

# Réussir la transition vers des villes durables

Rapport du Conseil Economique, Social et Environnemental

Auto - Saisine n° 32/2017



Conseil Economique, Social et Environnemental

# Réussir la transition vers des villes durables

Auto - Saisine n° 32/2017





*« Il appartient au monde d'inventer les modes de développement permettant à nos populations d'accéder à un mieux-être tout en préservant les conditions de sa durabilité. Nous devons, tous, œuvrer dans ce sens et écouter les créatifs, les jeunes, ceux qui innovent et qui préparent notre monde de demain.*

*Mesdames et Messieurs,*

*Il est de la responsabilité des Etats de porter des visions d'avenir et d'agir pour les mettre en œuvre, à travers de grandes mesures et des chantiers structurants.*

*Cependant, les politiques publiques, aussi ambitieuses soient-elles, demeurent fragiles si elles ne sont pas appropriées par les populations et les sociétés civiles.*

*C'est cela même le sens du développement durable. Pour être pérenne, solide et riche, le développement doit être porté par une vision partagée par tous les acteurs d'une société, où chacun décide et choisit de l'incarner à sa manière. »*

Extraits du Discours de Sa Majesté le Roi Mohammed VI, adressé aux participants au Forum Crans Montana (FCM), le 18 mars 2016 à Dakhla



## Auto - Saisine n° 32/2017

- Conformément à la loi organique n°128-12 relative au Conseil Economique Social et Environnemental et à son règlement intérieur ;
- Vu la décision du CESE de s'autosaisir sur le thème relatif à la transition vers des villes durables ;
- Vu la décision du bureau du Conseil d'affecter le sujet à la commission permanente chargée des Affaires de l'Environnement et du Développement Durable ;
- Vu l'adoption du rapport sur « *Réussir la transition vers des villes durables* » par l'Assemblée Générale du 21 décembre 2017 à l'unanimité.

Le Conseil Economique Social et Environnemental  
présente son rapport :

# Réussir la transition vers des villes durables

Rapport préparé par :

La Commission de l'Environnement et du Développement Durable

*Président de la Commission* : M. Abdellah Mouttaqi

*Rapporteur de la Commission* : M. Khalil Bensami

*Rapporteur du thème* : M. Abderrahim Ksiri

Dépôt légal : 2018MO5092

ISBN : 978-9920-9621-2-4

ISSN : 2335-9234

Conseil Economique Social et Environnemental

Impression : Canaprint



## Sommaire

---

<b>Synthèse .....</b>	<b>11</b>
1. Introduction .....	47
2. La ville dans le contexte international : tendances, défis et enjeux.....	50
3. Les villes marocaines face aux enjeux et défis de développement durable .....	54
4. Importance et nécessité des approches normatives pour le développement des villes durables au Maroc .....	69
5. Ville durable : un projet sociétal :.....	70
6. Ville durable : un système de gouvernance optimisé .....	80
7. Ville durable : une gestion appropriée.....	86
8. Projet de ville et problèmes structurels en termes de foncier et de mobilité .....	90
9. Ville durable : des échelons de planification stratégique et urbaine articulés.....	95
10. Aspects environnementaux et biodiversité pour une meilleure qualité de vie.....	109
11. Attractivité et compétitivité économique des villes durables .....	118
12. Cohésion sociale et développement culturel durable .....	133
13. Créativité, innovation et recherche développement.....	143
14. Résilience climatique des villes : approche et opportunités.....	145
15. Enseignements du benchmark international et national.....	150
16. Priorités, vision et pistes d'inflexion de développement durable des villes du Maroc .....	162

<b>17. Recommandations .....</b>	<b>165</b>
a. Recommandations pour assurer les préalables de la ville durable : .....	168
b. Recommandations sectorielles pour la transition vers le développement durable des villes : .....	178
c. Mesures de management et d'accompagnement de la transition vers le développement durable des villes marocaines .....	186
d. La Normalisation un outil de référence pour le management de la transition vers des villes durables et la localisation des ODD .....	186
<b>18. Tableau de bord de mesure de la performance des 12 domaines d'actions du développement durable des villes et mise en correspondance avec les 17 ODD de l'Agenda 2030.....</b>	<b>188</b>
<b>19. ODD 11 « Villes et communautés durables » : cibles et indicateurs .....</b>	<b>196</b>
<b>Annexes.....</b>	<b>197</b>
Annexe 1: Liste des abréviations.....	197
Annexe 2: Synthèse du benchmark international en matière de transition vers des villes durables .....	200
Annexe 3: Liste du Groupe de travail chargé de la rédaction du rapport.....	221
Annexe 4: Liste de la Commission permanente chargée des affaires de l'environnement et de développement durable.....	223
Annexe 5: Liste des acteurs auditionnés.....	227

## Synthèse

---

Au cours des 20 dernières années, la population mondiale des villes a augmenté de plus de 50% et 160 villes de plus d'un million d'habitants ont été créées durant cette même période. Aujourd'hui, plus de 3,7 milliards de personnes vivent dans les villes et ils seront plus de 4.7 milliards à l'horizon 2030, avec 90% de cette croissance intervenant dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. A l'horizon 2050, 70% de la population mondiale vivra dans des villes et métropoles.

A l'échelle planétaire, les villes couvrent seulement 3 % de la surface de la Terre mais concentrent plus de 50 % de la population mondiale, consomment plus de 75% de l'énergie, émettent plus de 80% des émissions de GES et produisent actuellement 80% du PIB mondial.

Les 100 villes les plus riches génèrent 35% du PIB mondial. Les 600 plus grandes villes dans le monde devraient générer plus de 60% de la croissance mondiale à l'horizon 2025 (34 trillion de dollars) et abriter 25% de la population mondiale (2 Milliards habitant).

D'autre part, les villes intermédiaires (entre 50 000 et un million d'habitants) abritent 20 % de la population mondiale et un tiers de la population urbaine totale et peuvent garantir un logement et les besoins de base pour assurer leur citoyenneté de manière efficace et à moindre coût que les zones métropolitaines.

Nous constatons également que les villes intermédiaires jouent un rôle plus important dans l'urbanisation rapide des pays en voie de développement, l'équilibre des territoires et l'atténuation de l'immigration rurale, plutôt que les grandes villes.

Entre 2000 et 2010, les agglomérations urbaines de moins de 300 000 habitants ont représenté 58% de la croissance urbaine de l'Afrique, celles de 300 000 à un million d'habitants seulement 13% et celles de plus d'un million d'habitants 29%. D'après les prévisions, entre 2010 et 2030, les petites agglomérations contribueront à 51% de la croissance urbaine, celles de taille intermédiaire à 16% et les plus grandes à 33%.

Par ailleurs, pour accompagner cette accélération de la croissance démographique et l'étalement urbain, les villes doivent faire face à de nombreux défis économiques, sociaux et environnementaux. Alors que les villes sont des pôles de promesses, d'emplois, de bien-être, de technologies et de développement économique et social, elles sont également la principale source des émissions de gaz à effet de serre (GES), des externalités environnementales et sociales et le front géographique le plus efficace dans la lutte contre les changements climatiques et les enjeux de développement durable.

*« Il est clair que c'est dans les villes où la bataille pour la durabilité sera gagnée ou perdue »*  
Déclaration du vice-secrétaire général de l'ONU lors de la 71<sup>e</sup> session de l'Assemblée Générale de l'ONU, le 5 septembre 2017.

Cette prise de conscience internationale des enjeux de la transition vers des villes durables, se retrouve dans toutes les déclarations des institutions de coopération internationales et régionales, chez les bailleurs de fond internationaux; toutes les parties prenantes

internationales s'accordent sur l'importance de saisir les futures opportunités sociales et économiques offertes à l'horizon 2050, par l'urbanisation de masse des populations pour nous permettre d'affronter les grands risques mondiaux à savoir : garantir la stabilité des états, réduire la pauvreté et les disparités sociales et géographiques, stimuler une croissance économique inclusive et soutenable, renforcer la résilience des communautés contre les catastrophes et les crises, assurer la sécurité alimentaire et l'accès des populations à l'eau et à l'énergie et lutter efficacement contre le changement climatique .

A l'heure où les états se penchent sur l'élaboration des procédures opérationnelles, de transparence et de financement pour la mise en œuvre des engagements du Nouvel Agenda Urbain (adopté en octobre 2016), de l'Accord de Paris sur le climat (décembre 2015) et des 17 ODD (septembre 2015), le rôle des acteurs non-étatiques et notamment les métropoles et les villes, apparaît comme déterminant pour la réussite de l'atteinte des objectifs de l'Agenda 2030.

A cet effet, les villes sont appelées à réussir la localisation des plans climat-énergie et des objectifs du développement durable dans leurs visions et programmes de développement local et à s'inscrire dans la transition énergétique et écologique et la résilience climatique à travers des modes de consommation et de production responsables.

Ainsi, l'atteinte des objectifs et des ambitions de la transition vers des villes durables passera nécessairement par la localisation des programmes des agendas internationaux, des actions des politiques publiques et des projets de développement territoriaux au niveau des villes.

Dans ce cadre, le Royaume du Maroc bénéficie d'atouts institutionnels indéniables pour réussir à relever ces défis mondiaux précités et l'atteinte de ses objectifs nationaux par la localisation au niveau des villes des objectifs de développement durable et de lutte contre les changements climatiques.

A ce titre, une implémentation territoriale efficace de la régionalisation avancée et de la stratégie nationale de développement durable et particulièrement ses axes relatifs au développement de l'économie verte et de lutte contre les changements climatiques, offrent aux villes, métropoles et régions du Maroc, une chance inouïe pour se doter de visions à long terme et de programmes de développement inclusifs, résilients et durables en impliquant l'ensemble des acteurs locaux (publics et privés) dans le cadre d'un projet sociétal co-construit et approprié par tous les citoyens.

Sa Majesté le Roi Mohammed VI, l'a bien rappelé dans son message adressé aux participants au Forum Crans Montana (FCM), le 18 mars 2016 à Dakhla :

*« Il appartient au monde d'inventer les modes de développement permettant à nos populations d'accéder à un mieux-être tout en préservant les conditions de sa durabilité. Nous devons, tous, œuvrer dans ce sens et écouter les créatifs, les jeunes, ceux qui innovent et qui préparent notre monde de demain.*

*Mesdames et Messieurs,*

*Il est de la responsabilité des Etats de porter des visions d'avenir et d'agir pour les mettre en œuvre, à travers de grandes mesures et des chantiers structurants.*

*Cependant, les politiques publiques, aussi ambitieuses soient-elles, demeurent fragiles si elles ne sont pas appropriées par les populations et les sociétés civiles.*

*C'est cela même le sens du développement durable. Pour être pérenne, solide et riche, le développement doit être porté par une vision partagée par tous les acteurs d'une société, où chacun décide et choisit de l'incarner à sa manière. »*

Le Maroc, pays engagé dans cette dynamique internationale et qui a lancé récemment une réflexion approfondie sur la réinvention de son modèle de développement, se doit de mettre la transition vers des villes durables au cœur de son nouveau modèle de développement et d'émergence économique et sociale de ses territoires. Dans les années à venir, la transition vers des villes marocaines durables sera le paramètre clé de réussite du nouveau modèle national de développement durable.

Pour cela, nos villes de demain se doivent d'être attractives, innovantes et résilientes aux différentes crises internationales, d'ordre économique, financier et technologique et aux catastrophes naturelles. Elles doivent également maîtriser leurs impacts environnementaux et sociaux négatifs et gérer leur capital naturel et leurs ressources financières et humaines de manière efficiente et responsable. Enfin, la transition vers des villes durable doit contribuer à la création de nouveaux emplois, particulièrement pour les femmes et les jeunes et assurer une cohésion sociale, la sûreté et le bien-être de ses citoyens et citoyennes.

Cependant, il est important de souligner que la transition vers des villes durables est par excellence un projet à caractère politique et sociétal qui vise à libérer les potentialités de durabilité, de créativité, de compétitivité de la ville et nécessitera une approche de conduite de changement multi dimensions, multi acteurs et multi échelles. Ainsi, la réussite de ce projet, est conditionnée par un leadership et une volonté politique locale forte des partis politiques pour reconstruire le lien de confiance avec les citoyens locaux. Ce nouveau leadership politique local devrait se traduire par des élus locaux engagés, qualifiés et initiés aux enjeux de la gouvernance locale et au management du développement durable; et s'appuyer sur : une démocratie représentative transparente et mobilisatrice, une démocratie participative professionnelle et responsable, une citoyenneté active et consciente de ses devoirs et droits, et enfin une synergie et une intégration structurée du programme de développement des villes durables avec la planification stratégique régionale et nationale.

## 1. Objectifs de l'auto-saisine et méthodologie de travail

A l'heure où le Maroc doit intégrer les ODD dans ses politiques publiques, et dans le cadre de l'ODD 11 : « *Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables* », la commission permanente chargée de l'environnement et du développement durable a choisi de se pencher sur la question des clés de succès de la transition vers des villes durables au Maroc, dans le cadre d'une étude prospective sur la ville de demain.

L'objectif de l'auto-saisine est d'identifier les mesures opérationnelles nécessaires pour :

- Rendre durables le renouvellement et l'extension de les métropoles, villes et villes intermédiaires du Maroc ;
- Réduire les inégalités économiques sociales et environnementales et de création d'emploi pour les femmes et les jeunes ;
- Améliorer l'attractivité économique et sociale et culturelle des villes ;
- Contribue à la préservation et amélioration de l'environnement de la biodiversité ;
- Renforcer la résilience économique et climatique, et l'utilisation responsable des ressources des villes ;
- Assurer la cohésion sociale et de bien-être des citoyens de la ville.

La commission a également proposé, dans le cadre d'une vision commune par l'ensemble des acteurs, des pistes d'inflexions et des recommandations opérationnelles et des lignes directrices destinées à l'Etat et aux acteurs et gestionnaires directs et indirects de la ville, afin d'instaurer un système de management et d'organisation des villes actuelles pour les inscrire sur la voie du développement durable. Enfin, il a été élaboré un tableau des objectifs et des indicateurs de mesure de la performance de la ville durable de demain, comme outil de surveillance et de pilotage opérationnel de la transition des villes marocaines vers des villes durables.

Le mécanisme de consultation de l'ensemble des acteurs institutionnels nationaux publics et privés et des différentes composantes de la société civile concernés par la question de la transition vers des villes durables et les débats au sein de la commission ont permis de décliner le concept des villes durables au niveau des villes existantes et des villes nouvelles du Maroc, en se basant sur les différents référentiels internationaux existants, notamment la norme internationale ISO 37101 définissant les exigences de management du développement durable des communautés et des villes, tout en intégrant les spécificités territoriales, politiques, économiques et culturelles des villes marocaines. A ce titre, la commission s'est appuyée dans ses travaux sur quatre inputs :

- Les conclusions des analyses des rapports nationaux et internationaux de référence liée au sujet de l'étude et des études thématiques réalisées par la Banque mondiale ;
- L'organisation des séances d'audition et des ateliers d'études thématiques avec les représentants des acteurs institutionnels, du secteur économique et des composantes de la société civile (associations actives dans les domaines de l'environnement, association des droits de l'homme, associations œuvrant dans les domaines de développement économique et social, leaders d'opinion, chercheurs, collectivités territoriales, organisations professionnelles et syndicales) ;
- Les conclusions du benchmark international en matière de projets réussis des villes durables ;
- L'analyse des expériences marocaines des villes nouvelles ;

La liste des ateliers thématiques est détaillée en annexe.

## 2. Les villes marocaines face aux enjeux et défis de développement durable

### i. Forte croissance de la dynamique démographique et inflation urbaine

Le Maroc a connu une accélération soutenue de la croissance de sa population urbaine, particulièrement depuis le milieu du vingtième siècle. De moins de 8% au début du siècle, le taux d'urbanisation est passé à 29.2% en 1960, 51.3% en 1994, 55.1% en 2004 et à 60.3% en 2014. Il est prévu qu'il atteigne 67.8% vers 2030 et 73.6% à l'horizon 2050.<sup>1</sup>

Cette croissance de la démographie urbaine fait face aux défis de réduction des aspects de la ségrégation socio-spatiale, et d'intégration économique et sociale des flux des migrants actuels et futurs du monde rural et des pays de l'Afrique subsaharienne dans la gouvernance et les programmes de développement des villes.

Le territoire national abrite 278 villes et 74 centres délimités, soit 352 entités urbaines. Cette structure est marquée par une nébuleuse de petites villes de moins de 50 000 habitants et des villes moyennes de moins de 100 000 habitants qui représentent ensemble près de 70% du nombre total des villes. Ces entités urbaines abritent moins de 15% de la population urbaine totale. Malgré son poids démographique limité, cette micro-urbanisation apporte un élément d'équilibre au sein du système urbain.

Ladite population urbaine dépassera probablement le cap des 26 millions et 32 millions d'habitants respectivement à l'horizon 2030 et 2050.

Devant ses faiblesses structurelles, la ville n'incite plus comme auparavant à l'immigration, puisqu'elle a développé une morosité urbaine traduite notamment par le pullulement de l'habitat irrégulier et l'émergence d'un créneau économique amorphe dit secteur informel, lequel génère un collectif d'entrepreneurs de la pauvreté correspondant à des formes diverses de subsistance en ville pour une large fraction de la population urbaine. Pourtant, le phénomène de l'exode rural est irréversible et continue à générer des marges urbaines et des bidonvilles accueillant annuellement plus de 10 000 ménages, alors que les politiques urbaines traitent ce phénomène de problèmes contingents, jusqu'au point de stigmatiser implicitement la population émigrant vers la ville au lieu de planifier son accueil et accompagner son intégration culturelle, sociale, économique et environnementale.

Cette situation n'est pas une simple réaction ponctuelle à une crise économique mais également l'embryon d'un fait social, bien enraciné dans la vie urbaine, appelé sans doute à aggraver les ségrégations socio-spatiales qui traversent la ville marocaine. Autant dire que la mutation de la société marocaine, vers une société essentiellement urbaine, offre des opportunités considérables et pose des problèmes multiples aux pouvoirs publics pour accompagner et maîtriser les processus de changement et de mise à niveau induits par cette urbanisation rapide.

---

1 - Données HCP

## **ii. Littoralisation accentuée de l'urbanisation**

La moitié de la population marocaine réside dans la frange littorale d'une profondeur de 30 Km par rapport au rivage de la mer. Cette même bande supporte l'essentiel de l'économie nationale, à savoir 53% de la capacité touristique et 92% des unités industrielles. On observe également que 78% de la population métropolitaine se concentrent sur le littoral avec une surdensité remarquable de 598 hab/km<sup>2</sup>.

Cette tendance de littoralisation contrarie les objectifs de la politique nationale affichée en matière d'aménagement du territoire. Elle est de nature à accentuer l'exclusion sociale des couches en situation de précarité et d'aggraver les inégalités économiques et socio-spatiales entre les régions bénéficiant des franges côtières et celles de l'intérieur, sans omettre la pression exacerbée sur les ressources naturelles dans des espaces réduits.

## **iii. Réconciliation des citoyennes et des citoyens avec la vie politique et les valeurs de la citoyenneté active**

Le taux de participation aux élections communales du 4 septembre 2015 a atteint 53,67%. Ce chiffre traduit le taux de participation calculé en fonction des personnes inscrites sur les listes électorales.

En se basant sur les résultats du recensement général de la population de 2014, on constate que la population en âge de voter s'élève à 23 millions de personnes, et dépasse amplement le nombre d'inscrits sur les listes électorales (14 303 140).

Par ailleurs, ce taux de 53,67% ne reflète pas les disparités accrues entre les villes et les autres collectivités locales. En effet, on observe que les plus faibles taux de participation ont été enregistrés dans le milieu urbain qui a chuté jusqu'à 30% par rapport aux précédentes élections.

Ces chiffres interpellent les acteurs politiques, quant à l'efficacité de la gouvernance locale en consolidant les principes de la démocratie représentative par une démocratie participative élargie, impliquant de manière réelle et forte la société civile à travers des mécanismes diversifiés, adaptés et innovants, afin de garantir une appropriation plus large des projets de la ville et une gouvernance locale ouverte à ses citoyennes et citoyens, condition préalable d'une bonne gouvernance.

La société civile et les pouvoirs publics qui devraient approfondir la réflexion sur la perception et le niveau de confiance des jeunes dans les partis politiques et par conséquent multiplier les initiatives d'intéressement et de mobilisation des jeunes, des cadres et des femmes à la vie politique en vue de promouvoir la participation des citoyens et des citoyennes conformément à l'article 11 de la Constitution.

A cet effet, un effort supplémentaire devrait être fourni par les partis politiques pour assumer leurs responsabilités en matière de moralisation de la vie politique, pour encadrer les citoyens et préparer une offre d'élite politique locale qualifiée, crédible et responsable.



#### **iv. La croissance soutenable des métropoles et leur poids dans l'économie nationale et internationale**

Les métropoles sont les locomotives de la croissance économique. Selon l'étude récente de la Direction des études et des prévisions financières (DEPF) du Ministère de l'économie et des finances, 51% de la croissance nationale est imputable aux 9 métropoles marocaines, avec une certaine dynamique pour les métropoles de Casablanca et de Tanger.

Ces ratios sont semblables au niveau international, 9 métropoles parmi les 250 étudiées créent le 1/3 de la croissance des pays de l'OCDE concernées. Les métropoles marocaines contribuent à 83% de la valeur industrielle au niveau national.

Concernant l'emploi dans les régions métropolitaines, nous constatons un taux de chômage de 14,9%, légèrement supérieur au niveau national (10,6%); en contrepartie, le taux de salariat 66,2% est supérieur au niveau national de 8,4 points. Cela fait que malgré un taux de chômage supérieur, une qualité du travail est mieux retrouvée dans les métropoles.

#### **v. Forte hausse du chômage chez les jeunes et les femmes et creusement des inégalités sociales dans les villes**

Alors que de nombreux indicateurs sont relativement positifs, l'intégration des jeunes dans la société représente un gap à juguler. Avec uniquement un jeune sur deux âgés de 25 à 35 ans disposant d'un emploi, souvent informel et précaire, l'insertion des jeunes dans le marché du travail constitue un défi majeur.

En moyenne, durant les cinq dernières années (2012-2016), seulement 26 400 nouveaux emplois nets ont été créés chaque année pour une population en âge de travailler (15-65 ans) qui elle a augmenté en moyenne de 270 000 par an. Les derniers chiffres publiés par le HCP sur l'évolution du chômage urbain entre le troisième trimestre de 2016 et celui de 2017, montrent que les taux de chômage les plus élevés jamais enregistré depuis 2006 touchent particulièrement les jeunes âgés de 15 à 24 ans (29,3% à l'échelle nationale et 45,2% dans les villes) et les personnes ayant un diplôme (18,2%, avec un taux moyen de 14,9% en milieu urbain et 10,6% au niveau national).

Par ailleurs, l'économie des villes reste peu créatrice de nouveaux emplois avec un taux d'emploi urbain de 35,3% contre 40,7% au niveau national.

En ce qui concerne le chômage des femmes, les chiffres sont encore plus alarmants. Le taux d'activité pour les femmes a enregistré une forte baisse pour atteindre 25,3% en 2014 (après 30% en 1999) contre 72,4% pour les hommes, soit un écart de plus de 47 points. Une faiblesse accentuée par le fait que les femmes sont essentiellement embauchées dans les secteurs à faible productivité, pour occuper des emplois peu qualifiés et faiblement rémunérés. Cet écart est davantage significatif en milieu urbain, où le taux d'activité des hommes est plus de trois fois supérieur à celui des femmes, contre un écart de plus du double en milieu rural. Ce qui revoit au constat que les femmes urbaines, notamment, celles diplômées de niveau supérieur, sont plus concernées par le chômage, avec un taux de chômage moyen de 22,8% entre 1999 et 2014 contre 14,9% pour les hommes, soit un écart de près de 8 points. En milieu rural, les femmes souffrent plutôt d'une discrimination en termes d'accès à un travail rémunéré (73,6% en 2013 des femmes rurales actives occupées ont le statut d'aide familial et apprenti sans rémunération).

## vi. La dégradation de l'environnement, de la biodiversité et la qualité de vie dans la ville

Le coût de la dégradation environnementale au Maroc nationale est deux fois plus importantes que celles à l'échelle mondiale<sup>2</sup>, elle a été évalué, pour l'année 2014, à près de 32,5 milliards de dirhams, soit 3,52% du PIB représentant près de 960 dirhams/habitant/an.

Parmi les facteurs majeurs de la pollution ayant des impacts néfastes sur la santé, principalement celle des enfants, il y a lieu de souligner la pollution de l'air notamment au niveau des grandes villes. En effet, **le coût total lié à la pollution de l'air est évalué à 9,7 milliards de dirhams (1,05% du PIB)** <sup>3</sup>

Cette pollution est principalement due à la reconversion des zones de faible densité en zones d'immeubles, à l'imbrication des zones industrielles polluantes et des zones d'habitat, aux déficits quantitatifs et qualitatifs énormes des modes de transport collectifs intelligents, propres et sobres, etc.

Dans le même sens, la pollution des eaux et des sols figure parmi les points névralgiques, avec environ 964 millions de m<sup>3</sup> par an, des eaux usées épandues dans le milieu naturel par l'industrie et un taux de traitement des eaux usées domestiques urbaines qui ne dépasse guère 38 %.

Le Maroc produit annuellement 1,5 millions de tonnes de déchets industriels, dont 256 000 tonnes sont considérés comme dangereux. Les déchets industriels sont très souvent éliminés dans des décharges sauvages ou encore dans des points noirs et dans les cours d'eau sans aucun traitement ni contrôle, ce qui engendre de graves conséquences pour la santé publique et l'environnement. En ce qui concerne les déchets ménagers, le Maroc produit 5,4 millions de tonnes de déchets ménagers par an, dont 26% à Casablanca. Seulement 37% des ordures ménagères sont mises en décharges contrôlées et moins de 10% sont recyclées, dans de mauvaises conditions.

