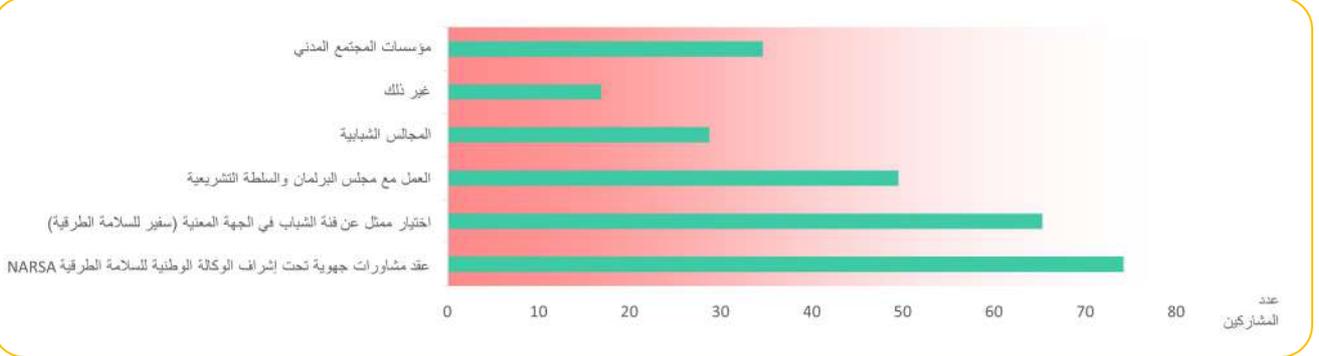
02

عقد دورات تكوينية، حملات التوعية و التحسيس، انشاء
مجلس شبابي وطني للسلامة الطرقية

03

الخطاطة رقم 14: الآلية الأمثل لضمان إدماج الشباب المغربي في رسم سياسات السلامة الطرقية والنقل المستدام من وجهة نظر الشباب

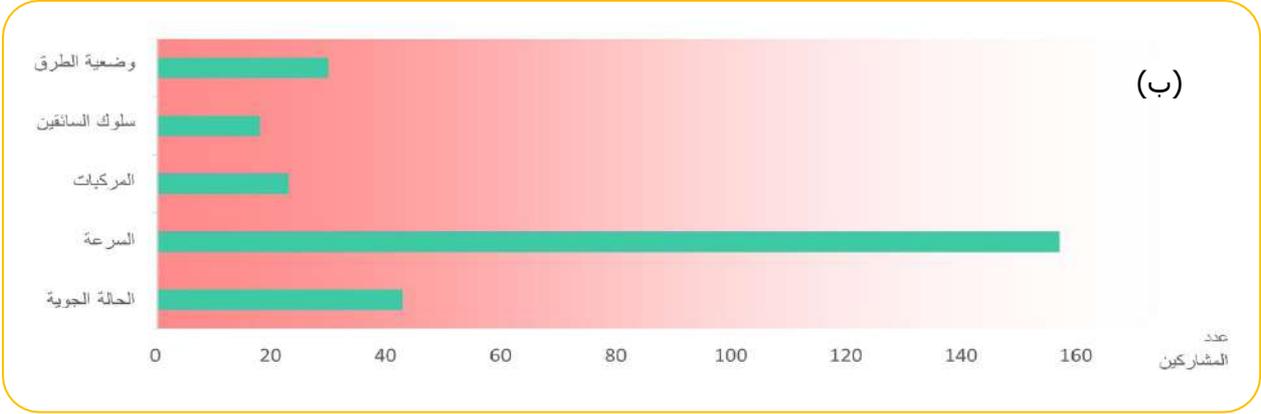
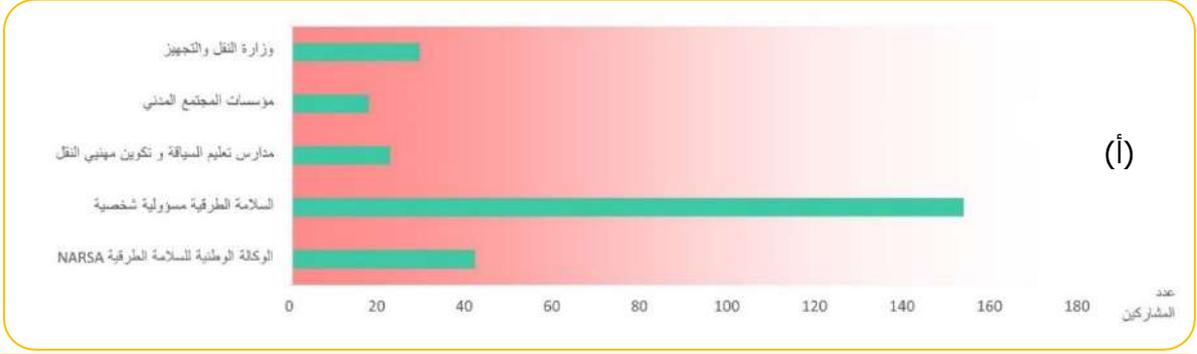
الخطاطة أسفله (الخطاطة رقم 15) تبين أن عقد المشاورات تحت اشراف نارسا الآلية الأكثر اختياراً من طرف الشباب لضمان ادماجهم في رسم السياسات بما يقارب 75 مشارك يليها اختيار ممثل عن فئة الشباب أو سفير السلامة الطرقية ثم العمل مع السلطة التشريعية.