## vii. Fortes pressions sur l'alimentation en eau potable des villes accentuées par les changements climatiques

Concernant les ressources en eaux de surface; le potentiel hydrique du Maroc est estimé en année moyenne, à près de 22 milliards de mètres cubes par an, soit l'équivalent de près de 700 mètres cubes par habitant et par an, inférieur au seuil de 1 000 m<sup>3</sup>/hab/an, communément admis comme seuil au-dessous duquel des pénuries et des crises latentes de l'eau apparaissent.

Le Maroc détient la 19<sup>e</sup> place des pays de la région MENA les plus menacés de pénurie d'eau. A plus court terme, le stress hydrique commencera à atteindre des niveaux critiques au Maroc dès 2020, d'où l'urgence de déployer le Plan national de l'eau (PNE) et de le mettre à jour à un horizon de 2050 en y intégrant les incidences du changement climatique.

2 - Département ministériel chargé de l'environnement / Banque mondiale : Rapport sur le coût de la dégradation de l'environnement au Maroc, Janvier 2017, pp. 16-22 in [http://www.environnement.gov.ma/images/Mde\\_PDFs/Le\\_Cout\\_de\\_la\\_Degradation\\_de\\_l-Environnement\\_au\\_Maroc.pdf](http://www.environnement.gov.ma/images/Mde_PDFs/Le_Cout_de_la_Degradation_de_l-Environnement_au_Maroc.pdf)

3 - idem

Dans ce cadre, les villes marocaines rencontrent quatre grands défis :

- **une bonne gestion des quantités d'eau potable reçues** : malheureusement une grande partie de l'eau potable introduite dans le réseau de distribution des villes est perdue à cause des fuites déclarés ou non par les opérateurs. Dans certaines villes, les taux de déperdition atteignent parfois les 45%. Il est nécessaire d'avoir plus de transparence et de doubler d'efforts dans la maintenance des réseaux de distribution au lieu de recourir à de nouvelles mobilisations et traitements d'eaux trop coûteuses pour le citoyen et l'environnement ;
- **un bon approvisionnement en eau potable bien planifié et anticipé**, lui permettant d'éviter des crises temporaires d'adduction en eau de courte ou moyenne durée avec tout l'impact social et économique sur les résidents de certaines villes. Ceci exige plus qu'une concertation, un accord préalable de l'ONEE, lors de la planification et la programmation par les agences urbaines ou les élus de nouveaux projets urbains ou touristique qui exigent une consommation excessive d'eau (Nouveaux golfs, nouvelles zones industrielles, transformation des zones villas en R+4 ...), car l'augmentation du débit hydrique d'une ville exige une planification à long terme ;
- **la réutilisation des eaux usées et des eaux de pluies** : Les volumes annuels des rejets des eaux usées des villes ont fortement augmenté au cours des trois dernières décennies. Ils sont passés de 48 millions à 500 millions de m<sup>3</sup> de 1960 à 1996 pour atteindre 700 millions m<sup>3</sup> aujourd'hui. De plus, avec l'extension urbaine, la masse d'eau de pluie de ruissellement est de plus en plus importante ;

Les eaux usées à épurer et les eaux de pluie à collecter sont devenues un bien trop précieux pour ne profiter qu'à nos égouts. D'où la nécessité d'installer au moins pour les nouveaux lotissements des réseaux séparatifs et la généralisation des stations d'épuration ;

- **Assurer un financement durable** : en effet, deux grands programmes nationaux d'assainissement en milieu urbain puis rural (PNA et du PNAR), ont été attribués en grande partie à l'ONEE sans possibilités de recouvrement ou même de débat et concertation claire ne faisant qu'empirer la situation actuelle.

### viii. L'accès au logement décent

En 2014, le parc national de logements s'élevait à 8,86 millions d'unités d'habitation, dont 6,19 millions en milieu urbain soit 69,8%. La répartition des ménages selon le type de logements occupés en milieu urbain montre une augmentation de la part des maisons marocaines modernes de 62,6% en 2004 à 65% en 2014 et celle des appartements de 12,4% à 17,5%. On constate aussi une baisse des maisons traditionnelles de 8,1% à 5,5% et de l'habitat sommaire ou bidonville de 8,2% à 5,2%.

La part des logements occupés en milieu urbain est passée de 60,1% à 65,4%. Les logements vacants comptent 1 087 146 unités en 2014, dont 90,7% en milieu urbain.

D'autre part, en 2014, le nombre des sans-abris au Maroc s'élève à 7226 personnes contre 7308 en 2004, soit une légère diminution de 1,1%. La quasi-totalité des sans-abris (89%) vivent en milieu urbain.

## ix. L'éducation de qualité pour tous

Sur le registre de l'éducation et l'alphabétisation dans les villes, le taux d'analphabétisme est passé de 29,4% en 2004 à 22,6 % en 2014. Cette baisse est à l'image d'une amélioration enregistrée globalement au niveau national, du fait que ce taux a basculé de 43,0% à 32,2%. En sus, 27.7% de la population citadine âgée de 10 ans et plus ont déclaré en 2014 n'avoir jamais fréquenté un établissement d'enseignement public ou privé, contre 29.5% en 2004.

Pour être efficace, la réforme éducative devrait s'attaquer aux contraintes majeures, dans le cadre d'une « thérapie de choc » visant à provoquer un « miracle éducatif », c'est-à-dire une amélioration très significative du niveau des élèves. Cela passerait par la modernisation de l'écosystème éducatif dans son ensemble; une meilleure sélection et formation des enseignants; l'adoption d'une nouvelle gouvernance de l'école publique, basé sur la contractualisation, l'autonomie des établissements, la responsabilisation et le rendre compte, un système d'évaluation fort, continu et indépendant; le développement d'une offre éducative alternative (écoles à charte, chèque-éducation, écoles libres, etc.); et la promotion des compétences dites du XXI<sup>e</sup> siècle, notamment par un plus grand usage des technologies de l'information et de la communication à l'école.

Que l'on se place sur le plan des droits de l'homme, de l'égalité des chances ou encore de l'efficacité économique, il faudrait veiller à ce que tous les enfants puissent bénéficier d'une meilleure protection et d'un meilleur développement lors de la petite enfance.

Dans ce domaine considéré comme sensible, d'une importance cruciale sur le développement humain et économique des villes; les décideurs et les gestionnaires de la ville ont une grande responsabilité pour s'impliquer dans sa réforme et accompagner les établissements, en plaidant auprès des gouvernements (ou sont représenter leurs propres parties politiques), pour accélérer les réformes de ce secteur. Il faudrait mettre en œuvre rapidement les curricula régionaux et locaux qui doivent occuper 30% du temps scolaire (selon la charte nationale de l'éducation et la formation) et intervenir dans l'entretien des établissements dans le cadre des compétences partagées.

Un effort réel doit être fourni par la ville pour créer un climat environnemental et culturel favorable autour des établissements scolaires, en plus de la promotion et le soutien des activités parascolaires et l'implication dans les efforts de lutte contre le décrochage scolaire, la violence, les drogues ... De plus les villes doivent œuvrer pour le développement des bibliothèques municipales, des médiathèques et des centres culturels, en mobilisant les moyens de promouvoir le transport scolaire et celui des sorties et visites de terrain.

Rempoter le pari de la compétitivité de la ville comme du territoire national reste tributaire d'un contrat social fondé sur la promotion d'une société ouverte qui implique le renforcement des institutions, le recentrage de l'action de l'Etat sur ses fonctions régaliennes, le développement du capital humain et le renforcement du capital social. Une importance particulière devrait être ainsi allouée à la formation de ressources humaines de haut niveau, à travers l'affermissement de la formation professionnelle, l'amélioration des taux de scolarisation, la recherche d'une bonne adéquation des formations aux besoins du marché de l'emploi et l'accélération de la mise en œuvre des réformes inscrites dans le cadre de la charte de l'enseignement. Ces actions doivent s'inscrire dans le cadre

d'une gouvernance globale et coordonnée permettant des évaluations régulières et des ajustements continus, sans omettre de s'ingénier à juguler les figures de malaise social au travers des efforts de mixité urbaine et de recomposition socio-spatiale.

## x. La mobilité, la connectivité et le transport durable

La mobilité urbaine est appelée à répondre aux besoins de l'accroissement de la population et de l'étalement urbain, en renforçant la sécurité routière, réduisant les émissions des GES et en donnant l'accès aux couches sociales défavorisées à des modes de transport sûrs et abordables.

Pour une ville qui se veut économiquement efficace, durable et inclusive, le développement des transports publics urbains représente un enjeu économique et social majeur. Il ne s'agit pas d'une fin en soi, mais d'un levier fondamental au service des politiques d'aménagement durable.

La connectivité, le transport et les déplacements urbains constituent des questions épineuses qui préoccupent aussi bien le simple citoyen que les pouvoirs publics. Ces questions suscitent de nombreuses controverses politiques, socio-économiques et techniques pour les concentrations urbaines, notamment les métropoles confrontées à un triple défi : maîtriser l'étalement urbain, satisfaire les besoins croissants de mobilité et assurer la cohésion sociale en inscrivant les aménagements y afférents dans une démarche de développement durable.

La connectivité est une question capitale de la ville, elle ne peut être pensée et réalisée, qu'en lien directe et fort avec :

- La planification urbaine, car au niveau des villes qui cherchent la durabilité et l'optimisation, la répartition des différents bassins de travail (lotissements industriels ou services), au niveau des différentes zones permettra de réduire les déplacements des citoyens pour leur travail, permettant une répartition des axes de déplacement évitant l'embouteillage et facilitera les transports collectifs ;
- La bonne connectivité par des trams ou autres moyens de transport collectif entre la ville et ses centres satellitaires. C'est le seul moyen capable de mettre fin à l'étalement urbain infini avec toutes les mauvaises conséquences, en permettant aux personnes de s'installer à la périphérie et en développant une multipolarité de la ville, tout en permettant d'avoir entre la ville et ses satellites, des forêts urbaines et de l'agriculture urbaine comme espace de vie et de loisir essentiels à un bon vivre recherché par la population urbaine ;
- L'E-gov en généralisant les TIC pour les services administratifs à distance, ou en ayant des guichets unique, ce qui réduira les déplacements inutiles des citoyens ;
- En travaillant sur la multimodalité qui permettra une complémentarité entre le transport en commun : tramway – bus et la mobilité douce par les bicyclettes. Pour cela, il faudrait développer des solutions pour les petites distances, dont les concepts et les mécanismes sont adaptés au contexte marocain. Dans les villes du nord, le retour aux bicyclettes est spectaculaire : à Amsterdam, ils ont plus de bicyclettes que de citoyens et à Marrakech, on abandonne la bicyclette, pour de multiples raisons en

partie culturelles car on associe la bicyclette à la pauvreté. Donc il y a aussi un grand travail à faire sur la sensibilisation des citoyens et le changement des comportements ;

- L'éducation sur le transport qui poussera les citoyens à choisir des moyens de transport différents adaptés à chaque situation afin de freiner cette orientation vers les voitures de plus en plus grande pour tous les déplacements.

Pour une ville qui se veut économiquement efficace, socialement cohésive et écologiquement viable, le développement des transports publics urbains représente un enjeu sociétal majeur. Il ne s'agit pas d'une fin en soi, mais d'un levier fondamental au service des politiques d'aménagement et d'urbanisme, lequel est fortement lié à plusieurs considérations interdépendantes, à savoir : l'essor économique, l'équité sociale, la qualité de vie urbaine, la cohérence spatiale, la préservation et la mise en valeur environnementale, voire les spécificités culturelles.

Les enjeux à cet égard sont multiples. D'abord, le droit au déplacement fait partie du droit à la ville. Ensuite, les enjeux socioéconomiques renvoient aux effets négatifs du recours accru à la voiture particulière qui remet en cause le fonctionnement de la ville, accentue les inégalités socio-spatiales et engendre des surcoûts. Un déplacement en voiture particulière consomme 90 fois plus d'espaces et d'infrastructures financées par la collectivité qu'un déplacement en transport public. L'investissement dans ce dernier a un effet d'entraînement économique positif et peut réduire les dépenses de mobilité à 50%. Enfin, les enjeux environnementaux se traduisent en termes de nuisances, pollution, bruit, congestion et consommation d'énergie d'origine fossile. Les transports urbains au Maroc génèrent le 1/5 des émissions de GES et le 1/3 de la quantité globale de CO<sub>2</sub> avec une croissance annuelle de près de 5%. La pollution atmosphérique atteint, à Casablanca, Tanger et Marrakech, des niveaux mesurés en PM2.5, amplement au-dessus du seuil préconisé par l'OMS<sup>4</sup>. Son coût est estimé à 0.8 % de PIB. C'est ainsi que l'automobile est largement dénoncée devant le transport collectif.

## **xi. Développement du potentiel de créativité, d'innovation et de valorisation du capital immatériel et culturel des villes**

L'économie des villes reste faiblement tournée vers l'innovation, la créativité, et la recherche appliquée. En 2014, seulement 300 brevets résidents ont été déposés au Maroc, ce qui représente moins de 10 brevets par million d'habitants, parmi lesquels à peine 50 ont été déposés par des entreprises. À titre de comparaison, le Brésil a déposé 24 brevets par million d'habitants, la Turquie 65, et la Pologne 124.

Il est indispensable de s'appliquer au changement des mentalités et d'instaurer une culture d'encouragement de la créativité et d'innovation au sein de l'école, des structures familiales et de l'administration. L'enjeu est d'assurer un climat propice et une large adhésion de tous les acteurs aux mutations socioculturelles souhaitées vers une culture d'initiatives, d'entrepreneuriat et d'innovation.

*4 - Un progrès significatif est obtenu ces dernières années suite à la restriction des importations de véhicules de plus de 5 ans, l'adoption des normes de carburant plus strictes. Toutefois, le manque à gagner est grand, sachant que le transport est le premier consommateur d'énergie au Maroc avec près de 40% de la consommation finale des produits pétroliers. Le transport routier représente 88% de la consommation énergétique du secteur du transport dont 35% pour les véhicules particuliers et 41% pour le parc circulant du transport routier de marchandises.*

L'ambition est d'orienter les talents vers les créneaux émergents de création de richesses, à savoir l'économie créative de l'innovation et de la connaissance, articulée autour de nouvelles technologies vertes de l'information et de la communication.

### 3. Importance et nécessité des approches normatives pour le développement des villes durables au Maroc

Nul ne peut nier les initiatives, projets et actions publics qui annoncent l'intégration des aspects environnementaux, sociaux et économiques dans les actes de planification et d'aménagement des territoires. L'effort a été entrepris pour changer le cap vers des démarches répondant aux critères de durabilité, porteuses de cohésion sociale et d'inclusion économique dans le respect de l'environnement.

Au-delà de l'établissement du SNAT, des SRAT, SDAU, PA, etc. pour doter les collectivités territoriales, notamment les villes en outils de planification et gestion, il y a lieu de souligner que le Maroc a essayé d'institutionnaliser le développement durable via la Charte Nationale de l'Environnement et du Développement Durable<sup>5</sup> et de son processus d'opérationnalisation.

Au terme de ce qui précède, peut-on évoquer le paradoxe "initiative-inertie" en matière du développement durable au Maroc. Le discours officiel, les réflexions, les débats et les programmes visant l'aménagement du territoire, la protection et la valorisation de l'environnement ne manquent pas. Cependant, le concret demeure insignifiant à tel point qu'on peut parler d'une certaine inertie face à une problématique manifeste.

Par ailleurs, le bilan et la répartition des normes marocaines par secteur montrent que la normalisation touche les domaines de l'industrie, bâtiment et travaux publics, la santé, sécurité et environnement, etc. tandis que l'implémentation de la durabilité dans villes, à l'instar des normes Iso 37120 & 37101 et STAR Communities Index, n'est pas encore couverte. Il est important de noter, que l'Institut Marocain de la Normalisation (IMANOR)<sup>6</sup> sous une initiative commune avec le CESE vient de s'engager dans ce chantier jugé très important, en amorçant un projet de norme marocaine en la matière, en vue de jalonner les processus d'implémentation de la durabilité urbaine, incitant les conseils élus à s'engager dans la labélisation des villes.

Une politique publique est une séquence de stratégies et d'actions apportant des réponses juridico-institutionnelles et techniques à une situation jugée problématique. Toutefois, par-delà les déficiences multiformes des villes, il n'y a ni politique de la ville qui préconise la normalisation de la durabilité, ni canevas méthodologique partagé qui peut l'insinuer au niveau des villes marocaines. C'est pourquoi, il faut renforcer l'arsenal

5 - Dahir n° 1-14-09 du 4 Jomada I 1435 (6 mars 2014) portant promulgation de la loi cadre n° 99-12 portant charte nationale de l'environnement et du développement durable (BO n° 6240 du 20 mars 2014)

6 - Dahir n° 1-10-15 du 26 safar 1431 (11 février 2010) portant promulgation de la loi n° 12-06 relative à la normalisation, à la certification et à l'accréditation, BO n° 5822 du 1errabii II 1431(18-3-2010). Cette loi a mis IMANOR comme établissement public et représentant du Maroc auprès des organismes internationaux, régionaux et étrangers de normalisation. IMANOR est sous la tutelle du Ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Investissement et de l'Economie Numérique.

normatif et réglementaire national, encourager les initiatives visant la promotion des référentiels relatifs aux différents aspects du développement durable, développer et mettre en œuvre des stratégies communes de développement et de vulgarisation au niveau national des normes et de la certification notamment dans le domaine de la durabilité urbaine.

## 4. Principales conclusions du diagnostic des déficits en matière de durabilité du développement actuel de la ville marocaine

### Constats liés à l'offre actuelle de la ville en matière de durabilité

#### **i. La ville marocaine n'est pas encore érigée en projet de société commun suffisamment démocratisé, partagé et approprié par ses citoyens :**

Le projet de ville n'occupe pas la place qu'il requiert dans les politiques publiques. Certes, c'est une préoccupation nationale, mais celle-ci reste en deçà des problèmes structurels de la ville et de son poids en termes démographique, économique et social.

La ville durable doit incarner un projet de société, dans lequel les dimensions sociopolitiques, économiques, culturelles, éducatives et spatiales se conjuguent. On ne peut pas espérer un développement urbain durable sans pouvoir fédérer les apports intellectuels, empiriques et affectifs de l'ensemble des acteurs politiques, économiques et sociaux. Force est de constater que le développement urbain interpelle une démarche participative et une mobilisation de l'ensemble des acteurs.

La ville marocaine manque globalement de vision clairvoyante, intelligible et co-construite. Elle ne peut être partagée et introvertie que si les citoyens sont associés à son façonnement et jouissent de ses qualités symboliques. Toutefois, la ville est souvent un produit autoritaire, technocratique voire le résultat de dynamiques tendancielle. Rares sont les élus qui portent un projet de développement urbain clair et cohérent. Cette question est généralement frôlée dans les programmes des partis politiques; lesquels ne traitent la durabilité urbaine que d'une manière fragmentaire. De même, il n'est pas usuel, dans les actions publiques et associatives, de vulgariser un projet de ville au profit des acteurs et de la population.

Malheureusement, le rapport constate que ce sont les politiques sectorielles qui façonnent les espaces urbains en l'absence de convergence et de cohérence de l'action publique dans la ville.

Nous sommes actuellement loin de revendiquer la reconversion d'un espace urbain, la dégradation d'un jardin public ou l'atteinte à un emplacement réservé à un équipement d'intérêt général. Il n'est pas de coutume de se soulever contre un parti d'aménagement jugé déséquilibré ou arbitraire; alors que c'est la conscientisation collective qui puisse concourir à la production d'une ville cohésive, compétitive et durable.

Parmi les enseignements tirés du benchmark mené auprès de Lille (France), Montréal (Canada), Malmö (Suède), Songdo (Corée du Sud), Kigali (Rwanda) et Bogota (Colombie), il



y a lieu de souligner que la ville durable n'est pas un prototype à transplanter, les modèles existants sont multiples et diversifiés. Cependant, les expériences réussies témoignent d'une capacité à se mobiliser, s'engager et s'organiser suivant des politiques urbaines claires animées par un mouvement de conscientisation collectif.

## **ii. Le système de gouvernance est jugé déficient et inadapté aux enjeux et exigences de la ville durable et particulièrement pour les métropoles :**

Le système de gouvernance de la ville renvoie à une situation longtemps verrouillée quant au manque de coordination des autorités publiques, des instances élues et des institutions administratives. Il est facile de relever des chevauchements qui génèrent des situations de cloisonnement et de réticence entre les échelons de gouvernance territoriale, d'une part et entre l'Etat et les pouvoirs élus, d'autre part. Une telle interférence provoque des situations de conflits et de blocage dans la prise de décision qui ne sont pas toujours sans impact sur la gestion et le devenir de la ville.

Le poids du contrôle exercé par l'Etat sur la ville est encore jugé excessif. L'Etat n'a pas renoncé définitivement à son approche centralisatrice. Les principes de libre administration et de subsidiarité n'ont pas encore trouvé leur plein sens. En sus, la déconcentration administrative est peu concluante, puisqu'il s'agit de simples délégations de signature et non pas d'actes forts de transfert de pouvoirs du centre vers le territoire. Le développement urbain durable passe forcément par une véritable décentralisation accompagnée voire précédée par l'élargissement de la déconcentration administrative comme préalable incontournable à la gouvernance de la ville.

Les villes ont besoin de conseils élus qualifiés et de responsables dignes de leurs prérogatives en matière de gouvernance urbaine et de management opérationnel. Néanmoins, il n'est pas surprenant d'être devant des élus et des responsables administratifs profanes en matière de règles de droit, stratégies, chartes et programmes découlant des lois, schémas d'aménagement, plans d'urbanisme, et études sectorielles.

Les discours officiels, les réflexions, les débats et les programmes faisant mention au développement durable ne manquent pas, à savoir : la SNDD, l'INDH, la SNU, le SNAT, la Stratégie Nationale d'Efficacité Energétique, la Stratégie Nationale du Numérique, la Stratégie Nationale de Développement de la Logistique Urbaine, le Programme des Villes Nouvelles et des Nouveaux Pôles Urbains, la stratégie Rail 2040, le Plan National d'Assainissement Liquide, le Plan National d'Assainissement Solide, etc. mais leur intégration territoriale dans les programmes de développement des villes et dans la planification urbaine n'est pas structurée.

Parfois, c'est le centralisme de l'Etat qui influence négativement la ville. La décision de créer une ville nouvelle est jusqu'à présent l'apanage du pouvoir central suivant une démarche top-down et au gré des opportunités foncières publiques sans que leur création ne soit fondée ni sur une construction ascendante, ni sur une planification stratégique relevant de l'aménagement du territoire ou de l'urbanisme prévisionnel.

Les moyens des communes sont limités et aucun dispositif juridico-institutionnel n'est encore prédéfini pour garantir la durabilité des modèles urbains en cours de réalisation.

Peut-on ajouter la littoralisation des grandes villes, le recouvrement fiscal, le sort de l'école publique, la concession des services urbains, l'absence de système de subvention des énergies renouvelables, l'accès des projets des énergies renouvelables au marché électrique de la moyenne et la basse tension et bien d'autres actes qui relèvent de l'Etat et qui trouvent leur résonance au niveau de la ville.

La procédure de dérogation, pratiquée en matière d'urbanisme en marge de la loi, est une réaction à l'image d'une gouvernance qui apporte des réponses partielles mais malheureusement souvent partiales à la question urbaine.

Multiples sont les moyens prévus par le dispositif juridique en vigueur qui ne sont pas bien mis en œuvre. L'intercommunalité, les établissements de coopération intercommunale (ECI), les groupements, les mécanismes de coopération, de partenariat et de contractualisation, la gestion moderne par les objectifs suivant des indicateurs de suivi, de réalisation et de performance, les techniques de suivi et d'évaluation, ainsi que les systèmes d'information sont des exemples des déficits dans la gouvernance des villes.

### **iii. La société civile des villes souffre de plusieurs contraintes pour assumer les multiples prérogatives en matière de participation, de concertation et d'évaluation des programmes de développement auprès des instances de gouvernance locale**

La constitution et les lois organiques de la régionalisation ont consacré le principe de la démocratie participative au niveau local et ont créé des mécanismes de concertation avec les citoyens et les associations locales. Par ailleurs, le Maroc s'est doté en 2017, de la loi organique n° 44.14 relative aux pétitions ainsi que la loi organique n° 64.14 relative à la présentation de motions en matière de législation au niveau national, régional et local.

La société civile des villes jouit également de prérogatives importantes en matière de participation à l'élaboration le suivi de mise en œuvre et d'évaluation des politiques et programmes de développement des villes. Cette participation effective et élargie des citoyennes et des citoyens est considérée, partout dans le monde comme dans les différents référentiels normatifs, comme condition sine-qua-none de la transition vers des villes durables.

Certes, la démocratie représentative est un choix irréversible et indispensable impliquant des conseils élus dans la gestion de la chose publique, toutefois elle démontre au Maroc comme ailleurs des limites en matière de gouvernance urbaine, si elle n'est pas consolidée et accompagnée par la démocratie participative.

En effet, l'abstention des citoyennes et des citoyens à la vie politique locale de la ville, au regard du faible taux de participation aux élections communales, entache les processus démocratiques.

Nous sommes appelés à **développer une démocratie participative réelle**, à approfondir la réflexion sur la perception et le niveau de confiance des citoyens dans les partis politiques et à multiplier les initiatives d'intéressement et de mobilisation des jeunes, des cadres et des femmes à la vie politique en vue d'assurer la participation des citoyennes et des citoyens conformément à l'article 11 de la Constitution.

Assurément, le processus de la démocratie locale affronte plusieurs difficultés contraignant l'optimisation de la prise de décision et l'appropriation des projets de développement. La démocratie participative se situe jusqu'à présent dans les champs des discours, des textes voire des dispositifs institutionnels sans grande emprise sur la réalité. Ni les élus, ni les activistes de la société civile ne peuvent être satisfaits de quelques rencontres occasionnelles qui révèlent une asymétrie informationnelle, provoquant des frustrations relationnelles plutôt que de constituer une force de proposition et des centres d'initiative. La démocratie participative a besoin de nouveaux mécanismes adaptés au contexte national, innovants et transparents. La ville doit prévoir les moyens nécessaires pour impulser la mise à niveau de la société civile, renforcer ses capacités et favoriser son réseautage.