الخطاطة رقم 15: الآلية الأمثل لضمان إدماج الشباب المغربي في رسم سياسات السلامة الطرقية والنقل المستدام من وجهة نظر الشباب

السلامة الطرقية مسؤولية شخصية هذا ما اختاره أزيد من 150 مشارك، حيث تم اعتبار السرعة السبب الأول لصدمات الطرق، ويأتي هذا الاختيار قبل كل الاختيارات المتاحة من حالة الطقس، حالة الطرق، المركبات وسلوك السائقين. أي أن 66% من حوادث الطرق سببها الأخطاء البشرية. والحقيقة المزعجة هي أن معظم السائقين

يواصلون ارتكاب نفس الأخطاء على الطريق، دون أي انتباه لعاداتهم الخاطئة أثناء القيادة. بينما 40 شاب يرى أنها مسؤولية الوكالة الوطنية للسلامة الطرقية نزولا لوزارة الوصية ومدارس تعليم السياقة وتكوين مهني و20 من رأى أنها مسؤولية المجتمع المدني (خطاطة رقم 16)



الخطاطة رقم 16: الجهة المسؤولة عن تخفيض أعداد الوفيات والإصابات الناتجة عن حوادث السير من وجهة نظر الشباب (أ) وأسباب حوادث السير (ب)

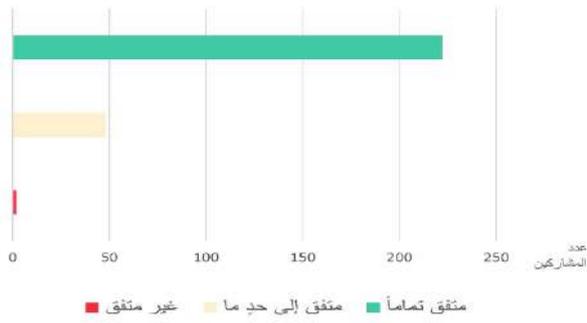
تتنوع وسائل النقل من جوي وبحري وبري إلى أن المبيان يوضح أن 3 فئات هي التي تمثل النسبة الأكبر. حيث أكد 16.8% من المشاركين استعمالهم سيارات خاصة من أجل التنقل والتي شكلت الفئة الكبرى في حين أنا ثاني نسبة سجلات لدى فئة الراجلين بحيث صرح ما يقارب 14% عن استعمال المشي كوسيلة تنقل، بينما وسائل النقل العمومي لم تتجاوز 12% (خطاطة رقم 17).

01	السيارة الخاصة
02	المشي
03	وسائل النقل العمومي (قطار، مترو، باص، باص صغير، غير ذلك)

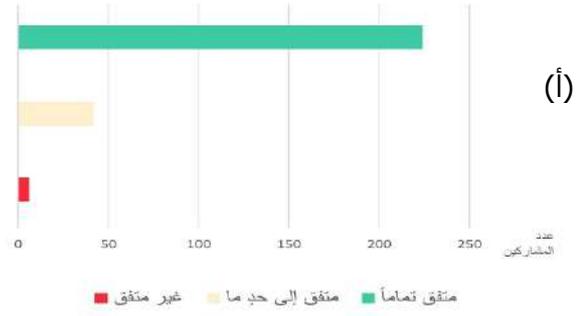
الخطاطة رقم 17: آليات التنقل التي يتم الإعتماد عليها

بناءً على الدراسة (الخطاطة رقم 18)، أعرب أكثر من 80% من الشباب المشاركين في الاستبيان على ضرورة إدماجهم والعمل على وجود ممثل لهذه الفئة الشبابية دخل غرفة صناعة القرار وكذلك الدور المحوري لفئة الشباب والمجتمع المدني في التوعية داخل المجتمع، في حين أعرب فقط 7% من المشاركين على عدم قدرة الشباب في التأثير دخل المجتمع.

دور الشباب والمجتمع المدني محوري في التوعية داخل المجتمع



إدماج الشباب في صناعة القرار ضرورة لا بد منها



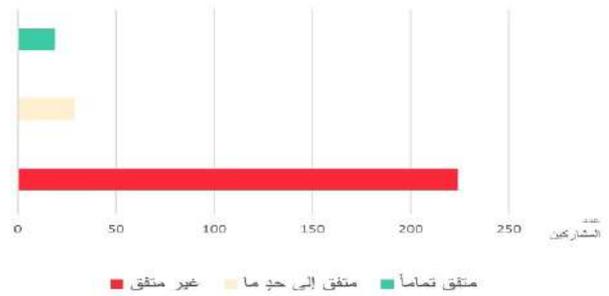
(أ)

هناك ضرورة لوجود ممثل عن فئة الشباب في غرف صناعة القرار



(ب)

الشباب غير قادرين على التأثير في عملية صناعة القرار



عقد مشاورات مع الشباب كافي لإدماجهم في صناعة القرار



الخطاطة رقم 18: نسبة اتفاق الشباب مع آليات إدماج المقترحات.

مقترحات وتوصيات الشباب لصناع القرار بالمغرب:

نقدم هنا كل مقترحات الشباب المغاربة لتخفيض أعداد الوفيات والإصابات الناتجة عن صدام طرق إذا ما تم إدماجهم في عملية صناعة القرار للسلامة الطرقية بالمغرب، وهي كالتالي:

1. رفع مستوى الوعي والتحسيس:

أغلب المقترحات كانت حول ضرورة الاهتمام بالتوعية والتحسيس بشكل دائم ومكثف لجميع فئات المجتمع ومستعملي الطريق بالمغرب. فقد أكدوا على أهمية التوعية بمخاطر الطريق، قيمة الحياة، التواصل بين الراجلين والسائقين، قواعد وضوابط الطرق، الالتزام بقانون السير الوطني وأخلاقيات الطريق، وذلك عبر حملات ومسرحيات وورشات ومواقع التواصل الاجتماعي مع استخدام وسائل تكنولوجية متطورة لنشر الوعي مع احترام خصوصية كل فئة. وقد أشادوا لضرورة الانفتاح على علي فكرة التباري للإبداع في طرق التحسيس والتوعية في المدارس، الجامعات والمجتمع المدني مع إلغاء فكرة الخطط والبرامج الأحادية دون إدماجهم في صناعتها وتطبيقها

2. قانون السير:

بما أن قانون السير يهدف أساسا إلى تنظيم السير على الطرق والحفاظ على سلامة السائقين والراجلين، فإن الشباب طالب بتطبيق وتشديد القانون على الجميع بدون استثناء إضافة إلى رفع العقوبات وقيمتها والصرامة مع مرتكبي المخالفات. إذ يرون بأنه من الضروري تكثيف دوريات الشرطة والدرك مع المراقبة المستمرة للأجهزة الأمنية، مع الزيادة في عدد الرادارات ووضع كاميرات داخل الملتقيات مع تغيير بعض المخالفات من غرامات مالية إلى التكوين الإجباري المتعلق بنوعية المخافة في حالة تكرارها مرات عديدة. فيما ما يتعلق بالسرعة المفرطة، فقد تم الإشارة إلى ضرورة تشديد العقوبات الالتزام بالحد الأقصى للسرعة المحددة في كل منطقة وأيضا تغيير السرعة القصوى داخل المدينة من 60 الى 50 كلم/س وجوب مراقبة الدراجات النارية خصوصا في الأحياء الشعبية.