L'effort doit être fourni également par la société civile pour que son champ d'intérêt ne se confine pas aux préoccupations thématiques ou sectorielles. L'invention de la ville durable, la recomposition spatiale, l'intégration urbaine, la cohésion sociale et bien d'autres questions relatives aux politiques de la ville sont à insinuer davantage dans les perceptions du tissu associatif.

Tout comme la société civile, le secteur privé doit aussi s'impliquer dans le devenir de la ville. L'interface collectivité territoriale - secteur privé est consolidée par l'instance consultative, instaurée au niveau du conseil de la région, en partenariat avec ses acteurs économiques, chargée de l'étude des affaires qui y portent sur la création de la richesse. La loi incite également la commune, au même titre que les autres collectivités territoriales, à développer des conventions de coopération et des liens de partenariat avec le secteur privé.

Par ailleurs, les procédures d'élaboration de l'étude d'impact environnemental des projets d'investissement et des documents d'urbanisme font appel également à la consultation des populations et associations locales. Néanmoins, on constate à ce jour que ce processus souffre aussi d'une part, du manque de standardisation des méthodes de dialogue, d'expression des avis et de plaider, et d'autre part, de la faible capacité des associations locales en matière de réseautage et d'analyse des projets.

#### **iv. La ville marocaine a du mal à procurer à ses citoyens le sentiment de bien-être, de mixité sociale et de développement culturel et n'intègre pas les migrants dans ses préoccupations**

Le bien-être de la population dépend d'un environnement urbain porteur des valeurs et des conditions de mixité sociale, de solidarité, de sécurité, de santé, de salubrité et d'épanouissement. Au-delà des facteurs infrastructurels et structurels, ces aspects sont déterminants pour la création d'une ville inclusive et attractive. Toutefois, la ville au Maroc est généralement la résultante d'un ensemble de lotissements conçus en dehors d'une vision intégrée mettant la cohésion sociale et le bien-être au centre des intérêts.

Les normes admises dans les opérations de constructions relatives à l'habitat social ne permettent ni mixité sociale, ni bien-être. La densité excessive de 230 logements sociaux à l'hectare, la réduction de la hauteur sous plafond et l'exiguïté des voies et des espaces publics influencent, certes, le coût du produit mais elles remettent en cause la qualité de la vie urbaine. Cette complaisance favorise la reproduction des ségrégations, des exclusions et des risques sociaux dans des ensembles immobiliers défavorables.

La ville est, de plus en plus, le réceptacle des nouveaux malheurs et risques des temps modernes. C'est pourquoi, il faut réduire la fragmentation de la ville et les ségrégations urbaines à travers la répartition des fonctions urbaines, des équipements collectifs, des espaces publics et des repères identitaires sur l'ensemble des quartiers et secteurs de la ville pour donner aux habitants le sentiment de la dignité et le droit à la ville.

Vivre dans une unité de voisinage décente constitue un facteur décisif de l'insertion, de citoyenneté et du bien-être. L'enjeu est d'inculquer progressivement à la conscience collective une véritable culture d'urbanité et d'attachement à son quartier devant être perçu comme un bien commun.

La durabilité urbaine requiert un changement dans les comportements et les tendances de planification, de production et de consommation. A titre indicatif, aucune norme nationale opposable ne détermine le ratio d'espace vert à prévoir selon les densités et les vocations des secteurs. Aucune disposition réglementaire n'est établie pour permettre de dimensionner une voie d'une manière juste et mesurée. Autant dire que la programmation urbaine est souvent pratiquée par tâtonnement. D'emblée, on s'insère dans des logiques palliatives de rattrapage et de circonstance, au lieu d'agir dans le cadre de prospective.

La ville manque de charte culturelle mettant en évidence les principes et règles directeurs d'intégration urbaine, de cohésion sociale, de salubrité urbaine, de sécurité publique et de valorisation des dimensions mémorielle, symbolique et naturelles des villes.

En plus de l'effort de résorber le déficit en espaces verts, les villes marocaines doivent mettre en place les moyens et les mécanismes de sécuriser et d'accompagner le développement de ces espaces verts, à travers :

- la révision des plans d'extension des villes, afin d'interdire l'étalement continu et les dérogations, pour garantir une discontinuité des lotissements par des espaces dédiés aux forêts urbaines et à l'agriculture urbaine. Ces aménagements connaissent au niveau des villes des pays développés un franc succès ;
- le lancement de projets d'éco- quartiers et des concours d'embellissements des quartiers, par des pots de fleurs, des jardins de toiture... ;
- le financement de projets d'animation culturelle dans les parcs et les jardins, ce qui permet aux citoyens de s'appropriier ces espaces, au moins durant les weekends et les fêtes; au lieu de les transformer en simple lieu de passage et de les laisser aux délinquants ;
- l'utilisation par les élèves et les étudiants de certains grands parcs qui regorgent d'une grande biodiversité, comme outil d'éducation pédagogique et scientifique.

#### **v. L'espace public de la ville marocaine n'est pas sûr surtout pour les femmes ce qui entrave l'intégration de leur potentiel dans la vie active**

Selon les résultats de l'ENPVEF (enquête nationale sur la prévalence de la violence à l'égard des femmes) réalisée par le HCP en 2009, il semble que les femmes ne sont pas toujours en sécurité dans les espaces publics, plus particulièrement dans les villes, et ne peuvent pas jouir, au même titre que les hommes, de ces lieux en raison des violences de

toutes les formes perpétrées à leur égard. L'enquête révèle qu'en milieu urbain, sur une population de 5,7 millions de femmes âgées de 18 à 64 ans, 2,3 millions, soit 40,6%, ont été victimes au moins une fois d'un acte de violence, sous une forme ou une autre, dans un espace public de leur ville durant les douze mois précédant l'enquête. D'après cette même enquête, les femmes victimes de violences dans les lieux publics de nos villes appartiennent à toutes les tranches d'âge et toutes les catégories sociales.

De plus, on constate que les femmes citadines qui ont un niveau d'enseignement supérieur rapportent plus d'actes de violences que les autres femmes. En effet, plus le niveau d'instruction de la femme est élevé plus le taux de prévalence augmente. Il varie ainsi de 29% parmi celles n'ayant aucun niveau d'instruction, à 40,6% parmi celles ayant le niveau de l'enseignement primaire et à 57,9% parmi celles ayant un niveau de l'enseignement supérieur. Enfin, les résultats de l'enquête montrent que la violence à l'égard des femmes dans les espaces publics urbains est en particulier le fait des jeunes, tant en termes de victimes qu'en termes d'agresseurs, et que la saisie des autorités compétentes par les victimes pour déposer plainte reste encore faible. Cette insécurité peut être considérée comme l'un des facteurs de diminution du taux d'activité des femmes en milieu urbain.

Ce constat, interpelle quant à l'intégration de la femme par l'emploi qui n'est pas traduite par des mesures opérationnelles dans les programmes scolaires, dans la planification urbaine, ni dans les plans de développement des villes.

#### **vi. La faible appropriation d'une culture du développement durable et le manque d'une éducation à l'urbanité constitue une pesanteur à la ville :**

Promouvoir la culture du développement durable est l'un des enjeux majeurs de la SNDD. La quête d'une ville durable est, en fait, une quête d'une société inclusive qui donne un rôle primordial à la culture dans la construction du projet de développement urbain. La ville qui réussit son renouveau mise inéluctablement sur la valorisation d'une culture d'urbanité.

Il n'est pas habituel d'accorder une attention particulière à l'évaluation des impacts de la culture sur le développement durable. Les efforts consentis pour garantir l'inclusion sociale et la croissance équitable, et réduire l'impact du changement climatique ne pourront porter leurs fruits que si les aspects culturels de la vie communautaire sont pris en compte.

Les sources d'inspiration pour instiller la culture de la durabilité dans les politiques publiques urbaines sont multiples. Les chartes sur les villes durables, comme celles d'Alborg, Leipzig ou Quito sont riches en la matière. Pourtant, cette préoccupation est peu présente dans l'élaboration des schémas d'aménagement et d'urbanisme comme dans les plans d'actions communaux.

La ville, l'environnement et bien d'autres valeurs culturelles et sociétales restent des épiphénomènes dans les programmes d'enseignement. La perception d'un territoire urbain compétitif, convivial et durable mérite d'être ancrée dans le vécu comme dans le cours de l'élève. Le développement du goût, de la conscience et de la sensibilité à l'urbain chez l'enfant fait partie de son éducation. Qui plus est, le Maroc a besoin d'un « miracle éducatif » qui suppose, entre autres, la modernisation de l'écosystème éducatif

dans son ensemble et l'adoption d'une nouvelle gouvernance de l'école publique. Pour autant, il faut multiplier les modules de formation et de sensibilisation au profit des élus, de l'administration et de la population pour leur inculquer les valeurs du développement durable et d'urbanité.

### **vii. L'innovation et la recherche & développement sont des leviers de durabilité qui font défaut à la ville au Maroc :**

La ville qui ne favorise pas la création d'une société de l'information, qui n'exploite pas lucidement le potentiel des nouvelles technologies et qui ne facilite pas l'accessibilité de la population aux NTIC est une ville apathique. Sans promouvoir une culture d'entrepreneuriat, sans booster les métiers d'excellence et sans assurer les conditions d'implémentation des projets de R&D, nul ne peut prétendre à une ville compétitive et durable.

L'enjeu est d'assurer une large adhésion de tous les acteurs aux mutations socioculturelles vers une culture d'initiatives, d'entrepreneuriat et d'innovation. Il est impératif de créer un climat propice aux affaires, à l'innovation, à l'initiative et à l'engagement de toutes les strates de gouvernance territoriale et tous les acteurs pour servir la ville durable.

Le contexte national n'est pas au diapason des impératifs de l'économie créative, de l'innovation et de la connaissance. L'activité économique, qui ne se confine plus aux domaines agricole, industriel ou tertiaire, elle est de plus en plus cognitive mettant en jeu la production, l'information et la connaissance, et suscitant des concurrences acharnées.

La ville au Maroc est appelée à créer un environnement susceptible de libérer les énergies de recherche, d'ingéniosité, de développement et d'innovation. A ce titre, les villes, qui se veulent durables et d'avenir, accentuent leurs vocations sur les technopoles de créativité et les centres de recherche et d'excellence en intégrant les dimensions de développement durable dans leurs objectifs, programmes et domaines d'intervention.

### **viii. L'attractivité et la compétitivité économique de la ville au Maroc souffrent de manque de veille prospective et d'intelligence territoriale :**

En dehors des villes impériales, le tissu urbain subit une inflation démographique qui n'est guère induite par les besoins du secteur économique; alors qu'une ville doit se développer sur une base économique multifonctionnelle ayant trait à des plates-formes industrielles, scientifiques, cognitives, de services, etc. générant amplement de l'emploi.

Multiplés sont les villes marocaines qui manquent de vocation et d'infrastructures économiques, d'innovation et par conséquent d'attractivité. Souvent, les activités économiques ne sont ni planifiées, ni bien accompagnées.

Les questions de mobilité et de connectivité de la ville annoncent des déficiences énormes pour toutes les villes marocaines, sachant que les interdépendances et les interrelations entre la ville, ses couronnes périurbaines, son réseau urbain et son branchement économique à l'échelle internationale sont déterminantes quant à son développement et son devenir.

La ville, qui réunit l'attractivité économique sans sacrifier les facteurs d'intégration, de cohésion sociale, de cohérence spatiale et de durabilité, constitue tout naturellement un cadre favorable à l'investissement et à la création d'opportunités et de richesses multiples.

Les villes marocaines présentent plusieurs gâchis en termes de création des richesses et d'emploi. Elles ne tirent pas profit du potentiel de recyclage des déchets solides. 37% seulement des ordures ménagères sont mises en décharges contrôlées et moins de 10% sont recyclées. En plus, la pression sur les ressources naturelles et les milieux a entraîné en 2014 un coût de dégradation de 3,52% du PIB. La transition vers une économie circulaire et verte est encore lente, sachant le taux de pénétration des énergies renouvelables dans les villes est jusqu'à présent peu significatif.

La majorité des villes marocaines ne sont pas suffisamment inscrites dans les dynamiques internationales. Leur branchement dans les chaînes de valeurs mondiales est limité. D'où l'arrimage de la compétitivité de l'économie nationale qui dépend amplement de celle des villes et métropoles.

La ville marocaine est appelée à inspirer les bonnes pratiques, quant aux systèmes de normalisation et de labélisation préconisés à l'échelle internationale, comme elle est amenée impérativement à s'inscrire dans les logiques des ODD et à se positionner via un portefeuille de projets éligibles pour profiter des mécanismes de financement mondiaux.

Les métropoles nationales ne sont pas assez branchées aux valeurs de créativité et de compétitivité, eu égard aux risques inhérents à la globalisation. Leur efficacité à attirer l'investissement et à générer le développement est largement tributaire de la qualité de l'environnement économique et social urbain.

Les villes répondent, selon leurs potentialités, leurs pesanteurs et leurs niveaux d'ambition, aux impératifs du développement, de la cohésion sociale, de la cohérence spatiale, du changement climatique, de la sobriété en consommation de ressources naturelles, de la qualité de vie et de la compétitivité territoriale.

### **ix. La localisation et le suivi de l'atteinte des ODD de l'Agenda 2030 n'est pas prise en compte dans les phases d'élaboration et d'évaluation des programmes de développement des villes**

Les ODD de l'Agenda 2030 adoptés par le Maroc en septembre 2015 ont fait l'objet de plusieurs réflexions au niveau national mais à ce jour, le Gouvernement n'a pas publié sa feuille de route, son calendrier ni le budget associé à leurs mises en œuvre au niveau sectoriel, régional et local et notamment au niveau des villes.

Par ailleurs, on observe que ni les élus locaux ni les citoyens et les associations locales ne sont associés aux débats sur cette question cruciale de localisation des ODD et leurs intégrations dans les programmes et les projets d'investissement et d'infrastructures de développement.

#### **Constats liés à l'organisation et la gestion des moyens de la ville :**

### **x. La planification de la ville marocaine est entachée d'insuffisances en matière de durabilité et d'intégration au niveau régional et national :**

En l'absence de systèmes de conception, de normalisation et de labellisation des villes durables à l'échelle nationale, les études portant sur le développement urbain à long terme seraient hasardeuses. Une politique de la ville s'impose pour insinuer les objectifs

de la certification ISO de la durabilité et les canevas méthodologiques y afférents au niveau des villes marocaines.

La ville n'est pas prémunie contre le sous-dimensionnement de ses composantes urbaines, notamment la trame verte, les espaces publics libres, les équipements de sport et de loisir, ainsi que la voirie. Le dispositif juridique national ne stipule aucune norme pour dimensionner judicieusement le réseau viaire urbain. Aucun argument irréfutable ne permet de définir la rentabilité d'une place publique ou d'une voie et la durabilité de leurs rôles. La conception à cet égard est empirique et dépend du niveau d'ambition de la ville et des considérations techniques et financières.

Quand la procédure prévaut sur le savoir et le savoir-faire, la planification urbaine s'assimile à un simple acte de gestion administrative en suivant un rituel de commissions, de réunions et de procès-verbaux. Des déficiences structurelles persistent comme l'inadéquation entre les exigences d'une mobilité durable et une planification urbaine usuelle. Les processus d'élaboration et de concrétisation du PDU ne sont pas systématiquement compatibles avec les documents de planification urbaine, notamment le SDAU pour produire une ville compacte, coordonnée et connectée.

La méthode empruntée, depuis un siècle, dans le domaine de la planification urbaine au Maroc a généré une crise d'identité et d'expression culturelle et partant une crise d'efficacité. Il s'agit du fonctionnalisme qui fait recours au zonage excessif et qui entraîne des divisions spatiales et des ségrégations sociales corrélatives. L'espace urbain est considéré comme objet absolu et non comme système d'éléments en interaction ayant des profondeurs humaines et culturelles.

La planification urbaine, telle qu'elle est pratiquée au Maroc, ne favorise guère la réduction des distances socio-spatiales. Il est nécessaire d'assurer l'articulation des séquences urbaines et des espaces publics au niveau de chaque quartier et de chaque secteur de la ville.

La planification urbaine comme la gestion de la ville, à l'échelle nationale, sont encore loin de répondre aux exigences de l'écologie urbaine. L'urbanisme n'est pas encore porteur d'une pensée écologique, à même de rendre compatibles l'action publique, la connaissance du milieu et la prospective.

Nombreuses sont les villes marocaines qui sont mono-centriques. La poly-centralité urbaine est un exercice difficile lorsqu'il consiste à personnaliser la réponse à un contexte socio-spatial et économique précis. Cette multi-centralité stimule la multipolarité de la ville et la fluidité des déplacements, ce qui revient à considérer l'espace urbain comme un ensemble de pôles d'attraction et de croissance. Le tout est à configurer en tant que système organique.

Quelles que soient la capacité du concepteur, sa flexibilité, sa rigueur méthodologique et sa conduite pédagogique, il ne peut prétendre à la rationalité absolue parce que la planification d'une ville s'engage dans un champ multidisciplinaire, multi-acteurs, multidimensionnel et multi-échelles. La ville durable interpelle le croisement des approches économiques, sociologiques, environnementales et techniques ainsi que le concours de la société civile et des habitants en vue de révéler leurs perceptions, leurs valeurs d'usage et leurs besoins.



Il est difficile de s'appliquer à l'élaboration d'un plan d'aménagement pour un espace déséparé. Il faut se souscrire aux logiques d'une planification multi-échelle qui observe l'articulation entre le SNAT, le SOFA, le SRAT et le SDAU comme documents de référence hiérarchisés avant de basculer vers l'établissement du plan d'aménagement. Une vision intégrée de la ville, de ses espaces périurbains et de son cadrage territorial s'impose. Le PDR, le PDPP, le PAC, l'agenda 21 local et le plan climat des villes sont également hiérarchisés et doivent s'insérer dans les orientations découlant de l'aménagement et de l'urbanisme. Ainsi, la programmation stratégique de la ville rassemble des programmes de développement et des plans d'actions intégrés et complémentaires. A défaut de visibilité stratégique, l'acte de planification urbaine se réduit aux tractations et compromis. Le plan d'aménagement s'apparente, souvent, à un dessin des formes urbaines "immuables" sans profondeur humaine, ni contenu économique.

#### **xi. L'inefficience de la gestion actuelle des moyens fonciers, humains et financiers de la ville ne contribue pas à son développement durable :**

La ville ne maîtrise pas son foncier qui continue à entraîner des charges accrues pour les finances publiques à défaut d'une prospective dans la gestion des sols urbains et périurbains, sachant qu'on a besoin de mobiliser annuellement une assiette foncière urbaine de l'ordre de 5900 ha.

On a tendance à ouvrir à l'urbanisation les opportunités foncières publiques au détriment, parfois, de la cohérence territoriale, ce qui suscite des surcoûts liés à l'étalement urbain et aux dépenses supplémentaires des infrastructures et des déplacements urbains.

Le financement de la ville n'est pas assuré par la ville. La ville produit des richesses et demeure pauvre. Elle ne capte pas une partie de la plus-value pécuniaire en cas de changement de zonage ou de règles d'utilisation du sol au profit d'une parcelle. Si la justice foncière et l'équité fiscale sont à garantir, il ne faut pas que l'intérêt privé prime sur l'intérêt communautaire et que la propriété foncière privée soit plus influente sur le devenir de la ville.

La commune met en place la voirie, le système de transport et les réseaux divers, mais généralement elle ne tire pas profit des plus-values qui en résultent. En plus, il y a des dispositions réglementaires qui ne sont pas mises en œuvre et qui sont de nature à participer au budget de la commune. A souligner la contribution des riverains à la création de la voirie communale conformément aux articles 37, 38 et 39 de la loi 12-90 relative à l'urbanisme et la possibilité de partager la plus-value générée par l'urbanisme entre l'Etat et les propriétaires fonciers selon les conditions prévues dans l'article 59 de la loi n°7-81 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et à l'occupation temporaire.

Le système de financement des villes nouvelles montre une certaine limite, du fait que seul l'opérateur assume la réalisation des équipements in site et hors site du projet, ce qui pose des difficultés de retour sur investissement dans l'horizon temporel de la ville. L'insuffisance du modèle de financement basé sur les ressources de la péréquation et l'impact financier résultant de l'inadéquation des taxes immobilières (TNB, Taxes sur le lotissement et la construction) au vu de la nature et la durée des villes nouvelles reflètent des embarras face à l'aboutissement de tels projets.

Les villes ne sont pas suffisamment dotées de moyens et de pouvoirs pour produire leur financement. Leurs ressources courantes sont insuffisantes et ne sont pas exploitées d'une façon optimale. Les budgets locaux sont modestes et fortement tributaires des ressources financières transférées ou gérées par l'Etat.

La forte dépendance à l'appui financier de l'Etat n'est pas à démontrer. Le financement local s'apparente au maillon faible de la politique de décentralisation. Le produit des taxes administrées par l'Etat n'est pas garanti et le conseil de la ville n'a ni pouvoir de taux, ni de visibilité sur l'évolution des dotations de l'Etat.

L'incapacité de gestion fiscale est manifeste. Les communes ne disposent pas, dans la majorité des cas, d'une vision claire en matière de gouvernance fiscale. Elles mènent une gestion ponctuelle au vu du manque d'expertise, de pilotage et de veille juridique ainsi que des limites organisationnelles et des insuffisances de ressources humaines qualifiées et motivées pour la mobilisation du potentiel fiscal. La déficience englobe également le manque d'outils manageriels de gestion fiscale. De même, les restes à recouvrer augmentent au fil des années, ce qui traduit un déficit structurel de recouvrement.

Par ailleurs, les dépenses de fonctionnement des villes sont prépondérantes. Elles varient entre 30% et 70% de la totalité des dépenses communales. De surcroît, l'incapacité à réaliser intégralement le budget d'investissement constitue un exemple assez remarquable de faible capacité d'absorption.

Il n'est pas de coutume chez les partis politiques d'annoncer comment améliorer la gouvernance financière de la ville, assurer son équilibre budgétaire, prévoir les moyens de financement de l'urbanisation et comment innover pour créer des richesses et optimiser les dépenses; ou encore comment animer l'économie de la culture et l'économie du bien-être. En outre, malgré les difficultés financières qui entravent la ville, les initiatives de redressement et de réforme sont quasi-absentes.

Peut-on repenser le dispositif fiscal et de financement pour encourager les projets d'efficacité énergétique en ville, notamment dans les bâtiments, les infrastructures, l'économie circulaire, la mobilité durable et la lutte contre l'artificialisation des sols ? Peut-on ajouter que le climat d'investissement tant national que local a besoin de stimuler des financements publics innovants, associant l'Etat, les fonds climatiques, les investisseurs privés dans le cadre du Partenariat-Public-Privé, sans omettre le secteur bancaire national.

La mauvaise gouvernance de la ville peut provoquer des surcharges financières. Si on décide, à titre d'exemple, d'ouvrir une voie d'aménagement sans se soucier des procédures juridiques en vigueur, le recours judiciaire contre la commune sera coercitif; laquelle devra supporter les incidences financières de sa condamnation.

Tout a un coût à supporter par la ville et l'Etat. Le fait de ne pas investir dans la culture et l'éducation ou de ne pas faciliter l'accès au financement des projets d'énergies renouvelables et d'efficacité énergétique n'est pas sans impact sur l'efficacité de la ville, les valeurs de l'urbanité comme sur le financement des actions d'atténuation aux conséquences sociales et économiques. Les déficiences juridiques, les complaisances, l'indolence dans la mise en œuvre de la règle de droit, l'insouciance vis-à-vis de la démocratie participative, le manque d'espaces de loisirs et d'épanouissement dans la ville et bien d'autres faiblesses pèsent directement ou indirectement sur les budgets publics.

## **xii. La ville ne dispose pas de plan clair pour l'amélioration de son efficacité énergétique et intelligence urbaine et de son autonomie en énergies renouvelables :**

L'action locale n'accompagne pas scrupuleusement la vision énergétique nationale. Elle doit décliner les orientations et engagements de l'Etat en options et mesures concrètes à l'échelle de la ville. La percolation de l'ambition centrale vers les villes reste faible, à défaut d'une conscientisation profonde pour relever les défis, développer les énergies renouvelables, promouvoir l'efficacité énergétique dans tous les secteurs économiques de la ville et asseoir un modèle créateur de nouvelles sources de croissance verte.

La ville est censée établir son plan d'énergie en coordination avec les autres collectivités territoriales, en vue de mettre en évidence des engagements énergétiques et d'établir des NDC locaux et régionaux; ce qui exige une véritable démocratie participative et des consensus sur les mesures à adopter entre l'Etat et les villes. De même, la mise en valeur de l'environnement urbain requiert l'adoption d'un agenda 21 local et le plan climat ville.

Les villes possèdent l'opportunité de miser sur l'efficacité énergétique du bâtiment comme enjeu fondamental, compte tenu de l'urbanisation croissante. Mais, elles ne profitent pas rigoureusement du programme de rénovation énergétique des bâtiments publics jugés énergivores.

Les économies d'énergie peuvent provenir foncièrement de l'éclairage public, du secteur industriel, de la logistique, des déchets ménagers et assimilés, de l'assainissement liquide et du transport public urbain. La ville a le devoir de concourir à la concrétisation de la Contribution Déterminée au niveau National (CDN) en matière d'atténuation, en s'appropriant des stratégies et programmes nationaux, à savoir : la stratégie nationale de la logistique, le programme national des déchets ménagers et assimilés, le programme national d'assainissement liquide et d'épuration des eaux usées, le programme d'Amélioration du transport public urbain, le projet pilote Jiha Tinou 2020, etc.