3. الرشوة والمخدرات

يرى الشباب المغاربة أن الرشوة من بين المشاكل التي تؤثر سلبا على تطبيق القانون في مجتمعهم، ولا يزال الكثير من الأشخاص يستخدمونها كوسيلة لتفادي الغرامات والعقوبات حين خرقهم لقانون السير المغربي. إذ أكدوا على ضرورة محاربة الرشوة لمستعملي الطريق عبر وضع رقم أخضر للتبليغ عن طالبيها أو مقدمها مع أهمية تحرير المخالفات استعانة بتقنيات روبوت الطريق مع الزامية إعادة التكوين لمن يكرر نفس المخالفة. فيما اعتبروا أن تعاطي الكحول والممنوعات مع القيادة من أهم دوافع وقوع الحوادث، إذ اقترحوا ضرورة تزويد السيارات بمستشعر مستوى الكحول داخل السيارة (عملية الشهيق والزفير تساعد على استشعار الكحول أو أي نوع من المخدرات) وربطها بإشارة داخلية تنبه السائق ومن معه وخارجية تنبه كاميرات المراقبة، الشرطة والدرك الملكي

4. المنظومة التعليمية

يرى الشباب المغاربة أن اعتماد مادة التربية على السلامة الطرقية داخل البرنامج التربوي الأولي سينشئ جيلاً واعياً بمسؤوليته في احترام والتحسيس بقانون السير، كما سيكون بمثابة أرضية نظرية صلبة للتكوين في المراحل التطبيقية للحصول على رخصة السياقة ومجالاً لخلق طرق إبداعية لتعزيز فهم الأطفال والمجتمع للسلامة الطرقية. وموازية مع ذلك، العمل على تنظيم ورشات إبداعية ومسابقات وأسابيع ثقافية تعرض فيها إبداعات للتلاميذ ومسرحيات تربوية توفيراً بذلك بيئة تعليمية ممتعة وملهمة.

5. البنية التحتية والتشوير الطرقي

يعد التشوير الطرقي والبنية التحتية من بين مسببات حوادث السير، فهما يهدفان بالأساس توفير طرق آمنة للراجلين والسيارات والدراجات الهوائية. إذ يقترح الشباب المغاربة أولاً تخصيص دراسة تشخص حالة البنى التحتية للطرق بالمغرب مع التركيز على النقاط السوداء والمناطق التي تعرف أكبر نسب حوادث السير، إعادة وضع علامات التشوير في المناطق التي تعرف حوادث السير نتيجة ارتباك السائقين والراجلين، مع ضرورة توسيع الأرصفة وتغريم المقاهي لاحتلال الملك العام، واجبارية وجود الممرات الخاصة بالدرجات، وتحسين إضاءة الطرق والممرات العامة، وأخيراً الصيانة الدورية للطرق والجسور والأنفاق.

6. الاستدامة، الحفاظ على البيئة وصيانة العربة:

فيما اقترح الشباب المغربي على المستوى البيئي ضرورة اعتماد التدريب الإيكولوجي للحصول على رخص السياقة، لتقليل انبعاث ثنائي أكسيد الكربون والحد من التلوث البيئي الذي يؤدي إلى أمراض خطيرة في الجهاز التنفسي. ويرافق هذا الاقتراح رفع شعار "صفر وفاة" لتعزيز التنمية المستدامة. كما تم اقتراح استخدام الطاقة الشمسية والطاقة الريحية لإنارة الطرق العامة من طرف الجهات المختصة، لتقليل استهلاك الطاقة الكهربائية.

معظم اقتراحات الشباب تركز على ضرورة تعيين ممثل الشباب داخل المجلس الإداري للوكالة الوطنية للسلامة الطرقية وهذا يعكس مدى الوعي بأهمية إدماج الشباب في صناعة القرار فيما يتعلق بالسلامة الطرقية في المغرب جنباً إلى جنب مع صنع القرار للمضي قدماً نحو تحقيق رؤية "صفر حالة وفاة" في السنوات المقبلة .

الخطوة الخامسة: بطاقة التقييم الذاتي لصانع القرار

لماذا يعد هذا التقييم أمرًا مهمًا لصناع القرار؟

بما أن هذه الخطوة تقييمية، فإنها تحمل أهمية كبيرة في تقييم مدى مشاركة الشباب. ستساعد في رسم صورة شاملة للوضع الحالي لعمليات صنع القرار في مجال السلامة الطرقية مع الشباب. إن أداة التقييم هذه من تصميم منظمة شباب من أجل السلامة الطرقية الدولية، ونحن بدورنا قمنا بترجمتها إلى العربية لتكون متاحة للاستفادة والاستخدام من قبل صناع القرار ومؤسسات المجتمع المدني في المغرب.