La transition énergétique se trouve face aux défis d'ordre juridico-financier et de l'apathie soulevée à l'échelle des villes. Le gâchis réside, entre autres, dans les lacunes réglementaires, puisque plusieurs textes d'application n'ont pas encore vu le jour, à savoir le projet de décret instaurant les audits énergétiques obligatoires et périodiques dans les domaines énergivores. Les décrets d'application de la loi 47-09, notamment en ce qui concerne l'étude d'impact énergétique de projets d'aménagement urbain ou de construction de bâtiments, les aspects de normalisation en matière d'efficacité énergétique, de généralisation de l'étiquetage énergétique des équipements résidentiels et de la normalisation de la consommation d'énergie d'origine fossile dans l'industrie.

Le déficit réside également dans le manque de mobilisation des acteurs politiques, économiques et sociaux, comme dans l'insuffisance en matière de vulgarisation des techniques et connaissances relatives à l'efficacité énergétique, sans nier les carences ayant trait aux normes, outils et formations. Seule une mobilisation collective pourra changer les comportements pour consommer mieux, remplacer les équipements énergivores et faire de l'efficacité énergétique un vecteur de rentabilité économique. D'ailleurs, 30% des gains se font sans investissements et sont liés aux comportements des citoyens et des décideurs.

Les capacités en matière d'expertise, de gestion et de financement des acteurs locaux ne sont pas à la hauteur des impératifs de la transition énergétique requise. C'est pourquoi, l'accompagnement de la ville doit se traduire par un appui à la gouvernance locale, l'introduction d'innovations en matière de création d'emplois et d'adaptation au changement climatique, l'accès à l'information, l'appui à la réalisation de projets d'investissement dans les technologies lui permettant de maîtriser la consommation énergétique des bâtiments et infrastructures communaux, etc. Le dispositif local n'est pas garni par des sociétés de services énergétiques (Energy service company : ESCO) susceptibles d'aider la ville à orienter le secteur de l'énergie vers la durabilité et la création d'opportunités et de richesses.

L'approche d'efficacité énergétique n'est pas tout à fait intégrée dans l'ensemble des politiques publiques sectorielles et dans les programmes de formation, de recherche et d'innovation. A noter que les documents d'urbanisme se soucient peu de l'efficacité énergétique et de l'impact sur l'environnement. Pourtant, la loi n°47-09 prévoit la définition dans les plans d'aménagement de zones dans lesquelles la réalisation d'une étude d'impact énergétique préalable sera nécessaire. De même les règlements généraux de construction doivent fixer les règles de performance énergétique des constructions.

La ville au Maroc ne profite pas pleinement du développement des NTIC pour réduire la consommation d'énergie, en faisant recours à une gestion intelligente des réseaux, à travers les Smart Grids.

L'aménagement et la gestion numérique constituent un levier de développement et de repositionnement des villes, ce qui interpelle l'Etat, les collectivités territoriales et les acteurs privés à mettre en place un écosystème numérique, pour réussir non seulement la résorption de la fracture numérique, mais aussi la promotion de startups et d'entreprises de croissance numériques.

Les villes marocaines ont intérêt à accompagner le plan Maroc numérique 2020 qui vise à faire du pays un hub numérique et à promouvoir un climat entrepreneurial réceptif à l'économie numérique et créateur de plus-values et d'emploi. Elles sont appelées à s'investir dans un mode de gouvernance smart à travers la dématérialisation des procédures administratives. Cette aspiration pourrait être consolidée suite à la mise en œuvre de la loi n°61-16 portant institution de l'Agence du développement numérique.

### **xiii. La résilience urbaine contre les risques climatiques est l'une des conditions sine-qua-nonnes de la ville durable :**

Comment faire du risque climatique une opportunité d'investissement en appui à une croissance sobre en carbone et à la résilience ? Cette question constitue la première piste d'inflexion en matière d'implémentation de la résilience urbaine.

La résilience climatique des villes fait naturellement appel à un plan climat de ville comme élargissement de l'Agenda 21 local, dans le but de capter la préoccupation climat et énergie et de prévoir des possibilités d'action. La ville a besoin d'un tel instrument comme acte de planification qui montre le souci de la collectivité à s'investir dans l'atténuation ou l'adaptation au changement climatique. C'est un exercice innovant pour mobiliser tous les acteurs en vue de coconstruire des solutions à l'échelle de la ville dans les domaines

de l'énergie, de l'écologie urbaine, de l'économie circulaire, de la mobilité propre, de la rénovation des logements... La collectivité peut ainsi espérer à la valorisation des actions multi-acteurs en faveur de l'éclairage public, des transports collectifs, de l'habitat et de l'urbanisme.

La gestion des crises et des catastrophes naturelles doit constituer un champ d'intérêt des politiques d'aménagement et d'urbanisme, puisque les villes marocaines sont assujetties à une nébuleuse d'aléas et de dangers à géométries et gravités variables et variées.

Les plans ne manquent pas : le plan national de protection contre les inondations, le plan directeur pour la prévention et la lutte contre les incendies, le plan « organisation des secours » (ORSEC), la stratégie nationale de développement durable. Mais, concrètement, on a besoin d'une approche intégrée de gestion multirisques et multi-aléas, instaurant un dispositif de gouvernance dédiée.

La ville durable doit être dotée d'une approche holistique en matière de prévention des risques. Elle est censée prendre en considération la cartographie des dangers dans les actions de planification et de développement.

Les extensions des périmètres urbains de certaines villes vulnérables doivent être précédées par l'établissement des cartes d'aptitude à l'urbanisation pour déterminer et orienter les zones constructibles et les tracés des infrastructures routières et autoroutières.

Il relève des compétences de l'Etat et des collectivités territoriales de développer une stratégie de financement appropriée, basée sur des techniques financières de compensation ou de solidarité, sans oublier le recours aux mécanismes assurantiels qui peuvent recourir au partenariat public-privé.

La durabilité urbaine implique la mise en valeur du knowledge management des risques. C'est ainsi qu'il incombe à l'Etat et aux pouvoirs locaux de développer une culture de risque, renforcer la communication, intégrer davantage la dimension « risque » dans les politiques publiques... La synergie des acteurs est un préalable incontournable à la réussite de toute action collective. D'où l'importance d'associer la société civile, le secteur privé et le monde scientifique dans l'élaboration des plans de prévention et l'application des dispositions et mesures nécessaires à la résilience de la ville.

#### **xiv. La planification de la desserte de la ville en eau potable, en énergie et en ressources naturelles y compris alimentaires n'est pas suffisamment prise en compte dans la gouvernance locale**

Les besoins en eau potable de chaque ville sont établis par l'ONEE à la lumière des données qui lui sont communiquées, à savoir les aspects démographiques et la prise en compte des projets de développement spécifiques quand ceux-ci sont programmés.

Ces prévisions sont établies à l'horizon 2040 et sont actualisées de manière régulière pour tenir compte du réel constaté et pour intégrer, le cas échéant, les nouveaux projets urbanistiques, industriels ou touristiques nouvellement programmés.

Cependant, l'ONEE n'est pas toujours consulté en amont lors de la planification de nouvelles zones d'urbanisation ou lors d'un changement de densité. Par contre l'office a l'obligation de desservir les populations en eau potable. Cette situation engendre un

surcoût et des arbitrages qui mettent l'office dans une situation économique difficile et ralentissent le développement des projets d'approvisionnement en eau potable pour l'ensemble de la population.

Il y va de même pour les ressources énergétiques, les ressources naturelles... Une mauvaise planification en amont coûte toujours plus cher et ne permet pas d'avoir une qualité de service optimale.

## 5. Priorités, vision et pistes d'inflexion de développement durable des villes du Maroc

### a. Priorités des villes marocaines

1. La bonne gouvernance locale.
2. La sécurité des biens et des personnes.
3. La création d'emploi, la réduction de la pauvreté et l'accès à un logement décent .
4. Un environnement sain et la réduction de la pollution.
5. La sécurité d'accès à l'eau potable et à l'énergie à un prix raisonnable et transparent.
6. La préservation et la valorisation de l'identité et de la culture.

### b. Vision de développement durable des villes

Il résulte des priorités et des conclusions du diagnostic multi dimensions et multi acteurs et multi secteurs que la vision de la ville durable du Maroc devrait être articulée sur les axes suivants :

1. **Attractivité** : Appartenance; culture; intérêt des citoyens et des autres parties intéressées, investisseurs par exemple; lieu; sentiment d'identité ;
2. **Préservation et amélioration de l'environnement** : Amélioration des performances environnementales, y compris la réduction des émissions de gaz à effets de serre; protection, restauration et amélioration de la diversité biologique et des services écosystémiques, y compris protection des écosystèmes, de la diversité et des migrations de la faune et de la flore ainsi que de la diversité génétique; réduction des risques sanitaires ;
3. **Résilience** : Anticipation; adaptation au changement climatique et/ou atténuation de ses effets; préparation aux chocs et aux perturbations économiques, évolution sociale ;
4. **Utilisation responsable des ressources** : Consommation, distribution; amélioration de la gestion du sol; réduction, réutilisation et recyclage des matériaux; respect pour la rareté de tous les types de ressources ;
5. **Cohésion sociale** : Accessibilité; culture; dialogue avec les parties externes non limité par des frontières, diversité; équité; patrimoine; intégration; réduction des inégalités; enracinement; sentiment d'appartenance et mobilité sociale ;

**6. Bien-être :** Accès à des opportunités; créativité, éducation, bonheur; environnement sain; amélioration du capital humain; ville où il fait bon vivre; prospérité; qualité de vie; sécurité; confiance; protection sociale.

### **c. Finalités du développement durable des villes Marocaines à long terme**

1. Co-construction d'un projet de société de ville partagé par ses citoyens et citoyennes
2. Une gouvernance responsable et un management opérationnel efficient de la ville ;
3. Une ville génératrice de richesse et d'emplois, inclusive, et solidaire; tout en créant un environnement favorable à la femme, dans lequel elle peut jouer son rôle de citoyenne à part entière ;
4. Une ville qui renforce le lien social et améliore la qualité de vie de ses citoyens et citoyennes ;
5. La sécurité de l'approvisionnement de la ville en eau potable et en énergie et une gestion responsable de ressources naturelles ;
6. Une ville qui maîtrise ses externalités environnementales, préserve sa biodiversité et qui est résiliente face aux crises et aux catastrophes naturelles ;
7. Un positionnement compétitif de la ville marocaine dans les radars des investisseurs et des marchés financiers internationaux

La ville marocaine doit également planifier l'implémentation et la localisation des ODD dans sa gouvernance locale et dans ses programmes de développement. C'est dans les villes qu'aura lieu la bataille de lutte contre les changements climatiques et de développement durable.

### **d. Pistes d'inflexions**

Une piste d'inflexion est une issue où peut s'opérer un changement vers une allure positive. Il est opportun de mettre l'accent sur les points qui sont de nature à déclencher des événements importants en faveur de la durabilité de la ville.

#### **a. Pistes d'inflexions décisives :**

Les pistes d'inflexion décisives définissent les points, sur lesquels on doit miser pour apporter des solutions aux questions structurelles qui pèsent sur le devenir de la ville. Elles pourraient avoir des effets d'entraînement sur les pistes d'inflexion fondamentales.

1. Faire de la ville un projet de société commun suffisamment démocratisé, partagé et approprié par ses citoyens.
2. Professionnaliser les méthodes de gouvernance et de management opérationnel de la ville.
3. Accompagner les différentes composantes de la société civile des villes pour assumer leurs prérogatives en matière de participation, concertation, consultation et d'évaluation des programmes de développement auprès des instances de gouvernance locale et régionale.

4. Eriger l'emploi des femmes et des jeunes comme première priorité de développement des villes.
5. Rendre l'espace public sûr aux femmes.
6. Développer les valeurs de vivre ensemble et le sentiment du bien-être des citoyens
7. Assoir une culture du développement durable et d'une éducation à la citoyenneté active.
8. Faire de l'innovation et la recherche & développement des leviers de durabilité de la ville du Maroc.
9. Faire de l'attractivité et la compétitivité économique soutenable de la ville au Maroc un catalyseur de réduction des inégalités sociales.

#### **j. Pistes d'inflexion fondamentales :**

Les pistes d'inflexion fondamentales s'enchaînent à celles dites décisives et s'étendent à la planification urbaine, aux moyens de développement et de financement de la ville, à l'efficacité énergétique de l'espace urbain ainsi qu'à l'intelligence et à la résilience de la ville.

10. Intégrer les ODD de l'Agenda 2030 dans les phases d'élaboration et d'évaluation des programmes de développement des villes.
11. Réinventer la planification de la ville marocaine en intégrant les principes de développement durable et de cohérence avec le niveau régionale.
12. Développer une nouvelle approche d'optimisation et de diversification des moyens fonciers, humains et financiers de la ville.
13. Renforcer la sécurité et l'efficacité énergétique et hydrique et les capacités numériques de la ville de demain.
14. Rendre la ville plus résilience contre les risque (économiques, technologiques, climatiques, etc.).
15. Développer des nouveaux modes de consommation des ressources naturelles et de production responsable et lutter contre le gaspillage alimentaire.

## **6. Recommandations**

Il serait inconcevable de recourir à des réactions partiales face à une problématique multidimensionnelle et multi-acteurs. Ce rapport esquisse les efforts de redressement et de prospective devant converger vers une séquence d'actions hiérarchisées pour assurer la transition vers des villes durables. Ainsi, Il est proposé de structurer les recommandations en trois catégories :

- Recommandations pour assurer les préalables de la ville durable;
- Recommandations sectorielles pour l'implémentation de la ville durable;
- Recommandations d'accompagnement.



## a. Recommandations pour assurer les préalables de la ville durable

1. L'Etat devrait ériger la transition vers des métropoles et des villes durables au centre des politiques publiques et notamment lors de l'implémentation territoriale de la stratégie nationale de développement durable, la localisation des 17 objectifs ODD de l'Agenda 2030 et la régionalisation avancée.
2. Le Conseil de la ville devrait construire avec les citoyens et les différentes composantes de la société civile (chercheurs, associations, Secteur privé, etc) une vision et un projet sociétal de la ville de demain sur le long terme, selon une méthodologie participative adaptée en s'inspirant des orientations et du plan d'actions du nouvel agenda urbain adopté en octobre 2016 par UN-Habitat III.
3. Les partis politiques doivent assumer leur responsabilité quant à la transition vers des villes durables en développant une offre d'élite politique locale qualifiée en matière de gouvernance locale, crédible et responsable, capable de porter un projet de développement urbain, d'encadrer les citoyens, et d'intégrer les principes de développement durable dans les programmes des partis politiques lors des élections communales.
4. Les citoyens devraient s'imprégner de la culture des devoirs et des responsabilités de citoyenneté active dans la ville.
5. Innover une gouvernance locale ouverte et professionnaliser les méthodes consultation et de concertation participative avec les différentes composantes de la société civile de la ville en intégrant les jeunes et les femmes.
6. Doter les métropoles d'un statut particulier en matière de prérogatives et de capacités de management opérationnel efficient afin qu'elles puissent jouer pleinement leurs rôles de moteurs de croissance à l'échelle mondiale.
7. Améliorer la visibilité des Villes intermédiaires et libérer leurs potentiels pour qu'elles puissent assumer pleinement leur rôle stratégique et responsabilité en termes de développement urbain, d'atteinte des ODD et particulièrement d'équilibre territorial entre la métropole chef-lieu de la région et les zones rurales.
8. Accélérer l'implémentation de la charte nationale de la déconcentration opérant un réel transfert progressif des pouvoirs de décision et des ressources et moyens correspondants aux échelons territoriaux appropriés.
9. L'Etat et les collectivités territoriales devraient rendre l'espace public des villes sécurisé, particulièrement pour les femmes, et promouvoir le sens civique des citoyens de la ville.

## b. Recommandations sectorielles pour la transition vers le développement durable des villes :

Les recommandations sectorielles concernent les domaines de développement durable de la ville actuelle, à savoir :

- Économie et production et consommation durables ;
- La sécurité ;
- Le logement ;

- L'éducation ;
- La santé ;
- La mobilité, connectivité, transport ;
- Les infrastructures et les réseaux ;
- L'eau ;
- L'énergie ;
- La solidarité, inclusion, vivre ensemble, filets sociaux, interdépendance ;
- L'environnement sain, la biodiversité et les forêts urbaines, la réduction de la pollution, la gestion des déchets ;
- Adaptation et atténuation des effets des changements climatiques et des catastrophes naturelles ;
- Biodiversité et services écosystémiques ;
- L'innovation et la recherche ;
- La culture et l'identité collective.

Chaque domaine a fait l'objet d'une analyse et proposition de recommandations opérationnelles afin de répondre aux six finalités de développement durable au sein des villes, à savoir :

- Attractivité ;
  - Environnement ;
  - Utilisation responsable des ressources naturelles ;
  - Cohésion sociale ;
  - Bien être ;
  - Résilience ;
10. Faire des villes marocaines des pôles économiques et industriels compétitifs et résilients à l'échelle nationale et internationale; créateurs de richesses et d'emplois décents et inclusifs des femmes et des jeunes.
  11. Assurer la sûreté et la sécurité urbaine des personnes et des biens.
  12. Passer de la logique quantitative en logements à résorber vers une logique d'Habitat et de logement décent, inclusif et durable.
  13. Faire de l'éducation, de l'enseignement supérieur et de la formation professionnelle un levier de promotion de la culture de développement durable.
  14. Décliner une vision de mobilité urbaine durable et inclusive dans les villes.
    - Renforcer les capacités de gestion des services de transport.
    - Diminuer le besoin et la distance du déplacement.
    - Penser l'intermodalité des transports au niveau des SDAU et PA.

- Généraliser les plans de déplacement urbain PDU à toutes les communes.
- Augmenter les Modes de transports moins énergivores et améliorer l'efficacité énergétique des véhicules.
- 15. Faire du patrimoine culturel un levier d'attractivité et de compétitivité durable de la ville.
- 16. Développer les valeurs de solidarité, d'inclusion et de vivre ensemble entre les citoyens de la ville.
- 17. Libérer le potentiel des énergies durables des villes marocaines.
- 18. Œuvrer pour un environnement urbain sain soutenable et respectueux de la biodiversité de la ville.
- 19. Améliorer les capacités d'atténuation, d'adaptation et de résilience des villes aux changements climatiques.
- 20. Faire des villes un cadre d'innovation de créativité et de recherche appliquée pour les jeunes.

### **c. Mesures de management et d'accompagnement de la transition vers le développement durable des villes marocaines**

- 21. Pour une planification stratégique basée sur la complémentarité, la coopération et la mutualisation des efforts au niveau local, régional et national.
- 22. Optimiser la gouvernance du foncier.
- 23. Intégrer les finalités de développement durable des villes dans le processus de planification urbaine et d'aménagement urbain.
- 24. Inscrire les Villes nouvelles existantes sur la voie de la durabilité.
- 25. Professionnaliser le management opérationnel de la gestion urbaine.
- 26. Accélérer la réforme du processus de la fiscalité locale et diversifier les instruments de financement de la ville via la finance climat locale afin d'adapter les recettes et les ressources des villes à leurs besoins croissants de développement durable :
  - Accélérer la promulgation du décret de recours des Collectivités Territoriales à l'emprunt, afin de sécuriser les banques pour investir le secteur local ;
  - Bénéficier des plus-values foncières ;
  - Taxer les pollueurs et bénéficier des financements verts ;
  - Localiser la finance climat et diversifier les financements verts ;
  - Mieux couvrir le coût des services urbains ;
  - Agir sur le système de taxation, cas de l'électricité ;
  - Rationnaliser les dépenses de fonctionnement, cas de l'éclairage public ;
  - Recourir à l'intercommunalité ;
  - Rehausser la gouvernance, changer le profil financier.

27. Relever le défi de développement des ressources humaines qualifiées et adopter une approche de renforcement des capacités basée sur l'ingénierie de la formation et sur le résultat :

- Généraliser l'élaboration du schéma directeur de la formation continue à toutes les villes en intégrant les besoins de formation des élus et du personnel de l'administration locale ;
- L'Etat est appelé à renforcer la décentralisation et la déconcentration administratives.

**d. La Normalisation un outil de référence pour le management de la transition vers des villes durables et la localisation des ODD**

28. Mettre en place un système de management permettant d'intégrer le développement urbain durable, en s'inspirant des lignes directrices des normes ISO 37101 : 2016 et ISO 37120 : 2014.

29. Standardiser l'élaboration du PAC, PDR, PDPP avec des canevas méthodologiques uniformes dans le cadre d'un référentiel normatif en partenariat avec IMANOR.

30. Elaborer un guide normatif sur les mécanismes et les pratiques standardisées en matière de dialogue civile et des méthodes de consultation, concertation et participation des association dans les instances locales.

## **7. Tableau de bord de mesure de la performance des 12 domaines d'actions du développement durable des villes et mise en correspondance avec les 17 ODD de l'Agenda 2030**

L'objectif recherché est de mesurer l'atteinte des six finalités de développement durable (Attractivité, Préservation et amélioration de l'environnement, Résilience, Utilisation responsable des ressources, Cohésion sociale, Bien-être) appliquées aux 12 domaines de développement durable de la ville :

1. Gouvernance, responsabilisation et engagement ;
2. Éducation et renforcement des compétences ;
3. Innovation, créativité et recherche ;
4. Santé et soins ;
5. Culture et identité collective ;
6. Vivre ensemble, interdépendance et solidarité ;
7. Économie, production et consommation durables ;
8. Cadre de vie et environnement professionnel ;
9. Sûreté et sécurité ;
10. Infrastructures et réseaux ;
11. Mobilité ;
12. Biodiversité et services Ecosystémiques.

Pour élaborer ce projet de TDB nous nous sommes appuyés sur les conclusions du diagnostic, les recommandations du rapport, les indicateurs normalisés de la norme ISO 37120 et les indicateurs proposés par l'Agenda 2030 relatif aux 17 ODD :

- ODD 1 Eradication de la pauvreté ;
- ODD 2 Sécurité alimentaire et agriculture durable ;
- ODD 3 Santé et bien-être ;
- ODD 4 Education de qualité ;
- ODD 5 Egalité entre les femmes et les hommes ;
- ODD 6 Gestion durable de l'eau pour tous ;
- ODD 7 Energies propres et d'un coût abordable ;
- ODD 8 Travail décent et croissance durable ;
- ODD 9 Infrastructures résilientes et innovation ;
- ODD 10 Réduction des inégalités ;
- ODD 11 Villes et communautés durables ;
- ODD 12 Consommation et production responsables ;
- ODD 13 Lutte contre les changements climatiques ;
- ODD 14 Vie aquatique marine ;
- ODD 15 Vie terrestre ;
- ODD 16 Paix, justice et institutions efficaces ;
- ODD 17 Partenariats pour la réalisation des objectifs.



## 1. Introduction

« Il est clair que c'est dans les villes où la bataille pour la durabilité sera gagnée ou perdue »<sup>7</sup>. **Cette prise de conscience des enjeux de la transition vers des villes durables**, se retrouve dans tous les déclarations des institutions de coopération internationales et régionales, chez les bailleurs de fond internationaux; toutes les parties prenantes internationales s'accordent sur l'importance de saisir les futures opportunités sociales et économiques offertes à l'horizon 2050, par l'urbanisation de masse des populations pour nous permettre d'affronter les grands risques mondiaux à savoir : garantir la stabilité des états, réduire la pauvreté et les disparités sociales et géographiques, stimuler une croissance économique inclusive et soutenable, renforcer la résilience des communautés contre les catastrophes et les crises, assurer la sécurité alimentaire et l'accès des populations à l'eau et à l'énergie et lutter efficacement contre le changement climatique et préserver la biodiversité mondiale.

Au cours des 20 dernières années, la population mondiale des villes a augmenté de plus de 50% et 160 villes de plus d'un million d'habitants ont été créées durant cette même période. Aujourd'hui, plus de 3,7 milliards de personnes vivent dans les villes et ils seront plus de 4.7 milliards à l'horizon 2030, avec 90% de cette croissance intervenant dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. A l'horizon 2050, 70% de la population mondiale vivra dans des villes et métropoles.

A l'échelle planétaire, les villes couvrent seulement 3 % de la surface de la Terre mais concentrent plus de 50 % de la population mondiale, consomment plus de 75% de l'énergie, émettent plus de 80 % des émissions de GES et produisent actuellement 80% du PIB mondial.

Les 100 villes les plus riches génèrent 35% du PIB mondial. Les 600 plus grandes villes dans le monde devraient générer plus de 60% de la croissance mondiale à l'horizon 2025 (34 trillions de dollars) et abriter 25% de la population mondiale (2 Milliards habitant).

Pour accompagner cette accélération de la croissance démographique et l'étalement urbain, les villes doivent faire face à de nombreux défis économiques, sociaux et environnementaux. Alors que les villes sont des pôles de promesses, d'emplois, de bien-être, de technologies et de développement économique et social, elles sont également la principale source des émissions de gaz à effet de serre (GES), des externalités environnementales et sociales et le front géographique le plus efficace dans la bataille de lutte contre les changements climatiques et les enjeux de développement durable.

A l'heure où les états se penchent sur l'élaboration des procédures opérationnelle et de transparence de la mise en œuvre de l'Accord de Paris et des ODD, le rôle des acteurs non-étatiques et notamment les métropoles et les villes, apparait comme déterminant pour la réussite de l'atteinte des objectifs de l'Agenda 2030.

---

7 - Déclaration du vice-secrétaire général de l'ONU lors de la 71<sup>e</sup> session de l'Assemblée Générale de l'ONU, le 5 septembre 2017.

A cet effet, les villes sont appelées à réussir la localisation des plans climat-énergie et des objectifs ODD dans leurs vision et programmes de développement local et s'inscrire dans la transition énergétique et écologique à travers des modes de consommation et de production responsables.

Ainsi, l'atteinte des objectifs et des ambitions passera obligatoirement par la localisation des actions et des projets au niveau des villes.

Dans ce contexte international, le Royaume du Maroc bénéficie d'atouts institutionnels indéniables pour réussir à relever ces défis mondiaux précités et l'atteinte de ses objectifs nationaux par la localisation au niveau des villes des objectifs de développement durable et de lutte contre les changements climatiques.