أهداف التقييم

- تقييم مدى التقدم على الطريق الصحيح لتحقيق المشاركة الفعّالة مع الشباب.
- استيعاب قضايا الشباب والاستفادة منها بطرق فعّالة.
- تحقيق فعالية في تلبية احتياجات فئة مهمة من المجتمع.
- فهم ومعالجة مسببات حوادث السير المتعلقة بالشباب

ملء هذه البطاقة التقييمية سيمكننا من تحديد مدى نجاح مؤسساتكم في مشاركة الشباب وتعزيز دورهم في مجال اتخاذ القرار. بملء هذه البطاقة، سيمكننا تحديد المجالات التي يمكن تحسينها لتحسين مستوى المشاركة الشبابية وزيادة فعاليتها في مؤسساتكم. سنتمكن من تقديم خارطة الطريق التي تحدد الخطوات التي يجب اتخاذها لتعزيز مشاركة الشباب وتعزيز دورهم في العمليات القرارية. ستساعدنا هذه البطاقة في مراقبة تفاعلكم مع دليلنا وتحديد الخطوات التي يمكن اتخاذها لتطوير مهارات الشباب وزيادة فعاليتهم في مجال العمل الذي تعملون فيه. في النهاية، ستتمكنون من إدماج مشاركة الشباب الهادفة في مؤسساتكم وتعزيز دورهم في تحسين مستوى الأداء وتحقيق الأهداف المشتركة بشكل أكثر فاعلية وتفاعلية

1- كيف وصلت إلى هذه النتيجة؟

2- ما هي الأدلة التي تدعم تقييمك؟

يجب التأكد من أن الشباب أيضا لديهم القدرة على تقييم تجربتهم في سياسات السلامة الطرقية بالمغرب، حيث يمكن أن يساعد ذلك في تحديد المعوقات التي تؤثر على تنفيذ هذه السياسات وكذلك عمليات الرصد والتقييم

استخدم المقياس التالي للإجابة على الأسئلة أدناه:

1	لا توجد آليات واضحة لدعم هذا الإجراء
2	تم التعرف على هذا الأمر كمجال يحتاج إلى تطوير، وتم إبلاغ الشباب بهذا
3	اختبار وتعلم مع الشباب لتعزيز مبادئ الممارسات المشاركة
4	تم تضمين آليات المشاركة وشكّلت تجارب الشباب عملية تطويرها
5	وافق الشباب وأصحاب القطاع على آليات سهلة الاستخدام وشاملة ومتاحة لدعم هذا العمل. توصل الشباب وأصحاب القطاع إلى اتفاق حول آليات تسهل عملية الوصول إلى هذا الدعم وتشمل الجميع

كل قسم يتعلق بمبادئ المشاركة الشبابية الهادفة.

الشباب	أصحاب القطاع	الحرية والاستماع
5, 4, 3, 2, 1	5, 4, 3, 2, 1	1. هل يتم توفير معلومات شاملة وسهلة الوصول ومناسبة للشباب، والتي تتضمن حقهم في التعبير عن آرائهم بحرية؟
5, 4, 3, 2, 1	5, 4, 3, 2, 1	2. هل يحصل الشباب على فرصة حقيقية للمشاركة في صنع القرار؟ هل يتم توفير المعلومات الضرورية لهم لفهم كيفية المشاركة، ونطاقها، والأهداف منها، وتأثيرها؟

إرادة الشباب

5, 4, 3, 2, 1	5, 4, 3, 2, 1	1. هل تم توضيح للمشاركين إمكانية سحب مشاركاتهم في أي وقت يرونه مناسبًا؟
5, 4, 3, 2, 1	5, 4, 3, 2, 1	2. هل المشاركة اختيارية؟

اتخاذ المبادرة

5, 4, 3, 2, 1	5, 4, 3, 2, 1	1. هل يتاح للشباب فرص للبدء في الأفكار والأنشطة؟
5, 4, 3, 2, 1	5, 4, 3, 2, 1	2. هل يتم تخطيط وتسهيل الاستراتيجيات والأنشطة بطرق تدرك وتحترم المهارات والكفاءات والاهتمامات والمبادرات الموجودة لدى الشباب؟
5, 4, 3, 2, 1	5, 4, 3, 2, 1	3. هل يتم التخطيط والتنظيم للإستراتيجيات والأنشطة بطرق تستفيد من الممارسات الثقافية الإيجابية وتساعد على احترام الاختلافات في الرأي بين المشاركين؟