A ce titre, une implémentation territoriale efficace de la régionalisation avancée et de la stratégie nationale de développement durable et particulièrement ses axes relatifs au développement de l'économie verte et de lutte contre les changements climatiques, offrent aux villes, métropoles et régions, une chance inouïe pour se doter de vision à long terme et de programme de développement inclusifs, résilient et durable en impliquant l'ensemble des acteurs locaux (publics et privés) dans le cadre d'un projet sociétal coconstruit et approprié par tous les citoyens.

Sa Majesté le Roi Mohammed VI, l'a bien rappelé dans son message adressé aux participants au Forum Crans Montana (FCM), le 18 mars 2016 à Dakhla :

*« Il appartient au monde d'inventer les modes de développement permettant à nos populations d'accéder à un mieux-être tout en préservant les conditions de sa durabilité. Nous devons, tous, œuvrer dans ce sens et écouter les créatifs, les jeunes, ceux qui innovent et qui préparent notre monde de demain.*

*Mesdames et Messieurs,*

*Il est de la responsabilité des Etats de porter des visions d'avenir et d'agir pour les mettre en œuvre, à travers de grandes mesures et des chantiers structurants.*

*Cependant, les politiques publiques, aussi ambitieuses soient-elles, **demeurent fragiles si elles ne sont pas appropriées par les populations et les sociétés civiles.***

*C'est cela même le sens du développement durable. Pour être pérenne, solide et riche, **le développement doit être porté par une vision partagée par tous les acteurs d'une société, où chacun décide et choisit de l'incarner à sa manière.*** »

Le Maroc, pays engagé dans cette dynamique internationale et qui a commencé sa réflexion sur la réinvention de son modèle de développement, se doit de mettre la transition vers des villes durables au cœur de son nouveau modèle de développement et d'émergence économique et sociale de ses territoires et de ses citoyens et citoyennes. Dans les années à venir, la transition vers des villes marocaines durables sera le paramètre clé de réussite du nouveau modèle national de développement.

Pour cela, nos villes de demain se doivent d'être attractives, innovantes et résilientes aux différentes crises internationales et aux catastrophes naturelles. Elles doivent également maîtriser leurs impacts environnementaux et sociaux négatifs et gérer leur capital naturel



et leurs ressources financières et humaines de manière efficiente et responsable. Enfin, la transition vers des villes durable doit contribuer à la création de nouveaux emplois pour les femmes et les jeunes et assurer une cohésion sociale, la sûreté et le bien-être de ses citoyens et citoyennes.

Cependant, il est important de souligner que la transition vers des villes durables est par excellence un projet à caractère politique et sociétal qui vise à libérer les potentialités de durabilité et de créativité et de compétitivité de la ville et nécessitera une approche de conduite de changement multi dimensions, multi acteurs et multi échelles. Ainsi, la réussite de projet, est conditionnée par un leadership et une volonté politique locale forte des partis politiques traduite par des élus locaux engagés, qualifiés et initiés aux enjeux de la gouvernance locale et au management du développement durable, une démocratie représentative transparente et mobilisatrice, une démocratie participative professionnelle et responsable, une citoyenneté active et consciente de ses devoirs et droits, et enfin une synergie et une intégration structurée du programme de développement des villes durables avec la planification stratégique régionale et nationale.

### **Objectifs de l'auto-saisine**

1. Définition des déterminants du concept des villes durables au Maroc en se basant sur les différents référentiels internationaux existants et intégrant les bonnes pratiques endogènes en matière de patrimoine architectural, de savoir-faire ancestral et les spécificités culturelles marocaines.
2. Analyse de l'état des lieux de la politique de la ville et retour d'expérience de conception, de planification, de gouvernance et de gestion des villes durables au Maroc et à l'international.
3. Identifier les mesures opérationnelles nécessaires pour :
  - Rendre durables le renouvellement et l'extension de les métropoles, villes et villes intermédiaires du Maroc ;
  - Réduire les inégalités économiques sociales et environnementales et de création d'emploi pour les femmes et les jeunes ;
  - Améliorer l'attractivité économique et sociale et culturelle des villes ;
  - Contribuer à la préservation et amélioration de l'environnement de la biodiversité ;
  - Renforcer la résilience économique et climatique, et l'utilisation responsable des ressources des villes ;
  - Assurer la cohésion sociale et de bien-être des citoyens de la ville.
4. Proposition dans le cadre d'une vision commune par l'ensemble des acteurs, des pistes d'inflexions et des recommandations opérationnelles destinées à l'Etat et aux acteurs et gestionnaires directs et indirects de la ville.
5. Proposer un tableau des objectifs et des indicateurs de mesure de la performance de la ville durable de demain en s'appuyant sur les outils existant développés par le HCP, MDE, IMANOR et UN-Habitat.

## Démarche méthodologique

La méthodologie d'élaboration du rapport et de l'Avis du CESE s'est basée sur une approche participative et prospective d'implémentation du concept des villes durables au niveau d'une part des nouvelles villes et extensions urbaines et d'autre part au niveau des villes actuelles.

A ce titre, la commission s'est appuyée dans ses travaux sur quatre inputs :

- Les conclusions des analyses des rapports internationaux de référence liée au sujet de l'étude et des études thématiques réalisées par la Banque mondiale sur le sujet. La projection et l'analyse des leviers et des pistes d'inflexion pour l'implémentation des principes de la ville durable au Maroc se baseront sur les exigences et les lignes directrices du référentiel normatif international ISO 37101 adoptée au niveau mondial au mois de juillet 2016 et articulée au niveau d'une approche multi-acteurs et multi-échelles.
- L'organisation des séances d'audition et des ateliers d'études thématiques avec les représentants des acteurs institutionnels, du secteur économique et des composantes de la société civile (associations actives dans les domaines de l'environnement, association des droits de l'homme, associations œuvrant dans les domaines de développement économique et social, leaders d'opinion, chercheurs, collectivités territoriales, organisations professionnelles et syndicales). Voir annexe n°3.
- Les conclusions du benchmark international du concept des villes durables.
- Visites terrain des projets des villes vertes.
- Débat et enrichissement par les membres et les catégories de la société civile organisée du CESE.

## 2. La ville dans le contexte international : tendances, défis et enjeux

### A. Urbanisation et métropolisation comme processus mondiaux irréversibles :

Actuellement, plus de la moitié de la population mondiale vit dans les villes. Ce chiffre devrait atteindre 66% en 2050 et près de 85% en 2100. La population urbaine sera passée de moins de 1 milliard en 1950 à environ 6 milliards en 2050, et probablement autour de 9 milliards à la fin de ce siècle métropolitain<sup>8</sup>.

Les villes, étendues sur 3% de la superficie de la terre, produisent actuellement 80% du PIB mondial. Les 100 villes les plus riches génèrent 35% du PIB mondial. Les 600 plus grandes villes dans le monde devraient générer plus de 60% de la croissance mondiale à l'horizon 2025 (34 trillion de dollars) et abriter 25% de la population mondiale (2 Milliards habitant). Le développement urbain fait de ces pôles urbains, concomitamment, des réceptacles et des facteurs d'entraînement des dynamiques métropolitaines, sachant que les enjeux

8 - Conférence mondiale des Nations Unies sur la réduction des risques, 2015

de développement se situent aux échelles des Mégapoles, des Méga-régions et des Méga-corridors. La distance moyenne entre les villes s'est réduite, tombant de 111 km à 28 km<sup>9</sup> (OCDE, 2016).

De par leur taille et leur échelle, les grandes villes créent des dynamiques multiples et déclenchent des interactions et processus démographiques, sociaux, politiques, économiques et écologiques. Elles concentrent des fonctions de commandement économique, de formation et de recherche, comme elles disposent des infrastructures de transport et de communication qui leur facilitent de polariser des flux de capitaux, de marchandises et d'informations. Des villes comme New York, Londres, Tokyo, Paris, Hong Kong, Seoul, Pékin et bien d'autres métropoles étendent leurs emprises sur de vastes réseaux urbains en se livrant à une concurrence continue de positionnement.

De telles villes ont un rôle de plus en plus important dans la création de richesse et la conquête des investissements. Sao Paulo, ainsi que Bangkok abritent chacune 12 % de la population de leur pays, mais elles génèrent plus de 40 % de leur PIB. La densité et la concentration urbaines sont perçues comme facteurs de compétitivité économique du fait que les biens et les services sont naturellement produits plus dans les espaces densément peuplés.

Le processus d'urbanisation améliore les conditions du développement économique. Un tel processus maîtrisé apporte, à l'évidence, des réponses lucides aux questions du capital humain, des infrastructures, des équipements, des formes urbaines; ce qui influence positivement l'entrepreneuriat, le commerce, les services et l'industrialisation. Ce faisant, l'urbanisation renforce la productivité et permet l'innovation. Autant dire que les dynamiques urbaines sont étroitement liées au revenu national. Les pays qui se situent au-dessus de la barre des 10 000 USD par habitant affichent un taux d'urbanisation d'au moins 50 %<sup>10</sup>.

Les mégapoles et les métropoles permettent, mieux que les petites villes, aux entreprises d'émerger au vu de leurs marchés plus vastes offrant davantage de choix et d'opportunités. Elles leur permettent non seulement d'accéder à un éventail plus large de services et d'infrastructures, mais aussi de bénéficier du flux d'information, qui favorise l'innovation et accroît la valeur ajoutée des produits et des processus. Par-delà cette règle générale, dans des pays, comme l'Allemagne ou l'Italie, le réseau urbain est plus équilibré et des villes intermédiaires, comme Stuttgart ou Turin, tirent aussi l'industrialisation<sup>11</sup>.

Les encombrements, la surpopulation, la saturation de l'infrastructure, les pressions sur les écosystèmes, la hausse du coût de la vie et l'augmentation des coûts salariaux et fonciers peuvent neutraliser les avantages nés de la concentration géographique des ressources économiques. Ces externalités négatives ont tendance à s'accroître lorsque les villes se développent.

9- OCDE : *Competitive Cities in the Global Economy*, Editions OCDE, Paris, 2016  
<http://dx.doi.org/10.1787/9789264027091-en>.

10 - BAD, OCDE, PNUD : *Perspectives économiques en Afrique, Villes durables et transformation structurelle*, 2016, p.193

11 - *En Italie, des grappes de petites et moyennes entreprises situées dans des villes intermédiaires ont favorisé l'industrialisation en se spécialisant dans des industries connexes et en formant des réseaux de production interconnectés.*

Le continent africain s'urbanise rapidement. La part des citoyens s'est accrue, pour passer de 14 % en 1950 à 40 % en 2015. À l'horizon 2035, 50 % des Africains vivront dans des villes. Ces dernières croissent à une vitesse fulgurante et accueillent environ 15 à 18 millions de nouveaux habitants par an<sup>12</sup>. D'ici 2050, ce sont 2.1 milliards de personnes qui viendront gonfler la population des villes africaines et asiatiques<sup>13</sup>.

De grandes villes, telles que Lagos, Abuja, Lomé, Accra et Abidjan, sont situées le long du corridor ouest-africain et bénéficient de la présence de denses grappes de villes secondaires et tertiaires, qui se complètent les unes les autres au sein d'une hiérarchie urbaine qu'elles renforcent. On peut même diviser le continent en quatre grandes régions, dont chacune est tributaire de villes phares au plan mondial, comme Johannesburg, Le Caire, Casablanca et Lagos, car ces villes les relient à l'économie mondiale, mais aussi de destinations montantes de l'investissement, comme Maputo et Kigali<sup>14</sup>.

Les villes et l'urbanisation jouent un rôle important dans l'industrialisation de l'Afrique. Le secteur automobile à Durban (Afrique du Sud) et à Casablanca et, plus récemment, à Tanger s'appuie sur des gisements de main-d'œuvre qualifiée, sur le savoir-faire local disponible et sur des réseaux interconnectés d'universités, d'instituts de recherche et d'associations d'entreprises, qui symbolisent la puissance des villes<sup>15</sup>.

Les pays à l'économie diversifiée sont ceux qui disposent des villes ayant des services modernes, comme les services aux entreprises, les transports et les communications, constituant la part la plus importante de la production. Ces villes attirent un niveau d'IDE de création supérieur à ce que l'on pourrait attendre au vu de leur niveau de PIB<sup>16</sup>. « Des villes comme le Caire et Alexandrie, Casablanca et Rabat, ou encore Le Cap et Johannesburg, totalisent plus de la moitié de la valeur ajoutée créée par les services modernes à l'échelle du pays »<sup>17</sup>. D'autres villes annoncent leur volonté de relever le pari du développement durable. Kigali est l'une des villes de l'Afrique s'ingéniant à devenir un modèle de ville durable. Elle est désormais prisée comme métropole ultramoderne, porteuse de nombreuses réussites sociales, économiques et environnementales.

---

12 - BAD : *Mettre fin aux conflits et consolider la paix en Afrique : Un appel à l'action*, 2014, pp.13-14

13 - BAD, OCDE, PNUD : *Perspectives économiques en Afrique, Villes durables et transformation structurelle*, 2016, p.164

14 - Voir BAD, OCDE, PNUD : *Perspectives économiques en Afrique, Villes durables et transformation structurelle*, 2016, p.232

15 - BAD, OCDE et PNUD : *Perspectives économiques en Afrique 2016, Villes durables et transformation structurelle*, Éditions OCDE

16 - Banque mondiale : *Competitive Cities for jobs and Growth: What, Who, and How*, Banque mondiale, Washington DC. 2015

17 - BAD, OCDE et PNUD : *Perspectives économiques en Afrique 2016, Villes durables et transformation structurelle*, ÉDITIONS OCDE

## B. Les villes et les métropoles face à leurs défis

À l'échelle mondiale, les villes consomment 75% de l'énergie mondiale, émettent 70 à 80% des gaz à effet de serre et produisent 50% des rejets solides dans le monde. Avec l'urbanisation accrue et le pullulement des maux dans la ville, celle-ci s'avère être « le réceptacle majeur des nouveaux malheurs des temps »<sup>18</sup>, notamment dans les pays du tiers monde. La pauvreté urbaine, la précarité de l'habitat, les insécurités subies ou probables, ainsi qu'un grand nombre de risques économiques, sociaux et environnementaux constituent, de nos jours, les défis des villes et des métropoles.

La nébuleuse des risques connaît une expansion considérable avec une emprise grandissante, ce qui conduit à des dysfonctionnements profonds pesant sur la matérialité de la ville comme sur son contenu humain. Près de 500 millions de citoyens vivent dans des zones côtières, ce qui les rend plus vulnérables aux ondes de tempête et à l'élévation du niveau de la mer<sup>19</sup>.

Certes, l'urbanisation est un facteur important, mais non suffisant, à la transformation structurelle. Elle ne génère pas de croissance économique en soi, même si la concentration géographique des ressources économiques peut produire des effets positifs<sup>20</sup>. Ce sont les petites villes et les villes intermédiaires qui sont à l'origine de l'urbanisation rapide de l'Afrique, plutôt que les grandes villes. Entre 2000 et 2010, les agglomérations urbaines de moins de 300 000 habitants ont représenté 58% de la croissance urbaine de l'Afrique, celles de 300 000 à un million d'habitants seulement 13% et celles de plus d'un million d'habitants 29%. D'après les prévisions, entre 2010 et 2030, les petites agglomérations contribueront à 51% de la croissance urbaine, celles de taille intermédiaire à 16% et les plus grandes à 33%<sup>21</sup>.

Nous pouvons donc déduire que la croissance urbaine massive constitue à la fois une opportunité et un défi. C'est un défi, parce que la réparation des risques déclenchés coûte cher. À mesure qu'elle grandisse, la ville devient plus exposée aux risques naturels et anthropiques. Les encombrements, l'inflation démographique, les pressions sur les écosystèmes, la déficience des infrastructures, la cherté de la vie et la flambée du foncier peuvent neutraliser les avantages dus à la concentration géographique des ressources économiques.

Ces externalités négatives ont tendance à s'accroître lorsque les villes s'étalent. L'essentiel de cette croissance sera enregistré dans les zones d'habitations informelles, 100 millions d'Africains vivront dans des taudis d'ici à 2020. Le développement des villes exercera des pressions sans précédent sur les ressources naturelles, les infrastructures, les services et les marchés du travail<sup>22</sup>.

18 - Claude Chaline : *Les politiques de la ville*, presses universitaires de France, 1997, p.3.

19 - <http://www.banquemondiale.org/fr/topic/urbandevelopment/overview>

20 - Henderson, V. (2003), « The urbanization process and economic growth: The so-what question », *Journal of Economic Growth*, vol. 8/1, pp. 47-71, <http://doi.org/10.1023/A:1022860800744>.

21 - BAD, OCDE, PNUD : *Perspectives économiques en Afrique, Villes durables et transformation structurelle*, 2016, p.167

22 - BAD : *Mettre fin aux conflits et consolider la paix en Afrique : Un appel à l'action*, 2014, p.14

### 3. Les villes marocaines face aux enjeux et défis de développement durable

L'explosion démographique, l'excroissance urbaine, la précarité des milieux et le renversement des hiérarchies urbaines représentent des défis majeurs qui pèsent sur le devenir du territoire marocain et qui suscitent des questions ayant trait aux faiblesses structurelles et à la durabilité des espaces urbains.

#### A. Essor démographique et excroissance urbaine

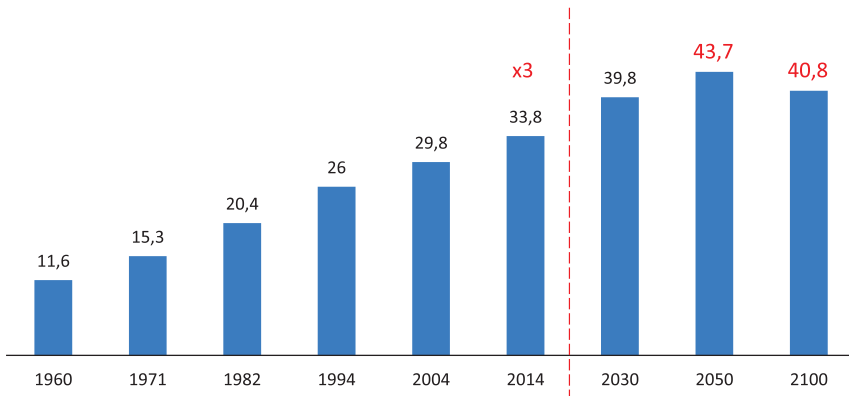
Si les villes dans les pays du Nord se sont développées concomitamment avec les révolutions industrielles, du transport, agricole, scientifique et cognitive générant amplement de l'emploi; l'inflation urbaine, dans les pays du Sud, n'était guère induite par les besoins du secteur économique.

##### a. Dynamique démographique et inflation urbaine :

Au Maroc comme dans tous les pays du Sud, le siècle précédent était une époque de très grands déséquilibres urbains notamment dans les grandes villes qui ont connu une croissance accélérée et une rupture d'équilibre entre l'explosion démographique et la croissance économique en générant des effets négatifs sur les conditions de vie de la population urbaine.

Les chiffres relatifs à l'évolution démographique traduisent l'envergure des défis auxquels le Maroc a dû et doit encore faire face, en termes d'accompagnement des besoins socioéconomiques et de maîtrise des mutations spatiales et environnementales.

Evolution de la population au Maroc en millions d'habitants

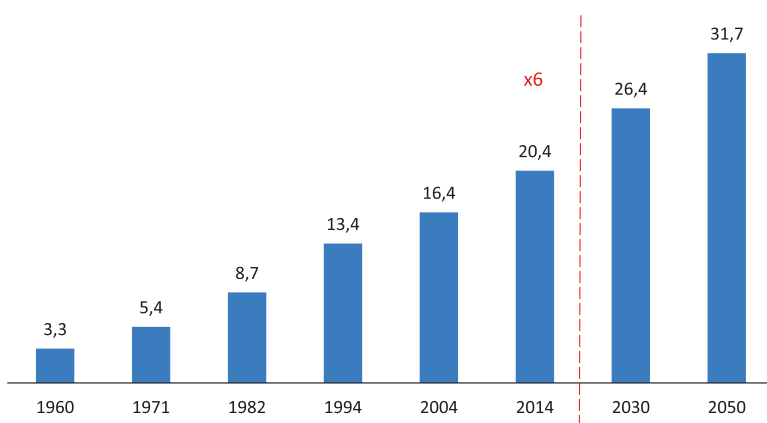


Au Maroc, le tissu urbain créé ou réorganisé par la domination coloniale a constitué des facteurs de déséquilibre social puisque la ville a représenté des niveaux de vie espérés et a stimulé l'exode rural. Ainsi, devant le mirage urbain, le marasme agro-économique et les conditions de vie vulnérables dans les espaces ruraux, les villes, non émanant d'une dynamique intérieure, ont subi une croissance démographique excessive non accompagnée d'une croissance économique.

En effet, le pays a connu une accélération soutenue de la croissance de sa population urbaine, particulièrement depuis le milieu du vingtième siècle. De moins de 8% au début du siècle, le taux d'urbanisation est passé à 29,2% en 1960, 51,3% en 1994, 55,1% en 2004 et à 60,3% en 2014. Il est prévu qu'il atteigne 67,8% vers 2030 et 73,6% à l'horizon 2050.

L'ampleur prise par le phénomène urbain est tellement énorme que la population urbaine a été multipliée par six (6) depuis 1960 et par quarante-six (46) en un peu plus d'un siècle passant de 440.000 d'habitants vers 1900 à 20,4 millions d'habitants en 2014. Ladite population urbaine dépassera probablement le cap des 26 millions et 32 millions d'habitants respectivement à l'horizon 2030 et 2050<sup>23</sup>.

Evolution de la population urbaine en millions d'habitants



Evolution prévisionnelle de la population légale du Maroc

Année	Population en milliers			Taux d'accroissement (%)		
	Ensemble	Urbain	Rural	Ensemble	Urbain	Rural
2014	33 770	20 353	13 417	1,17	2,17	-0,3
2030	39 330	26 662	12 668	0,79	1,38	-0,44
2050	43 562	32 081	11 481	0,3	0,61	-0,56

Source : HCP, 2017<sup>24</sup>

Il ressort du tableau que le rythme de croissance de la population urbaine observe un fléchissement tendanciel. Le taux d'accroissement en milieu urbain a été de 4,37% en 1971, 4,26% en 1982, 3% en 1994, 2,14% en 2004 avant de s'établir à 2,17% en 2014. Il va probablement continuer à diminuer pour être de l'ordre de 1,38% et 0,61% respectivement en 2030 et 2050.

23 - [http://www.hcp.ma/Population-du-Maroc-par-annee-civile-en-milliers-et-au-milieu-de-l-annee-par-milieu-de-residence-1960-2050\\_a677.html](http://www.hcp.ma/Population-du-Maroc-par-annee-civile-en-milliers-et-au-milieu-de-l-annee-par-milieu-de-residence-1960-2050_a677.html)

24 - Idem

Assurément, le défi de l'excroissance démographique ne garde plus son acuité eu égard à la régression de l'afflux migratoire vers les grandes villes et l'effondrement du croit naturel suite à des raisons socio-économiques et culturelles. Devant ses faiblesses structurelles, la ville n'incite plus comme auparavant à l'immigration, puisqu'elle a développé une morosité urbaine traduite notamment par le pullulement de l'habitat irrégulier et l'émergence d'un créneau économique amorphe dit secteur informel, lequel génère un collectif d'entrepreneurs de la pauvreté correspondant à des formes diverses de subsistance en ville pour une large fraction de la population urbaine. Pourtant, le phénomène de l'exode rural est irréversible et continue à générer des marges urbaines et des bidonvilles accueillant annuellement plus de 10 000 ménages, alors que les politiques urbaines traitent ce phénomène de problèmes contingents, jusqu'au point de stigmatiser implicitement la population émigrant vers la ville au lieu de planifier son accueil et accompagner son intégration culturelle, sociale et économique.

Cette situation n'est pas une simple réaction ponctuelle à une crise économique mais également l'embryon d'un fait social, bien enraciné dans la vie urbaine, appelé sans doute à aggraver les ségrégations socio-spatiales qui traversent la ville marocaine. Autant dire que la mutation de la société marocaine, vers une société essentiellement urbaine, offre des opportunités considérables et pose des problèmes multiples aux pouvoirs publics pour accompagner et maîtriser les processus de changement et de mise à niveau induits par cette urbanisation rapide.

**b. Une myriade d'entités urbaines et poids des grandes villes :**

Le territoire national abrite 278 villes et 74 centres délimités, soit 352 entités urbaines. Cette structure est marquée par une nébuleuse de petites villes de moins de 50 000 habitants et des villes moyennes de moins de 100 000 habitants qui représentent ensemble près de 70% du nombre total des villes. Ces entités urbaines abritent moins de 15% de la population urbaine totale. Malgré son poids démographique limité, cette micro-urbanisation apporte un élément d'équilibre au sein du système urbain.

Dans la même optique, la répartition de la population selon les villes montre que sept grandes villes abritent environ le quart de la population du Royaume (24,9%), ce qui représente une part de 41,3% de la population urbaine. Ces villes sont Casablanca avec une population de 3.359.818, Fès avec 1.112.072 habitants, Tanger avec 947.952 habitants, Marrakech avec 928.850 habitants, Salé avec 890.403 habitants, Meknès avec 632.079 habitants et enfin la ville de Rabat avec une population de 577.827 habitants.

Population légale des grandes villes

Ville	Recensement 2004		Recensement 2014		TAAM (%)
	Population	Ménages	Population	Ménages	
Casablanca	3 032 116	639 201	3 359 818	819 954	1.03
Fès	950 240	194 582	1 112 072	257 739	1.59
Tanger	687 667	147 637	947 952	239 243	3.26



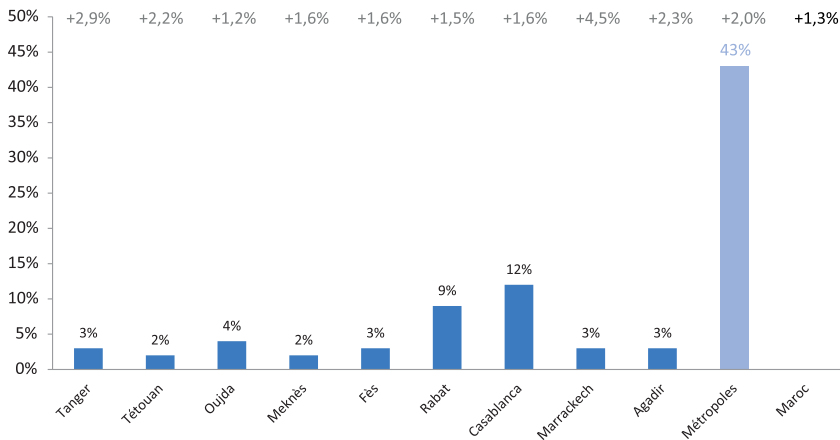
Marrakech	826 634	170 342	928 850	217 245	1.17
Salé	760 186	158 260	890 403	213 477	1.59
Meknès	538 343	114 407	632 079	151 579	1.62
Rabat	625 336	144 225	577 827	151 670	-0.79

Source : RGPH de 2004 & 2014

Le ralentissement du rythme de la croissance démographique est perceptible. Les taux d'accroissement de la population de ces grandes villes au cours de la période 2004-2014 varient de - 0,79% pour la ville de Rabat à 3,26% pour la ville de Tanger.

### Pression démographique des métropoles marocaines

Concentration (2014) et dynamique (2004 - 2014) de la population métropolitaine



La répartition des villes selon la taille révèle l'existence de quinze grandes villes bien individualisées qui structurent le système de villes et organisent des sous-réseaux urbains. Il s'agit des villes à vocation régionale, susceptibles de faire un contrepoids aux deux métropoles nationales, à savoir Casablanca et Rabat.

## B. Déficiences structurelles du système urbain et métropolisation au Maroc :

Les défis sont d'autant plus grands que c'est dans les villes que se joue le sort du développement économique du pays. En effet, le monde rural souffre d'un surpeuplement relatif qui se traduit par une faible productivité. L'agriculture qui ne représente en moyenne que 14,4% du PIB, occupe encore près de 40% de la population active du pays<sup>25</sup>. L'évolution du Maroc à un pays véritablement agricole passe inéluctablement par une amélioration de la productivité du secteur agricole et, par conséquent, par un transfert de populations vers le milieu urbain.

25 - Ministère de l'Economie et des Finances, Direction des Etudes et des prévisions Financières : Tableau de bord sectoriel, mai 2015, p.2.

## a. Déficiences d'ordre territorial, socioéconomique et environnemental

### Une littoralisation accentuée :

La bande littorale se distingue par un essaimage de villes. L'une des tendances lourdes du peuplement au Maroc réside dans le glissement progressif du centre de gravité urbain vers le littoral atlantique moyen. La période coloniale, avec la mise en place d'une économie extravertie, a consacré la littoralisation de la géographie urbaine aux dépens des cités traditionnelles de l'intérieur.

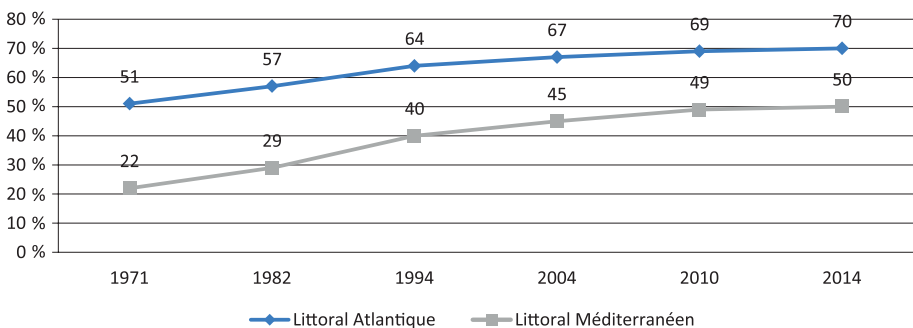
Tailles de la population et des communes littorales

Situation sur	Population littorale	Communes littorales	Population littorale / Population totale
La façade maritime	6 015 663	140	18%
Une profondeur de 5 km	9 356 293	189	28%
Une profondeur de 10 km	13 045 895	246	39%
Une profondeur de 15 km	13 881 220	301	41%
Une profondeur de 20 km	14 537 941	350	43%
Une profondeur de 25 km	15 453 386	401	46%
Une profondeur de 30 km	16 153 034	449	48%

Source : MUAT, 2016

Presque la moitié de la population du Maroc réside dans la frange littorale d'une profondeur de 30 Km par rapport au rivage de la mer. Cette même bande est support de l'essentiel de l'économie nationale, à savoir 53% de la capacité touristique et 92% des unités industrielles. Au niveau macro-géographique, le semis de villes donnant sur le littoral n'incarne pas la trame historique de base de la géographie du Maroc, mais il renvoie surtout aux strates urbaines développées durant la période coloniale.

Taux d'urbanisation du littoral au Maroc



La répartition spatiale des villes littorales présente une densité urbaine dans le tronçon d'Essaouira à Tanger, avec un prolongement sur le littoral méditerranéen de Tétouan, comme elle présente des discontinuités, voire des vides urbains dans des segments sur l'étendue côtière. Ainsi, le taux d'urbanisation dans la bande littorale est élevé, notamment dans la partie atlantique où il excède au taux d'urbanisation national global pour culminer à 70%. Faut-il ajouter aussi que 78% de la population métropolitaine se concentrent sur le littoral avec une surdensité remarquable de 598 hab/km<sup>2</sup>.

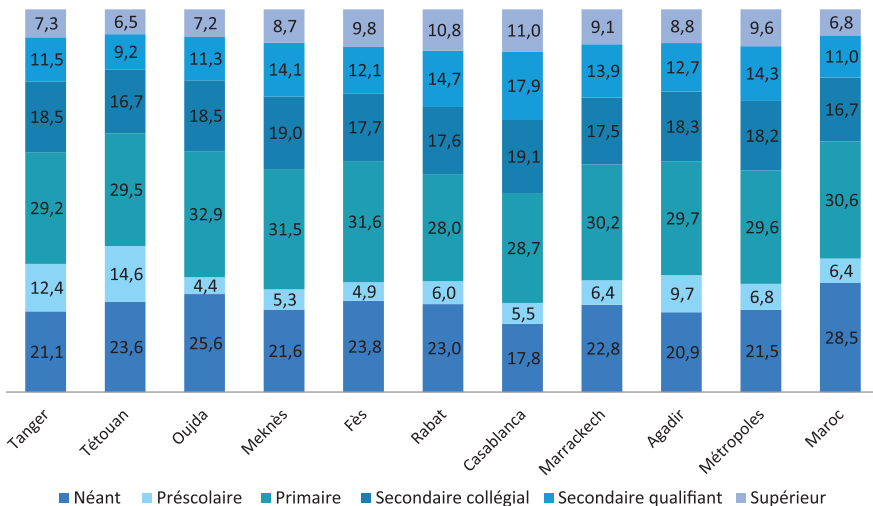
Cette tendance de littoralisation contrarie les objectifs de la politique nationale affichée en matière d'aménagement du territoire. Elle est de nature à accentuer les inégalités économiques et socio-spatiales entre les régions bénéficiant des franges côtières et celles de l'intérieur, sans omettre la pression exacerbée sur les ressources dans des espaces réduits.

### Déficiences d'ordre socioéconomique :

Nul ne peut nier l'engagement du Maroc, depuis des décennies, dans des stratégies de promotion du développement humain durable et de lutte contre la pauvreté, conformément aux recommandations et plans d'action des grands événements internationaux, dont le sommet mondial pour le développement social de Copenhague. De même les politiques de développement économiques préconisées par le pays ont déployé des efforts perceptibles quant à l'incitation à l'investissement et le rehaussement du climat des affaires.

Toutefois, le défrichement des indicateurs socioéconomiques des villes au Maroc, tels qu'ils découlent des RGPH et des rapports thématiques et sectoriels, fait ressortir des profils socio-économiques contrastés. Si certains indicateurs se sont améliorés, les avancées n'ont pas été accomplies au rythme souhaité et les déficiences sont encore importantes.

Structure de la population métropolitaine par niveau d'études (2014)



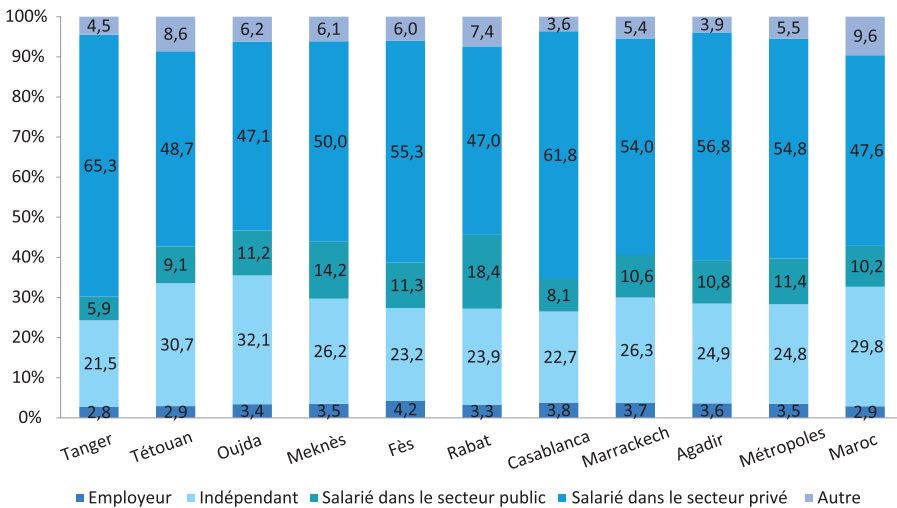
Source : DEPF sur la base du RGPH 2014

Si on se limite à l'analyse des données relatives aux métropoles, il s'avère que celles-ci présentent un taux de scolarisation de 97% chez les enfants âgés de 7 à 12 ans, sachant que ce taux à l'échelle nationale est de l'ordre de 95%. Dans ce cadre, il y a eu une nette amélioration susceptible d'estomper à terme l'écart relatif au taux d'analphabétisme qui est de 23,7% pour les métropoles contre 32,2% au niveau national. A noter également que 9,6% de la population métropolitaine à un niveau d'études supérieur contre 6,8% à l'échelle nationale. Toutefois, serait-il pertinent de mettre en exergue les grands écarts de niveau et de rang, parmi les plus importants au monde, entre l'indicateur du niveau d'éducation et celui de niveau de vie.

Ainsi, il existe 57 pays de par le monde (145<sup>e</sup>-88<sup>e</sup>) qui ont un revenu par habitant plus faible que celui du Maroc, mais dont le niveau d'éducation est supérieur. Ces hiatus entre indicateurs de développement humain montrent que le Maroc dispose de potentiel et de ressources lui permettant d'améliorer son classement en matière de développement humain dans l'échiquier international.

Quelles que soient les politiques suivies, les objectifs tracés ne peuvent être atteints sans une croissance économique soutenue et durable. La croissance économique est synonyme de production de biens et services, de créations d'emplois et de richesses.

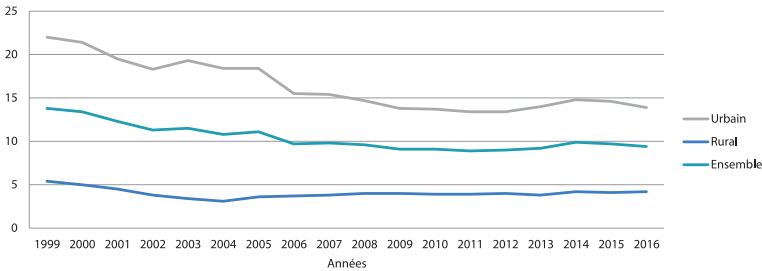
Structure de l'emploi métropolitain par profession (2014)



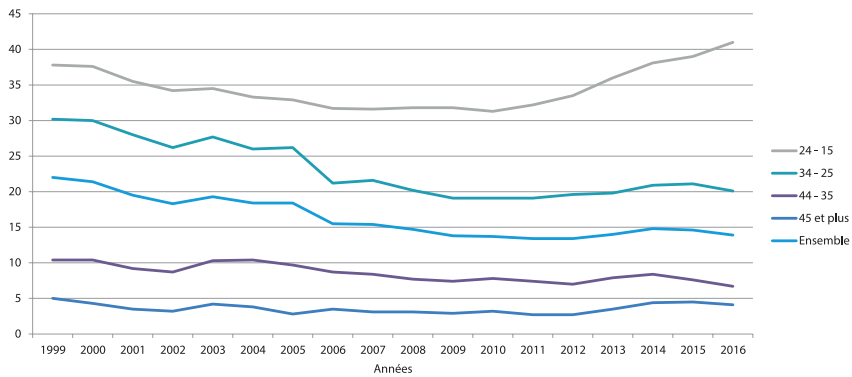
Source : DEPF sur la base du RGPH 2014

Le taux de chômage des métropoles (17,4%) est légèrement supérieur à celui du niveau national (16,2%). Les métropoles ont un taux de salariat (66,2%) supérieur au niveau national de 8,4 points.

Evolution du taux de chômage par milieu (source HCP)



Evolution du taux de chômage urbain par tranche d'âge (source HCP)



Il s'avère que le chômage s'aggrave plus dans le milieu urbain et qu'il touche principalement les tranches d'âge des jeunes, en l'occurrence les personnes ayant un âge entre 15 et 34 ans.

### Déficiences d'ordre environnemental :

Les villes marocaines, notamment les métropoles, se trouvent exposées à certaines dérives liées aux phénomènes d'urbanisation et d'industrialisation, en l'occurrence l'occupation irrationnelle du sol, le mitage, le foisonnement de l'habitat irrégulier, la dégradation de l'environnement, etc. Le coût de la dégradation environnementale au Maroc a été évalué, pour l'année 2014, à près de 32,5 milliards de dirhams, soit 3,52% du PIB représentant près de 960 dirhams/habitant/an. Par ailleurs, les dégâts causés par les émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'environnement global sont estimés, pour l'année 2014, à 1,62% du PIB.<sup>26</sup>

En effet, les incidences de la dégradation environnementale à l'échelle nationale sont deux fois plus importantes que celles à l'échelle mondiale<sup>27</sup>, alors qu'en 2000, le coût

26 - Département ministériel chargé de l'environnement / Banque mondiale : Rapport sur le coût de la dégradation de l'environnement au Maroc, Janvier 2017

27 - Département ministériel chargé de l'environnement / Banque mondiale : Rapport sur le coût de la dégradation de l'environnement au Maroc, Janvier 2017, pp. 16-22 in

[http://www.environnement.gov.ma/images/Mde\\_PDFs/Le\\_Cout\\_de\\_la\\_Degradation\\_de\\_l\\_Environnement\\_a\\_Maroc.pdf](http://www.environnement.gov.ma/images/Mde_PDFs/Le_Cout_de_la_Degradation_de_l_Environnement_a_Maroc.pdf)

de cette dégradation fut estimé à 3,7% du PIB. La transition vers une économie verte réduit la pression sur les ressources naturelles et les milieux, ce qui ramène le coût de la dégradation de 3,7% du PIB à 1,7%, soit un gain de 2% du PIB.

Parmi les facteurs majeurs de la pollution ayant des impacts néfastes sur la santé publique, notamment celle des enfants, il y a lieu de souligner la pollution de l'air. En effet, **le coût total lié à la pollution de l'air est évalué à 9,7 milliards de dirhams (1,05% du PIB)** induite en grande partie par la mortalité liée à la pollution de l'air extérieur (75%), notamment à Casablanca, Marrakech et Tanger.<sup>28</sup>

Nombreux sont les facteurs qui pèsent sur la qualité de l'air, à savoir la reconversion des zones de faible densité en zones d'immeubles sans que l'équilibre entre le vide et le plein dans la ville ne soit respecté pour favoriser la circulation de l'air, au moment où le taux de motorisation suit une allure exponentielle<sup>29</sup>, sachant que les modes de transport propre et sobre en carbone accusent encore des déficits énormes. En sus, l'urbanisation tendancielle a conduit à une imbrication des zones industrielles polluantes et des zones d'habitat.

Dans le même sens, la pollution des eaux et des sols figure parmi les points névralgiques. On note plus de 7 millions m<sup>3</sup>/j de rejets liquides d'origine domestique avec un taux de traitement des eaux usées domestiques urbaines qui ne dépasse guère 38 %. Le volume des eaux usées épandues dans le milieu naturel par l'industrie atteint environ 964 millions de m<sup>3</sup> par an, dont 80 millions de m<sup>3</sup> sont déversés dans le domaine public hydraulique.<sup>30</sup>

En outre, le Maroc produit annuellement 1,5 millions de tonnes de déchets industriels, dont 256 000 tonnes sont considérés comme dangereux. Les déchets industriels sont très souvent éliminés dans des décharges sauvages ou encore dans des points noirs et dans les cours d'eau sans aucun traitement ni contrôle, ce qui engendre de graves conséquences aussi bien pour la santé publique et l'environnement que pour l'avenir des activités socio-économiques dans notre pays. En ce qui concerne les déchets ménagers, le Maroc produit 5,4 millions de tonnes de déchets ménagers par an, dont 26% à Casablanca. Seulement 37% des ordures ménagères sont mises en décharges contrôlées et moins de 10% sont recyclées dans des conditions déplorables.

Dans ce sens, le département de l'environnement a mis en place deux programmes : un Programme National de gestion des Produits Spéciaux, pour la gestion des déchets spéciaux produits par les secteurs industriel et hospitalier et le Programme National de gestion des Déchets Ménagers (PNDM). La production actuelle des déchets ménagers en milieu urbain au Maroc est estimée à 5 millions de tonnes par an, soit en moyenne 0,76 kg/hab./jour. Avec la croissance démographique, l'urbanisation rapide et l'évolution des modes de consommation, la production des déchets ménagers au Maroc est en constante augmentation et devrait atteindre le niveau de 6 millions de tonnes par an à l'horizon 2012.<sup>31</sup>

28 - La pollution de l'air – extérieur et intérieur – est responsable à elle seule de 6,5 millions de décès chaque année, soit 11,6 % de l'ensemble des décès dans le monde (revue The Lancet 2017), plus que le sida ou le paludisme.

29 - A noter que le diesel qui prédomine impacte négativement la qualité de l'air.

30 - Département ministériel chargé de l'environnement / Banque mondiale : Rapport sur le coût de la dégradation de l'environnement au Maroc, Janvier 2017

31 - Département ministériel chargé de l'environnement, PNDM

À cet effet, le Maroc dispose d'un potentiel de recyclage très important. Les déchets ménagers sont constitués par environ 60% de matières organiques (valorisables mais non recyclables) et 40% de matières susceptibles d'être recyclées ou réutilisées soit environ 2 000 000 tonnes.

Sur le plan économique, la transition verte se base essentiellement sur la création de nouvelles filières à forte valeur ajoutée et le découplage entre la croissance économique et la consommation des ressources. Le découplage améliore la compétitivité du tissu économique et allège la caisse de compensation notamment sur le volet énergie, à travers l'amélioration du taux de pénétration des énergies renouvelables.

## **b. Métropolisation et structuration du territoire au Maroc**

La métropole désigne une ville principale d'une région géographique ou d'un pays. Elle est à la tête d'une aire urbaine importante et exerce des fonctions organisationnelles et de commandement, sur le territoire qu'elle domine, dans les plans économique, financier, dans une moindre mesure politique, culturel ou de la recherche, eu égard à sa grande population et à ses activités économiques et culturelles.

Ainsi, la métropolisation est un vecteur de développement et de positionnement territorial, en mettant en équation la dimension régionale, nationale et internationale. Toutes les actions sur les villes ont forcément des retentissements sur leur rayonnement au niveau national et international. C'est dans cette vision que le Maroc engage un budget d'investissement de 80 Milliards de dirhams pour régénérer ses métropoles et booster leur attractivité économique.

La compétitivité de l'économie nationale passe par les villes et métropoles disposant d'atouts et de potentiels significatifs. Les réflexions menées à l'échelle de l'aménagement du Territoire, notamment le SNAT ont permis de révéler et de confirmer ce qui suit<sup>32</sup> :

- Le duopole Casablanca-Rabat représente le cœur de l'aire métropolitaine centrale s'étendant sur 200 km de Kenitra à El Jadida. Casablanca y représente l'atout maître du Maroc dans la concurrence internationale. Ses performances économiques restent cependant en deçà de ce qui est attendu de la métropole internationale du Maroc. D'où l'impératif d'améliorer sa gouvernance, de réactiver les grands projets structurants, notamment dans les domaines du transport public, de la réalisation de plates-formes multimodales, d'améliorer son environnement, etc. Rabat y dispose d'une bonne attractivité qu'il s'agira d'épauler par une diversification de ses fonctions grâce notamment à son potentiel en matière d'industries de haut niveau.
- Le bi pôle Fès-Meknès d'un côté et Marrakech de l'autre constituent des pôles d'équilibre face à l'aire métropolitaine centrale. Le développement de complémentarités entre Fès et Meknès, notamment en matière de grands équipements et infrastructures. Marrakech fait preuve d'un dynamisme économique s'appuyant sur le tourisme et bénéficiant de l'absence de villes concurrentes dans sa région. Pour conserver ses atouts la ville doit faire un effort en matière d'urbanisme, d'environnement et du foncier.
- Trois métropoles régionales, plus ou moins excentrées, commandent des dimensions clés du territoire marocain : Agadir, pour la dimension saharienne et africaine, Tanger pour la dimension méditerranéenne et Oujda pour la dimension maghrébine. A Agadir,

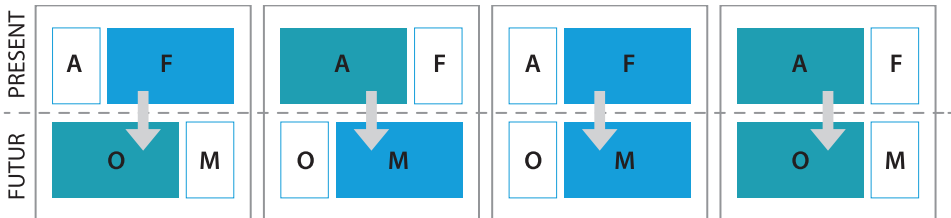
à la tradition entrepreneuriale s’ajoutent les atouts touristiques et le dynamisme du secteur tertiaire. Tanger est mise sur un avenir prometteur avec une dimension internationale, au vu de ses grands projets qui projettent la région du Nord et le Maroc en général dans la globalisation économique. Oujda, métropole de l’Oriental et ville frontalière, à une situation économique qui traduit les aléas des rapports Maroco-algériens.

- Dans ce lot de métropoles régionales, Laayoune se situe certes en retrait, mais ses atouts géographiques en font une métropole saharienne en devenir, susceptible en particulier de bénéficier de l’entrée en fonction de la liaison routière transafricaine.

Le système urbain est perçu comme ensemble constituant la locomotive de l’économie nationale. L’efficacité des villes ne relève pas seulement de leur environnement interne mais dépend aussi de la structure et du fonctionnement du système des villes.

L’analyse de l’armature urbaine permet de distinguer l’Aire Métropolitaine Centrale d’une part et les autres villes d’autre part. Si ladite aire métropolitaine représente à elle seule la moitié du potentiel économique du pays, les autres entités urbaines ne manquent pas d’importance; lesquelles sont productrices de richesses. Pour autant, toutes les villes ne présentent pas le même profil ni les mêmes potentialités. C’est pourquoi, il est proposé de faire recours à une grille d’analyse AFOM en vue d’esquisser les caractéristiques majeures des villes et d’en servir pour les classer selon leurs atouts, faiblesses, opportunités et menaces.

Grille d’analyse du système urbain au Maroc



Dynamique F-O	Dynamique A-M	Dynamique F-M	Dynamique A-O
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobilisation des ressources latentes par le projet</li> <li>- Des opportunités à saisir pouvant contrecarrer les faiblesses présentes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ressources multiples mais en danger</li> <li>- Dégradation et manque d’innovation</li> <li>- Mobilisation insuffisante des acteurs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Manque de ressources</li> <li>- Déficiences multiples</li> <li>- Acteurs peu engagés</li> <li>- Absence de projet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Atouts diversifiés</li> <li>- Acteurs avertis</li> <li>- Dynamique de projet</li> </ul>
<b>Ville à inventer</b>	<b>Ville devant innover</b>	<b>Ville en crise</b>	<b>Continuum urbain</b>



L'instrumentalisation du modèle d'analyse AFOM dans un exercice de prospective simplifié sur la base des indicateurs socioéconomiques des villes mène à construire le schéma suivant :

- **Villes à inventer :**

- Villes nécessitant un effort de mise à niveau : Khénifra, Errachidia, Ouarzazate.

- **Villes devant innover :**

- Villes présentant des atouts de développement qui nécessitent un soutien public pour se manifester : Tétouan, Oujda, Beni Mellal et, dans un genre bien différent, Rabat.
- Villes en plein développement spatial, nécessitant un effort particulier d'équipement et d'urbanisme : Agadir et Nador.
- Villes à forte tradition artisanale et à potentiel économique élevé, en particulier en matière industrielle : Fès et Tanger, et dans un genre différent Marrakech. Celle-ci garde un potentiel de développement touristique important, à condition de savoir préserver son oasis et son environnement.
- Villes où la priorité se situe dans les fonctions de services : Meknès.

- **Villes en crise :**

- Villes de conversion industrielle ou villes qui ne présentent pas de fonctions urbaines à même de promouvoir leur développement : Jérada, Bouarfa et avec un degré moindre Safi.

- **Continuum urbain :**

- Des villes comme Tanger et Rabat peuvent, avec des efforts supplémentaires, aspirer à des continuums urbains.