مساحة لتجارب الشخصية

5, 4, 3, 2, 1	5, 4, 3, 2, 1	1. هل تم توفير مساحة للشباب لتسليط الضوء على المسائل التي يحددونها بأنفسهم كما هي ذات صلة وأهمية؟
---------------	---------------	---

ضبط المستوى الصحيح

1. هل هناك ما يكفي من الوقت والموارد المتاحة حتى يتم تجهيز الشباب بشكل كاف ويتمكنون من الإسهام بثقة وفرصة للتعبير عن آرائهم؟ يجب مراعاة حقيقة أن الشباب سيحتاجون إلى مستويات مختلفة من الدعم وأشكال مختلفة من المشاركة

5, 4, 3, 2, 1

5, 4, 3, 2, 1

المشاركة الشاملة للشباب

5, 4, 3, 2, 1

5, 4, 3, 2, 1

1. هل للشباب من مختلف الأجناس والأعمار والقدرات والخلفيات فرص للمشاركة والتأثير في صنع القرار؟

5, 4, 3, 2, 1

5, 4, 3, 2, 1

2. هل تُبذل الجهود لتحليل وتخطي العوائق التي تحول دون المشاركة الشاملة (من خلال التخطيط التعاوني أو التخطيط بقيادة الشباب)؟

المهارات المطلوبة لجذب المشاركة الفعالة للشباب

5, 4, 3, 2, 1

5, 4, 3, 2, 1

1. هل تم توفير الإعداد والتدريب والدعم اللازمين لتيسير مشاركة الشباب بفعالية؟

5, 4, 3, 2, 1

5, 4, 3, 2, 1

2. هل تم دعم الشباب وتقديم برامج تدريبية لهم حتى يتمكنوا أيضاً من العمل كمدرّبين أو مسهلين للمشاركة الفعالة؟ على سبيل المثال، تدريبهم على تنظيم الاجتماعات وجمع التمويل والتعامل مع وسائل الإعلام والتحدث العام والدعوة بالإضافة إلى النهج المستندة إلى الحقوق للمشاركة

الحماية والأمن

1, 2, 3, 4, 5

5, 4, 3, 2, 1

هل يدرك الشباب حقهم في الحماية من الأذى ويعرفون أين يتجهون لطلب المساعدة إذا لزم الأمر؟

5, 4, 3, 2, 1

5, 4, 3, 2, 1

هل توجد خطة حماية للعمل مع الشباب المعرضين للخطر؟

تعزيز الأداء

5, 4, 3, 2, 1	5, 4, 3, 2, 1	1. هل يتم تزويد الشباب بملاحظات واضحة حول كيفية تأثير مشاركتهم على أي نتائج وأدت إلى التغيير؟
5, 4, 3, 2, 1	5, 4, 3, 2, 1	2. هل يتم تضمين الشباب في مراقبة وتقييم مشاركتهم؟

تقدير الخبرة والمساهمات والوقت للشباب

5, 4, 3, 2, 1	5, 4, 3, 2, 1	1. هل تم تعويض الشباب عن أي تكاليف تكبدوها بسبب مشاركتهم؟
1, 2, 3, 4, 5	5, 4, 3, 2, 1	2. هل تم تقديم مبلغ مالي كتعويض لمساهمة الشباب في حال توافر الظروف المناسبة؟

كيف يسير الأمر بالنسبة لكم في المشاركة الفعالة للشباب؟ وماذا يخبركم تقييمكم بهذا الخصوص؟

لنرى إن كانت مشاركتكم ذات فعالية

95 - 83	لقد نجحتم في بناء بيئة مستدامة ومعنوية وتشاركية للشباب!
82 - 67	أداء جيّد، استمروا في العمل على البناء!
66 - 51	أنتم على الطريق الصحيح، استمروا في المضي قدماً!
50 - 35	لا زلتم في بداية الرحلة نحو تعزيز المشاركة الشبابية، نحن هنا لمساعدتكم في هذه الرحلة!
34 - 19	أنتم على خط البداية، هنا الكثير من الخطوات اللازمة لتحسين أدائكم!

معا لإشراك الشباب نحو تنقل آمن ومستدام