Une lecture multicritère s'impose sur la base des caractéristiques économiques et sociales des villes pour confirmer ou infirmer cette grille d'analyse. Il importe de mettre en évidence :

- Taux de croissance annuel moyen du PIB par habitant entre 2000 et 2016 par ville;
- Contribution par ville et contribution totale des villes à la richesse générée au Maroc;
- Contribution de chaque secteur économique au PIB de chaque ville et branches d'activités économiques;
- Indicateur synthétique du climat des affaires, notamment des métropoles;
- Indicateurs de la pauvreté par ville (Ménages inférieurs au seuil de pauvreté relative, Ménages inférieurs au seuil de la vulnérabilité, Indice de la sévérité, Indice de développement humain, Indice de développement social);
- Activité et emploi par ville;
- Education, alphabétisation, instruction et diplômes par ville

Par ailleurs, la métropolisation actuelle s'apparente, à l'échelle nationale, à un assemblage de projets urbains et de lotissements sans limites; alors qu'elle requiert une structuration fonctionnelle et multipolaire à planifier dans le cadre de l'aménagement du territoire. Une métropole doit être perçue dans son réseau urbain à hiérarchiser, selon des fonctions économiques bien réparties entre le pôle de commandement et les villes et centres qui partagent avec la métropole les fonctions métropolitaines, au lieu d'avoir un centre polarisant et dominant et des aires largement dominées, autant les taxer de simples dortoirs.

Une bonne connectivité, en termes de transport collectif sera à même d'assurer la jonction d'entités urbaines discontinues par des trames vertes sous formes de forêts urbaines, aires d'agriculture urbaines, constituant des éléments d'agrément, de bien-être, voire un levier d'économie de loisirs, sans être contraint à subir les effets d'un étalement continu et irrégulier ayant des incidences sur les risques sociaux et spatiaux.

En outre, l'enjeu de structuration des villes et de régulation des phénomènes de mitage urbain et d'habitat irrégulier dans les couronnes périurbaines passe par les bourgs, les petites villes et les villes moyennes à organiser selon des visions de développement au niveau national et, surtout, régional. L'objectif est de faire de ces échelles urbaines des centres d'équipement au niveau de leur microrégion, mais aussi des centres d'animation et d'impulsion économique, à même d'accueillir les flux des migrants vers les villes. L'urbanisme des petites villes doit considérer à priori que le phénomène de l'exode rural est tout à fait naturel à juguler par son anticipation et son accompagnement. Cela implique une vision régionale des problèmes, fortement articulée avec les problèmes de programmation des équipements et des structures urbaines.

### **c. Aspects spécifiques des villes marocaines**

Au Maroc, les ambiances architecturales et urbaines sont multiples et diversifiées<sup>33</sup>. L'armature urbaine nationale est plurielle, de par la nature, l'histoire, la taille, la genèse et le façonnement des villes. Ces dernières présentent des caractéristiques propres et modelées au fil du temps, selon le contexte géographique et régional.

Les villes historiques abritant des médinas se caractérisent par une mixité d'activités humaines<sup>34</sup>. Avant l'ère coloniale, les médinas marocaines, étaient organisées de manière à faire prévaloir les principes de la cohérence et de la complémentarité des composantes urbaines. Les fonctions résidentielles, économiques, sociales, culturelles et de la circulation étaient structurées de sorte à permettre la tranquillité publique, les affinités entre les habitants, l'équité entre les individus pour ainsi dire la cohésion socioreligieuse. L'urbanisme médinal reflète les concepts nouveaux en matière d'environnement, à savoir l'architecture bioclimatique, la ville piétonne, la densité élevée, la compacité, le faible impact environnemental, l'écosystème subtil entre nature et urbanisation, etc. A-t-on

*33 - Le paysage urbain marocain prend des formes et aspects différents d'une région à l'autre au vu d'un patrimoine architectural riche et varié comme reflet de croisement civilisationnel et culturel. Les médinas, riads, kasbahs, ksours, remparts, jardins et bien d'autres composantes architecturales et urbaines annoncent cette richesse consacrée comme patrimoine mondial de l'humanité.*

*34 - On fait allusion à : Marrakech, Fès, Meknès, Casablanca, Salé, Tétouan, Taroudant, Rabat, Oujda, Tiznit, Essaouira, Beni Mellal, Tanger, Chefchaouen, Boujad, Figuig... Les médinas ont su assurer durant des siècles un tissu social vivant et efficace, et ce en dépit de leur fermeture derrière des remparts érigés pour les protéger.*

besoin alors de réexplorer les composantes et principes de la médina comme système urbain à réinventer et à remodeler en vue de l'adapter aux exigences de la circulation et de l'opérationnalité ? Cette question est plus de fond que de forme, du fait qu'il y a lieu de s'atteler à une urbanité aussi bien moderne qu'humaniste. L'objet est de sauvegarder les principes de durabilité et le cachet urbain authentique avec toutes ses spécificités esthétiques, sociales et civilisationnelles.

Les villes créées par la puissance coloniale sont venues, à partir de 1912, se juxtaposer aux médinas, autant dire que les villes marocaines ont l'originalité de posséder une structure duale. L'autorité coloniale s'acharnait à enraciner la prééminence d'un nouveau système urbain et à l'ériger en modèle à pérenniser. Le paysage urbain a subi de grandes mutations, les formes urbaines modernes prennent le primat sur l'architecture authentique. Après l'indépendance, avec la mondialisation de l'économie et l'internationalisation des échanges, les villes ainsi créées ou réorganisées ont continué à s'accroître, produisant une scission avec le tissu urbain traditionnel. Il s'agit des grandes villes qui constituent actuellement des vitrines d'un Maroc moderne, mais leur essor démographique a généré une urbanisation composite au vu des centralités de standing, des marges urbaines sous forme de quartiers pauvres et de bidonvilles. Cependant, s'ouvrir sur les plans économique et social ne signifie aucunement accepter d'être noyé dans un magma culturel transnational; tout au contraire, l'identité historique est une condition primordiale pour affronter la mondialisation.

Par ailleurs, les villes nouvelles<sup>35</sup> en cours de réalisation principalement par le Groupe Al Omrane, la CDG et l'OCP, à savoir : Tamensourt, Tamesna, Sahel-Lakhayayta, Chrafate, Zenata, la ville verte Mohammed VI, et les pôles de Mazagan et Foug El Oued ajoutent de nouveaux maillons dans l'armature urbaine nationale. Bien qu'elles présentent des caractéristiques diverses, elles sont, toutes, amorcées dans les années 2000 sans cadrage juridique et au gré des opportunités foncières publiques. Elles peinent à faire leurs preuves, sachant que leur création n'a pas été fondée sur une planification stratégique relevant de l'aménagement du territoire ou de l'urbanisme prévisionnel. Faute d'une législation spécifique aux villes nouvelles, ces projets d'envergure sont régis par les dispositions de la loi 25.90 relative aux lotissements et groupes d'habitations.

Les fonctions économiques de ces villes n'ont pas été suffisamment prises en compte. On s'est concentré foncièrement sur le logement. Toutefois, on peut souligner que Sahel-Lakhayayta et la ville verte qui s'adosse à la ville de Ben Guerir semblent sortir de ce schéma de villes dortoir, puisque la première présente une plate-forme industrielle et logistique et la deuxième est une ville universitaire par excellence. Les défis des villes nouvelles interpellent l'Etat à une nouvelle politique urbaine qui respecte les principes du développement durable à savoir l'alliance de l'économique, du social, de l'environnemental et du culturel.

Sur un autre registre, les villes marocaines prennent des tailles différentes et évoluent dans des contextes divers, mais elles sont généralement soumises à des déficiences en termes de gestion numérique et de déperdition énergétique.

---

35 - Pour plus de détail, voir la partie 10 du présent rapport, notamment la fraction intitulée : Des villes marocaines et l'ambition de la durabilité.

### C. Les villes sont à recentrer davantage comme priorités de l'Etat

La littoralisation des grandes villes, le recouvrement fiscal, le sort de l'école publique, la concession des services urbains, les déficiences du système de subvention des énergies renouvelables, l'accès au marché électrique de la moyenne et la basse tension et bien d'autres actes relèvent des politiques de l'Etat et trouvent leur résonance au niveau de la ville.

Le projet de ville n'occupe pas encore la place qu'il requiert dans les politiques publiques. Certes, c'est une préoccupation nationale, mais celle-ci reste en deçà des problèmes structurels de la ville et de son poids en termes démographique, économique et social. En fait, ce sont les politiques sectorielles qui façonnent les espaces urbains en l'absence de convergence et de cohérence de l'action publique dans la ville.

L'Etat doit recentrer davantage la ville comme priorité. A défaut de nouveaux appuis pour promouvoir les assises urbaines, comment peut-on booster un espace urbain mouvant et vulnérable aiguisant énormément de convoitise par des outils tant limités qu'usuels ? Les pouvoirs publics doivent incarner une volonté d'action vis-à-vis de la ville, ce qui rend tout effort de conception et d'aménagement comme déterminant du devenir urbain.

Les appuis requis ne doivent pas déboucher sur un centralisme de l'Etat, à même d'influencer négativement la ville. A titre indicatif, la décision de créer une ville nouvelle est jusqu'à présent l'apanage du pouvoir central suivant une démarche top-down. Les moyens des communes sont limités et aucun dispositif juridico-institutionnel n'est encore prédéfini pour garantir la durabilité des modèles urbains en cours de réalisation.

L'accent doit être mis également sur le système de gouvernance de la ville qui renvoie à une situation longtemps verrouillée quant au manque de coordination, au cloisonnement et des réticences des autorités publiques, des instances élues et des institutions administratives. Il est facile de relever des empiètements et chevauchements que génèrent des situations de réticence entre les échelons de gouvernance territoriale, d'une part et entre l'Etat et les pouvoirs élus, d'autre part. Une telle interférence provoque des conflits qui ne sont pas toujours sans impact sur la gestion et le devenir de la ville.

Le poids du contrôle exercé par l'Etat sur la commune est encore jugé excessif. La déconcentration administrative est peu concluante, et ne reflète pas d'actes forts de transfert de pouvoirs du centre vers le territoire. Le développement urbain durable passe forcément par une véritable décentralisation accompagnée voire précédée par l'élargissement de la déconcentration comme préalable incontournable à la gouvernance de la ville.

S'agissant du financement de la ville, il n'est pas assuré par la ville. La ville produit des richesses et demeure pauvre; elle ne capte pas une partie de la plus-value pécuniaire en cas de changement de zonage ou de règles d'utilisation du sol au profit d'une parcelle. Il ne faut pas que l'intérêt privé prime sur l'intérêt communautaire et que la propriété foncière privée soit plus influente que le devenir de la ville.

## 4. Importance et nécessité des approches normatives pour le développement des villes durables au Maroc

Nul ne peut nier les initiatives, projets et actions publics qui annoncent l'intégration des aspects environnementaux, sociaux et économiques dans les actes de planification et d'aménagement des territoires. L'effort a été entrepris pour changer le cap vers des démarches répondant aux critères de durabilité, porteuses de cohésion sociale et d'inclusion économique dans le respect de l'environnement.

Au-delà de l'établissement du SNAT, des SRAT, SDAU, PA, etc. pour doter les collectivités territoriales, notamment les villes en outils de planification et gestion, il y a lieu de souligner que le Maroc a essayé d'institutionnaliser le développement durable via la Charte Nationale de l'Environnement et du Développement Durable<sup>36</sup> et de son processus d'opérationnalisation.

Le schéma suivant relate les enjeux définis par le département ministériel chargé de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, en guise de référentiel des bonnes pratiques en matière d'urbanisme durable.

### Référentiel de bonnes pratiques en matière d'urbanisme durable : 13 enjeux

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accessibilité</li> <li>• Proximité des infrastructures et services</li> <li>• Transport</li> <li>• Stationnement</li> <li>• Mobilité douce</li> </ul> <p>1. La mobilité urbaine</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La densité ;</li> <li>• Qualité des espaces publics</li> <li>• Flexibilité de l'espace ...</li> <li>• Cohésion et équilibre urbain</li> <li>• Finitude de l'urbanisation</li> <li>• Composition urbaine: Axes urbains, centralités...</li> </ul> <p>2. Les formes d'urbanisation</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mixité des formes urbaines</li> <li>• Mixité sociale</li> <li>• Mixité fonctionnelle</li> </ul> <p>3. Mixité urbaine</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Droit à la ville</li> <li>• Revitalisation urbaine</li> <li>• Mise en valeur des spécificités des territoires</li> <li>• Partenariat public-privé</li> </ul> <p>4. Requalification urbaine</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ville et santé</li> <li>• Air et bruit</li> <li>• Sécurité</li> <li>• Gestion des risques naturels et technologiques</li> </ul> <p>5. Santé /sécurité des citoyens</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inclusion sociale</li> <li>• Accès à l'éducation à la formation / équipements</li> <li>• Accès à l'emploi</li> <li>• Qualité de vie</li> <li>• Espace-genre</li> <li>• Economie urbaine inclusive</li> </ul> <p>6. Lutte contre les inégalités</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Préserver la biodiversité</li> <li>• Agriculture Urbaine</li> <li>• Composition paysagère</li> </ul> <p>7. Trame verte</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valorisation de la ressource eau</li> <li>• Aménagement des berges des oueds</li> <li>• Recyclage des eaux pluviales et gestion des eaux de ruissellement</li> </ul> <p>8. Trame bleue</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestion des déchets</li> <li>• Lutte / pollution de l'air &amp; pollution lumineuse</li> <li>• Matériaux de construction</li> <li>• Hygiène sécurité / chantiers</li> <li>• Protection du littoral</li> </ul> <p>9. Protection de l'environnement</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planification énergétique</li> <li>• Efficacité énergétique dans l'aménagement urbain</li> <li>• Bâtiments économes en énergies</li> </ul> <p>10. Efficacité Énergétique</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en valeurs des équipements publics</li> <li>• Protection du patrimoine historique bâti non bâti</li> <li>• Promotion des savoir-faire locaux</li> </ul> <p>11. Protection du patrimoine et mémoire / lieux</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Connectivité des espaces publics</li> <li>• Mobilité urbaine</li> <li>• Gouvernance</li> <li>• Efficience Énergétique</li> <li>• Gestion des déchets</li> </ul> <p>12. Territoires numériques</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adaptation des installations à la mobilité post carbone</li> <li>• Droit à la ville (mixité mobilité proximité)</li> </ul> <p>13. Ville post carbone</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du territoire</li> <li>• Audit du Directeur de l'urbanisme au CESE, le 05 octobre 2016</li> </ul> <p>Source</p>		

36 - Dahir n° 1-14-09 du 4 jourada l 1435 (6 mars 2014) portant promulgation de la loi cadre n° 99-12 portant charte nationale de l'environnement et du développement durable (BO n° 6240 du 20 mars 2014)

De plus, l'attention a été portée à la confection de guides et référentiels, à savoir : le guide des plans verts, le guide d'exploitation de l'espace public pour une meilleure gestion des déplacements urbains, le manuel des normes urbaines des équipements collectifs établi en Juin 2005, le référentiel national d'implantation des activités commerciales, le référentiel de bonnes pratiques en matière d'urbanisme durable, le référentiel de densités et de formes urbaines et le référentiel pour l'opérationnalisation des zones ouvertes à l'urbanisation.

Les Agenda 21 locaux ne peuvent passer à l'insu de tout travail sur la durabilité urbaine au Maroc. Les villes de Meknès, Agadir et Marrakech, à travers leurs agenda 21, révèlent une ambition de s'engager dans un processus de planification stratégique participative pour le développement urbain durable.

Au terme de ce qui précède, peut-on évoquer le paradoxe "initiative-inertie" en matière du développement durable au Maroc ? Les discours officiels, les réflexions, les débats et les programmes visant l'aménagement du territoire, la protection et la valorisation de l'environnement ne manquent pas. Cependant, le concret demeure insignifiant à tel point qu'on peut parler d'une certaine inertie face à une problématique manifeste.

Par ailleurs, le bilan et la répartition des normes marocaines par secteur montrent que la normalisation touche les domaines de l'industrie, bâtiment et travaux publics, la santé, sécurité et environnement, etc. tandis que l'implémentation de la durabilité dans villes, à l'instar des normes Iso 37120 & 37101 et STAR communities Index, n'est pas encore couverte. L'Institut Marocain de la Normalisation (IMANOR)<sup>37</sup> sous une initiative commune avec le CESE vient de s'engager dans ce chantier jugé très important, en amorçant un projet de norme marocaine en la matière, en vue de jalonner les processus d'implémentation de la durabilité urbaine, incitant les conseils élus à s'engager dans la labélisation des villes.

Une politique publique est une séquence de stratégies et d'actions apportant des réponses juridico-institutionnelles et techniques à une situation jugée problématique. Toutefois, par-delà les déficiences multiformes des villes, il n'y a ni politique de la ville qui préconise la normalisation de la durabilité, ni canevas méthodologique partagé qui peut l'insinuer au niveau des villes marocaines. C'est pourquoi, il faut renforcer l'arsenal normatif et réglementaire national, encourager les initiatives visant la promotion des référentiels relatifs aux différents aspects du développement durable, développer et mettre en œuvre des stratégies communes de développement et de vulgarisation au niveau national des normes et de la certification notamment dans le domaine de la durabilité urbaine.

## 5. Ville durable : un projet sociétal

En principe, un projet de ville est un projet sociétal, politique, économique et écosystémique avant de devenir un projet d'aménagement et d'urbanisme ou un projet de développement urbain durable. Il est à traduire, selon un système de gouvernance optimisé, par une feuille de route déclinant les enjeux de développement de la ville en

*37 - Dahir n° 1-10-15 du 26 safar 1431 (11 février 2010) portant promulgation de la loi n° 12-06 relative à la normalisation, à la certification et à l'accréditation, BO n° 5822 du 1errabii II 1431(18-3-2010). Cette loi a mis IMANOR comme établissement public et représentant du Maroc auprès des organismes internationaux, régionaux et étrangers de normalisation. IMANOR est sous la tutelle du Ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Investissement et de l'Economie Numérique.*

actions contractuelles. Ledit système est tant complexe que composite. Son appréciation requiert l'analyse de ses strates institutionnelles et des mécanismes de participation des acteurs dans le processus de prise de décision. La ville et ses strates de gouvernance institutionnelle sont à réarticuler pour améliorer leurs mécanismes de financement, leurs modes de gestion, redresser les échelons de planification stratégique et valoriser les aspects environnementaux et de biodiversité.

La ville durable doit s'insérer dans le cadre d'une politique de la ville; elle suppose une co-construction de l'ambition, autant dire l'adhésion à un projet sociétal ayant des enjeux et des échéances selon une vision prospective. Le Maroc s'est engagé dans des processus de durabilité à la lumière des conventions internationales. Les villes doivent s'inscrire dans ces logiques et améliorer leurs outils de participation et de régulation de l'action collective.

### **A. Le projet de ville comme projet politique et projet de développement**

Le projet de ville est différent des documents de planification usuels comme le SRAT, le SDAU ou le PA. Il doit être traduit en objectifs et cibles mesurables et concrets portant sur l'Homme et ses établissements humains, au-delà de la matérialité de la ville<sup>38</sup> selon des horizons temporels bien définis, tel que 2030, l'année d'aboutissement des ODD et NDC.

Pour construire une ville, il faut d'abord construire le projet de la ville qui est censé traduire explicitement en termes économique, spatial, social, culturel et environnemental un projet politique traçant des enjeux de développement et révélant un niveau d'ambition quant à la taille de la ville, ses fonctions à consolider ou à construire, son repositionnement escompté aux échelles régionale, nationale ou mondiale. On se situe alors dans la sphère politique et idéologique puisque les choix et les décisions expriment des actes de pouvoir mettant en scène des stratégies d'acteurs. Le temps des campagnes électorales constitue le moment opportun pour mettre en concurrence des projets de villes intelligibles traduisant des visions politiques sous forme de chiffres faciles à s'approprier et à évaluer par la population et les différents acteurs<sup>39</sup>.

Ensuite, le schéma ou plan de ville doivent incarner, à l'évidence, un projet de développement étayé sur les orientations majeures découlant du projet politique et élaboré suivant un processus participatif faisant recours à des expertises multiples et à des concertations élargies avec l'ensemble des acteurs politiques, économiques et sociaux. C'est ainsi que les urbanistes doivent traduire le projet politique, la vision, l'ambition de la ville dans les différents documents de planification, en termes d'espace, en tenant compte le plus précisément possible des caractéristiques propres au territoire en question.

---

38 - Le projet de ville ne peut être réduit aux infrastructures et équipements de base

39 - Le benchmark international permet de souligner des projets de villes annonçant une neutralité carbone à l'horizon 2030, ou une réduction du nombre de fumeurs, suivant des programmes techniques et éducatifs partagés par la population. Multiples sont les villes des pays scandinaves qui constituent des modèles en la matière. A titre indicatif, les villes de la Suède seront éco-neutre en 2025. Par ailleurs, à Séoul on continue à mettre en place des plaques photovoltaïques qui implique un million de foyers vers 2022, avec une capacité de production de l'énergie d'une station nucléaire, sans investissement lourd supporté par la ville / l'Etat.

Il incombe aux institutions qui relèvent de la décentralisation par service et de la déconcentration administrative de s'inscrire dans cette logique et de porter leurs concours sur la stratégie de développement et sur les principes directeurs du projet de ville, au lieu de se limiter à des remarques sectorielles et compartimentées.

De même, les élus doivent vérifier dans quelle mesure le plan esquissant le projet de ville est porteur de leur projet de développement urbain et générateur des conditions d'aménagement de l'espace dans un horizon temporel long. Toutefois, les délibérations communales sur un projet de document d'urbanisme qui devraient être un temps fort de la procédure, ou les élus doivent veiller à ce que le projet politique de la ville soit bien retranscrit dans les documents, se ramènent, souvent, à des tractations foncières.

A défaut de visibilité stratégique, l'acte de planification urbaine se réduit aux négociations et compromis. Le plan d'aménagement support du projet de ville n'est pas une fin en soi; c'est le reflet d'une politique urbaine et d'un travail présumé intellectuel. Il doit servir d'un document contractuel, à évaluer toutes les cinq ou trois années pour pouvoir réajuster le contrat - programme quinquennal ou triennal à adopter par la commune et ses partenaires. Mais, faute de subtilité requise, ce document s'apparente, souvent, à un dessin des formes urbaines "immuables" sans profondeur humaine, ni contenu économique.

Quand la procédure prévaut sur le savoir et le savoir-faire, la planification urbaine s'assimile à un simple acte de gestion administrative en suivant un rituel de commissions, de réunions et de procès-verbaux.

## **B. Interactions Ville-Région-Etat**

Les strates de gouvernance institutionnelle portant sur la ville sont multiples. L'instance de décision pourrait être, selon le cas et l'échelle, l'Etat, le conseil régional, le conseil provincial ou préfectoral, le conseil communal ou un groupement de collectivités territoriales. Les décisions de ces instances se recoupent et s'interfèrent même si l'élaboration, le pilotage, la coordination et le suivi du projet de développement urbain, relèvent foncièrement des compétences du conseil de la ville.

Les lois organiques 111.14 relative aux régions, 112.14 relative aux préfetures et aux provinces, et 113.14 relative aux communes ont bien défini les attributions de chacune de ces instances en définissant leurs compétences propres, celles qu'elles partagent avec l'Etat, et celles qui leurs sont transférées. Le rôle de chacun des intervenants est remarquablement clair : à la région la fonction d'impulser le développement intégré et durable et notamment l'amélioration de l'attractivité du territoire régional et le renforcement de sa compétitivité économique, à la province et la préfecture la mission de promouvoir le développement social, principalement dans le milieu rural, et à la commune la prérogative et le devoir de fournir, aux citoyennes et citoyens, les services de proximité<sup>40</sup>.

Les réajustements juridiques apportés notamment à travers la loi organique 113.14, ont permis le redéploiement des rôles d'acteurs, notamment, les prérogatives des entités décentralisées et déconcentrées, et l'implication de la société civile, des citoyennes et citoyens et du secteur privé dans la construction, le suivi et l'évaluation des politiques

---

40 - Loi organique 113.14 relative aux communes



publiques. Ces remaniements dénotent de la volonté d'encourager l'approche participative et la coordination entre les différentes entités.

Cependant, seule la déclinaison judicieuse des dispositions juridiques en actions concrètes et l'appropriation collective des nouveaux principes d'ouverture et d'implication permettent d'apprécier pertinemment l'inclusion, la participation et la mobilisation des acteurs dans le projet de développement durable et intégré de la ville.

### **a. Soubassement juridique et dichotomie entre la décentralisation et la déconcentration**

La décentralisation apparaît dans notre pays comme un processus continu. C'est un choix stratégique irréversible, mais encore faut-il l'accompagner par des mesures et actions en vue de trouver l'équilibre requis entre la décentralisation territoriale, la décentralisation par service et la déconcentration. Etant en situation de gestation, la réponse à des questions urgentes passe par un nouveau système de gouvernance où la synergie des collectivités territoriales et le renforcement de la déconcentration demeure une nécessité décisive.

La constitution a bien souligné que l'organisation territoriale du Maroc repose sur les principes de libre administration, de coopération et de solidarité. Les collectivités territoriales disposent, dans leurs domaines de compétence respectifs et dans leur sort territorial, d'un pouvoir réglementaire pour l'exercice de leurs attributions. A fortiori, aucune collectivité territoriale ne peut exercer de tutelle sur une autre. Le rôle de la commune est consacré en tant que noyau de base de la décentralisation et, en même temps, la région s'est invertie d'un rôle prééminent, par rapport aux autres collectivités, dans l'élaboration et le suivi des programmes de développement régionaux et des schémas régionaux d'aménagement des territoires<sup>41</sup>.

Cependant ce schéma idyllique ne reflète guère la réalité complexe et composite. D'abord, la gouvernance est une démarche, un processus et un état d'esprit que des attributions réglementaires. L'action dans la ville s'engage dans un champ multi-échelles, multi-acteurs et multidimensionnel et se heurte à une panoplie de difficultés politiques et opérationnelles.

On ne cesse de faire mention aux empiètements et chevauchements que génèrent des situations de cloisonnement et de réticence entre les échelons de gouvernance territoriale, d'une part et entre l'Etat et les pouvoirs élus, d'autre part. Une telle interférence provoque parfois des conflits qui ne sont pas toujours sans impact sur la gestion et le devenir de la ville.

Le poids du contrôle exercé par l'Etat sur les collectivités territoriales est encore jugé excessif<sup>42</sup>. L'Etat n'a pas renoncé définitivement à son approche centralisatrice, autant dire que les principes de libre administration et de subsidiarité n'ont pas encore trouvé leur plein sens. Dans la même optique, la déconcentration du pouvoir exécutif est peu concluante. Il ne s'agit pas de « simples décisions d'opportunité sectorielles pour déléguer telle ou telle signature ou de simple multiplication d'implantations de services déconcentrés mais d'une véritable déconcentration systémique de droit commun opérant un réel transfert

41 - Articles 136, 140 & 143 de la constitution de 2011

42 - La décision du conseil régional relative au plan de développement ne devient exécutoire qu'après son visa par l'autorité gouvernementale chargée de l'Intérieur. Celle du conseil provincial ou préfectoral et du conseil communal portant respectivement sur le plan de développement et le PAC ne devient exécutoire qu'après son visa par le gouverneur de la préfecture ou province.

de pouvoirs du centre vers le territoire et une refondation du paradigme de gouvernance administrative impliquant un véritable « réingéniering » de l'appareil étatique dans son organisation, ses missions, ses méthodes de travail et son déploiement territorial »<sup>43</sup>.

De même, les périmètres de responsabilités de chacun des échelons de la gouvernance territoriale ne sont pas suffisamment inculqués aux différentes strates des élus. Les tergiversations des uns et des autres doivent céder la place à la culture de complémentarité, de coopération et de mutualisation des énergies pour ne générer ni un autre centralisme régional, ni à un microcosme local fermé. Doit-on booster la mise à niveau de l'environnement sociopolitique pouvant aboutir à des conseils élus, dignes des prérogatives les plus élargies en matière de gouvernance urbaine.

Le développement urbain durable passe forcément par une véritable décentralisation accompagnée voire précédée par l'élargissement de la déconcentration comme préalable incontournable à la gouvernance de la ville. Un savant dosage de décentralisation territoriale, de décentralisation technique et de déconcentration administrative revêt un grand intérêt pour éviter la perplexité diffuse évoquant des conflits de compétences et induisant des situations d'inefficacité ou d'inertie. Tout compromis, à ce propos, ne serait que mitigé et le temps n'est plus à l'hésitation ou aux demi mesures.

## **b. Outils de régulation de l'action collective**

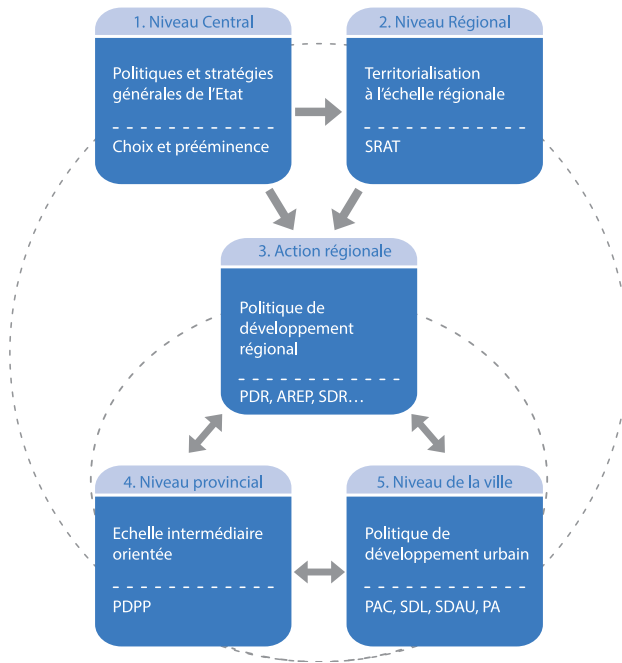
L'urbain peut constituer un niveau idoine pour assurer la coordination et la convergence entre l'action de l'Etat et celle des collectivités territoriales et traduire l'intégration et la cohérence des politiques publiques urbaines.

La loi prévoit des programmes de développement aux échelles de la région et la province ou la préfecture (PDR & PDPP) et un plan d'action communal (PAC), en vue d'assurer la pertinence et la convergence des actions centrales et locales.

---

43 - CESE : *Exigences de la régionalisation avancée et défis de l'intégration des politiques sectorielles, Rapport de l'auto-Saisine n° 22/2016, 2016, p.23. Dans ce rapport le CESE a recommandé d'engager d'urgence l'élaboration de la charte de la déconcentration selon une approche participative, en vue d'étayer une déconcentration systémique de droit commun évolutive et progressive et opérant un réel transfert progressif des pouvoirs de décision et des ressources et moyens correspondants aux échelons territoriaux appropriés. Une feuille de route d'implémentation précisant les étapes prioritaires et le calendrier de mise en œuvre de la déconcentration devrait également être établie*

## Champs d'application et outils de régulation



La région est chargée, dans son ressort territorial, des missions déterminantes en matière de promotion du développement intégré et durable sous réserve des politiques et stratégies générales et sectorielles de l'Etat. Le SRAT, outil majeur de planification stratégique, vise, particulièrement, à parvenir à une entente entre l'Etat et la région sur les mesures d'aménagement de l'espace et de sa mise à niveau, selon une vision prospective, de manière à permettre de définir les orientations et les choix du développement régional.

Le SRAT s'impose comme document de référence pour l'action publique. Les administrations, les collectivités territoriales et les établissements et entreprises publics, sont tenus de prendre en considération les dispositions du SRAT dans le cadre de leurs programmes sectoriels ou ceux ayant fait l'objet de contrats<sup>44</sup>. Les PDR, les PDPP et les PAC sont hiérarchisés et doivent s'insérer dans les orientations dudit schéma régional. Ainsi, la programmation stratégique rassemble des programmes de développement et des plans d'actions intégrés et complémentaires entre les trois niveaux de collectivités territoriales. Elle vise à avoir une visibilité sur l'usage de ses propres moyens, et de ceux mobilisés par d'autres acteurs au profit du développement socio-économique durable et de l'exercice des compétences dévolues à telle ou telle collectivité. Elle cherche aussi à anticiper les implications que peuvent avoir les interventions d'autres acteurs sur son territoire en termes de prévisions budgétaires et de gestion ultérieure.

Cette conception implique un mode de gouvernance correspondant à des modalités de coordination et de régulation de l'action collective, à travers l'information, la consultation, la concertation et la codécision quant à la planification stratégique qui porte en définitive

sur la ville. Toutefois, des dysfonctionnements sont constatés quant à la coordination entre les différentes instances institutionnelles de la ville chargées de la planification et de l'exécution. Il est reconnu que l'articulation entre les collectivités territoriales, notamment entre la région et la commune, comme entre certains relais administratifs locaux et la collectivité urbaine laisse à désirer.

### **C. Mécanismes de participation des acteurs dans le processus de prise de décision**

Le dispositif juridique en vigueur esquisse un nouveau canevas méthodologique et procédural en renforçant les instruments de participation, au-delà des parties prenantes publiques, des populations, de la société civile et du secteur privé dans le processus de prise de décision ayant trait à l'élaboration, au suivi et à l'évaluation des politiques locales.

#### **a. Participation de la société civile et du secteur privé**

La participation effective et élargie des citoyennes et des citoyens dans la prise de décision, la construction et la mise en œuvre des projets de développement urbains est considérée partout dans le monde et dans les différents référentiels normatifs comme condition sine-qua-non de la transition vers des villes durables.

Certes, la démocratie représentative est un choix irréversible et indispensable impliquant des conseils élus dans la gestion de la chose publique, toutefois elle démontre au Maroc comme ailleurs des limites en matière de gouvernance urbaine, si elle n'est pas consolidée et accompagnée par la démocratie participative.

En effet, l'abstention des citoyennes et des citoyens à la vie politique locale de la ville entache les processus démocratiques. La population nationale en âge de voter en 2015 s'est élevée à 23 millions de personnes, dépassant amplement le nombre d'inscrits sur les listes électorales, à savoir 14 303 140 personnes. En outre, les plus faibles taux de participation aux élections communales de 2015 ont été enregistrés dans les villes, ayant atteint parfois moins de 26% dans certaines villes; au moment où le taux national a été de l'ordre de 53,67% sur la base des personnes inscrites sur les listes électorales. Les conseillers communaux âgés de 55 ans et plus comptent actuellement 7911 sur 30663, les jeunes conseillers âgés de moins de 25 ans ne dépassent pas 76 hommes et 693 femmes. A souligner également que 4739 conseillers communaux n'ont jamais fréquenté l'école, 8792 n'ont jamais dépassé le stade de l'école primaire, 9261 ont le niveau du baccalauréat et 1548 n'exercent aucune profession. Peut-on ajouter aussi que seulement 6513 femmes occupent la fonction de conseiller communal contre 24150 hommes.

Ces chiffres interpellent les acteurs politiques, pour une recherche de la légitimité de gouverner en complétant la démocratie représentative par une démocratie participative, impliquant de manière réelle et forte la société civile à travers des mécanismes diversifiés, adaptés et innovants, afin de garantir une appropriation plus large des projets de la ville par ses citoyennes et citoyens, condition préalable d'une bonne gouvernance.

A cet effet, un effort supplémentaire devrait être fourni par les partis politiques pour assumer leurs responsabilités en matière de moralisation de la vie politique et encadrer les citoyens, préparer une offre d'élite politique locale qualifiée, crédible et responsable.

Les programmes de formation et de qualification des partisans politiques, quant à la gouvernance de la ville, doivent précéder leur élection et leur engagement dans la gestion de la chose publique.

On est appelé à approfondir la réflexion sur la perception et le niveau de confiance des jeunes dans les partis politiques et à multiplier les initiatives d'intéressement et de mobilisation des jeunes, des cadres et des femmes à la vie politique en vue d'assurer la participation des citoyennes et des citoyens conformément à l'article 11 de la Constitution.

Assurément, le processus de la démocratie locale affronte plusieurs difficultés contraignant l'optimisation de la prise de décision et l'appropriation des projets de développement. La démocratie participative se situe jusqu'à présent dans les champs des discours, des textes, voire des dispositifs institutionnels sans grande emprise sur la réalité.<sup>45</sup> Ni les élus, ni les activistes de la société civile ne peuvent être satisfaits de quelques rencontres occasionnelles qui révèlent une asymétrie informationnelle, provoquant des frustrations relationnelles plutôt que de constituer une force de proposition et des centres d'initiative. La démocratie participative a besoin de nouveaux mécanismes adaptés au contexte national, innovants et transparents. La ville doit prévoir les moyens nécessaires pour impulser la mise à niveau de la société civile, renforcer ses capacités et favoriser son réseautage. Ainsi, la ville est conviée à réaliser une infrastructure dédiée en faveur du dialogue et d'échange au profit du tissu associatif. L'objectif étant de soutenir la démocratie participative via l'accès à l'information, l'accompagnement de la société civile et la capitalisation de son expertise. L'élaboration des rapports thématiques sur la ville est un préalable à l'appréhension du fait urbain, à la concertation effective et à la codécision. Parallèlement, il faut contrecarrer toute confusion créée par des acteurs politiques qui instrumentalisent la démocratie participative et nuisent à son rôle et à sa crédibilité.

Toutefois, si les instances de concertation créées par les régions et les communes constituent un moyen légal d'associer les acteurs de la société civile, elles ne peuvent contribuer à l'instauration d'une véritable démocratie participative, que si :

- Il y a eu création d'autres conseils ou sous commissions s'intéressant à d'autres domaines cruciaux tel que la santé, l'environnement... ;
- les associations sélectionnées ont une véritable représentativité, de l'expertise et des compétences leur permettant d'évaluer les politiques et programmes et être une réelle force de proposition ;
- ils ont la capacité de se mettre en réseau avec les autres associations et d'avoir une capacité d'implication des différentes couches de la société, sachant que l'objectif final est d'impliquer la majorité des citoyennes et citoyens dans les choix de leur quotidien.

De même, la représentativité de la société civile auprès des instances nationales et territoriales doit obéir à une matrice de critères et d'indicateurs ayant trait à la démocratie interne de l'association, son rendement effectif et impacts sur le terrain, ses ressources, son réseautage, son indépendance, etc.

---

45 - . Articles 13, 14,15, 27, 136 et 139 de la constitution de 2011, les chapitre IV et V de la loi organique 111-14 relative aux régions, les chapitre IV et V de la loi organique 112-14 relative aux provinces et préfectures ainsi que les chapitres V et VI de la loi organique 113-14 relative aux communes.

L'effort doit être fourni également par la société civile pour que son champ d'intérêt ne se confine pas aux préoccupations thématiques ou sectorielles. L'invention de la ville durable, la recomposition spatiale, l'intégration urbaine, la cohésion sociale et bien d'autres questions relatives aux politiques de la ville sont à insinuer davantage dans les perceptions du tissu associatif.

Il s'agit de nouvelles logiques à instiller dans les univers des hommes politiques, des techniciens et des activistes sociaux afin de marquer un véritable tournant dans les relations Etat - société civile<sup>46</sup> et Etat - secteur privé.

L'interface collectivité territoriale - secteur privé est consolidée par l'instance consultative, instaurée au niveau du conseil de la région, en partenariat avec ses acteurs économiques, chargée de l'étude des affaires qui y portent sur la création de la richesse. La loi incite également la commune, au même titre que les autres collectivités territoriales, à développer des conventions de coopération et des liens de partenariat avec le secteur privé.

La commune doit adopter, lors de la création ou de la gestion des services comme le marché de gros, l'abattoir, les halles aux poissons, les méthodes de modernisation de la gestion disponibles, notamment par la gestion déléguée, par la création de sociétés de développement locales ou par voie contractuelle avec le secteur privé. La commune exerce des compétences partagées avec l'Etat, entre autres, dans la prise des actes nécessaires pour la promotion et l'encouragement des investissements privés, notamment la réalisation des infrastructures et des équipements, la contribution à la mise en place de zones d'activités économiques et l'amélioration des conditions de travail des entreprises.<sup>47</sup>

Certes, toute démarche visant à renforcer l'implication des différents partenaires dans la prise de décision sur le devenir de la ville est louable. Cependant, la consultation des institutions publiques avec les tiers se réduit parfois à des réunions de forme avec un semblant de coordination.

## **b. Implication des acteurs publics**

L'examen des législations successives au Maroc concernant la planification urbaine ou la construction des politiques urbaines fait ressortir que la concertation occupe de plus en plus une place importante, notamment avec les personnes morales de droit public.

S'il est indéniable que la concertation est, en principe, prévue avec un ensemble d'acteurs publics au cours de l'élaboration d'un projet de développement urbain, son authenticité peut être controversable parce que cette implication dépend des circonstances locales et charismes des personnes publiques.

Dans la loi 12-90 relative à l'urbanisme, il y a lieu de souligner la mention, sur avis ou après avis, qui renvoie à une consultation de la commune, durant le processus d'élaboration d'un plan d'aménagement ou d'un schéma directeur de développement urbain, et non

---

46 - Article 120 de la loi organique 113-14 relative aux communes, l'article 111 de la loi organique 112-14 relative aux provinces et préfectures et l'article 117 de la loi organique 111-14 relative aux régions.

47 - Voir les articles 43, 83, 87 et 92 de la loi organique 113-14 relative aux communes et les articles 44 et 94 de la loi organique 112-14 relative aux provinces et préfectures.

à une concertation ou à une codécision. Il est également significatif de constater que le législateur utilise des formulations assez vagues comme le document de planification urbaine est établi « en participation » ou « en liaison » avec les communes concernées, d'autant plus que la nature de l'avis n'est pas précisée. Autrement dit, la consultation est-elle obligatoire avec avis conforme ou avec avis simple ? Ou encore est-elle facultative ?

L'Etat accepte simplement et uniquement de demander l'avis de la commune sans être obligé de le prendre en bonne considération.

Les structures politico-administratives sont présentes à l'esprit. Le problème des relations entre les collectivités locales, l'Agence Urbaine et l'institution du Gouverneur est à anticiper pour redéfinir de nouvelles conduites dans le cadre des politiques urbaines même si l'autorité gubernatoriale se situe toujours au centre du système décisionnel.

Cela étant, l'ambition d'assurer une transition vers une action collective et partagée sur la ville est manifeste, mais elle risque de se heurter à des contraintes multiples. Les projets de lois prennent les devants d'un urbanisme participatif. La refonte engagée est conséquente du fait qu'il est proposé que l'Etat ne serait plus le seul décideur en matière de conception et de gouvernance de l'espace. Il serait admis que les instances élues soient dépositaires de rôles déterminants dans le processus d'élaboration des documents d'urbanisme et de construction de projet urbain. Si les services et établissements publics sont généralement associés dans la concertation, la commune, au-delà de ce niveau de participation, serait érigée en rang du codécideur grâce à une nouvelle configuration des rôles d'acteurs<sup>48</sup>.

Le penchant est au franchissement des échelons de l'information, de la consultation et de la concertation avec les conseils élus et l'ensemble des acteurs publics; lesquels sont tous appelés à révéler leurs idées, inquiétudes et aspirations vis-à-vis de la ville. Ce franchissement doit être de nature à ériger les entités relevant de la décentralisation territoriale, de la décentralisation par service et de la déconcentration au rang de partenaires avec qui on se concerta pour recouper les enjeux et perceptions afin de partager le projet urbain.

Au terme de cette réflexion sur le système de gouvernance, il s'avère que l'enjeu décisif réside dans l'optimisation de la prise de décision selon une démarche participative susceptible de fédérer les apports intellectuels, empiriques et affectifs de l'ensemble des acteurs politiques, économiques et sociaux, y compris le simple citoyen, au-delà des réticences et tergiversations qui pourraient émaner des différentes instances publiques.

Certes, la tendance actuelle est vers une maturation législative, mais qui doit déboucher sur une plénitude de la conscience collective pour passer à l'acte substantiel de planification, production et gouvernance de la ville durable. Faut-il s'impliquer dans un véritable projet de société dans lequel on agit en tant que partenaire avec qui on identifie les choix de développement, les options d'aménagement et les valeurs d'urbanité au travers des processus de concertation et négociation qui valent l'avantage de décider ensemble.

---

48 - On fait allusion au projet de code de l'urbanisme et au projet de loi sur les documents d'urbanisme.

## 6. Ville durable : un système de gouvernance optimisé

Le système de gouvernance optimisé implique des processus de coordination, des moyens humains et financiers, l'utilisation rationnelle des ressources et des modes d'action efficaces pour ne pas déclarer la faillite de la ville.

### A. La ville sous l'emprise de la coordination et de la gouvernance

Constituant un centre de pouvoir et une institution de régulation, le wali et le gouverneur devraient adopter une approche facilitatrice qui garantisse la coordination nécessaire entre les politiques territoriales et sectorielles, en vue d'assurer une cohérence entre la prospective, la planification urbaine et la production de l'espace urbain. Nombreux sont les moyens prévus par la constitution et les lois organiques sur les collectivités territoriales qui ne sont encore mis en œuvre d'une manière infaillible. L'intercommunalité, les établissements de coopération intercommunale, les groupements, les mécanismes de coopération, de partenariat et de contractualisation, la gestion moderne par objectifs suivant des indicateurs de suivi, de réalisation et de performance, les techniques de suivi et d'évaluation, ainsi que les systèmes d'information sont des exemples de principes nobles mais qui dans la réalité peinent à être mis en œuvre.

A titre indicatif, les initiatives de création des établissements de coopération intercommunale sont actuellement insignifiantes, alors que ces établissements, dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière<sup>49</sup>, constituent un vecteur de mutualisation des efforts des communes intéressées. L'objectif étant d'assurer des missions d'intérêt commun, comme le transport collectif et l'élaboration du plan des déplacements, le traitement de déchets, l'hygiène et la salubrité, la voirie, l'assainissement liquide et solide et les stations de traitement des eaux usées, la création et la gestion des équipements structurants, la mise en place des zones d'activités économiques et industrielles, l'engagement des opérations d'aménagement...

La gouvernance urbaine est le reflet du degré de maturité de l'action politique et de la démocratie locale. Afin d'estomper les pesanteurs qui contraignent les objectifs de synergie et de coopération entre les différents acteurs, cinq dimensions de la gouvernance sont proposées :

- Concrétiser le principe de subsidiarité, en assurant un transfert réfléchi de compétences de l'Etat vers la commune accompagnée d'un transfert des ressources correspondantes lui permettant l'exercice desdites compétences;
- Adopter une déconcentration administrative effective au diapason des impératifs de la décentralisation;
- Diligenter la modernisation de l'action publique, à même d'en rehausser la légitimité et la crédibilité afin d'améliorer la confiance et l'acceptabilité chez l'ensemble des acteurs politiques, économiques et sociaux;

*49 - Ces établissements sont créés en vertu de conventions approuvées par les conseils des communes concernées. Sont fixés dans ces conventions, l'objet de l'établissement, sa dénomination, son siège, la nature ou le montant des apports et la durée de l'établissement. Voir chapitre III de la loi 113-14.*



- Développer des mécanismes non autoritaires de coordination et de régulation de l'action collective afin de gérer la pluralité, la mobilisation et l'appropriation du projet de la ville durable;
- Améliorer la régulation du pouvoir et booster la rationalité procédurale afin de gérer la complexité, l'incertitude et les intérêts divers et divergents.

Dans un espace urbain multi-acteur et multi-échelle, la gouvernance doit miser sur l'ensemble des coordinations, partenariats, groupements, contrats qui peuvent exister entre différents acteurs décentralisés et déconcentrés afin de gérer la complexité et fédérer les apports collectifs en faveur de la durabilité.

La ville gagne, également, en souplesse via l'externalisation de certains services publics pour faire face aux contraintes administratives et comptables qui entachent sa gestion. Le recours aux régies de distribution, à la gestion déléguée et aux SDL est une issue à condition de mesurer l'impact social et d'éviter les forces centrifuges, sachant que les services externalisés pourraient créer leurs microcosmes propres et s'échapper à la cohésion chère à la bonne gouvernance de la ville durable.

Il est évident que les pistes de réflexion portent non seulement sur les modes du management de la ville mais aussi et surtout sur l'exercice du pouvoir et la gestion des rapports de force qui conditionnent la planification et la production du sol urbain.

## **B. Portée et limites des mécanismes de financement des villes :**

### **a. Comment apprécier la portée du financement des villes ?**

Une gestion pondérée de la ville repose, tout naturellement, sur un dispositif institutionnel articulé autour des principes de l'équilibre, l'intégration et la subsidiarité. Ce dispositif doit agir selon une stratégie multi-échelle et observer les règles de la démocratie participative. Des capacités techniques et des ressources humaines à la hauteur des enjeux sont des conditions fondamentales de ce schéma de gouvernance qui ne peut fonctionner sans financement autonome et capacité à investir suffisante pour assurer la durabilité de la ville.

En 2014, 74% des recettes des taxes locales gérées par les communes sont d'essence foncière. Elles concernent, principalement, la taxe sur les terrains urbains non bâtis qui représente 35% des dites recettes et les taxes liées aux autorisations de construire (31%) ou de lotir (9%)<sup>50</sup>.

Cela étant, les budgets locaux des villes marocaines sont modestes. Ils ont enregistré, durant l'année 2015, des recettes et des dépenses respectivement de l'ordre de 50,6% et 51,3% par rapport aux recettes et aux dépenses publiques globales<sup>51</sup>. A titre indicatif, les dépenses d'investissement des collectivités territoriales représentent, en France, environ 70% des dépenses de l'Etat<sup>52</sup>.

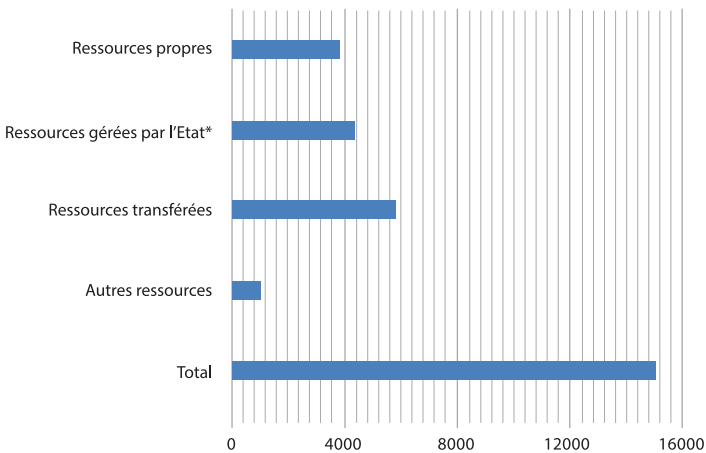
50 - Cour des comptes : la fiscalité locale, rapport de synthèse, mai 2015, p.30.

51 - Durant l'année 2015, les recettes des collectivités territoriales n'ont représenté que 11,9% des recettes globales et leurs dépenses ont été de l'ordre de 10,6% des dépenses totales de l'Etat et des collectivités territoriales, avec l'existence des disparités importantes entre le milieu urbain et le milieu rural.

52 - Trésorerie Générale du Royaume, atelier organisé par le CESE sur « gestion du budget et de la fiscalité des villes et innovation de nouveaux outils de financement local », 01 février 2017.

Si on remonte à la période [2009-2013], les recettes des collectivités territoriales se sont établies, en moyenne, à 27,5 MMDH par an. Avec 21,5 MMDH en moyenne annuelle, les recettes fiscales des communes représentent 79 % des recettes fiscales totales des collectivités territoriales, à raison de 15 MMDH pour les communes urbaines et de 6,5 MMDH pour les communes rurales.<sup>53</sup>

**Recettes moyennes des villes au titre de la période 2009-2013 en MDH**



\*Taxe professionnelle, taxe d'habitation et taxe de services communaux

Source : Cour des comptes, 2015

Au Maroc, la dépense moyenne par citoyen est de l'ordre de 800 DH, dont 28% au titre de l'investissement<sup>54</sup>, alors que l'épargne nette, qui est l'excédent des recettes courantes sur les dépenses courantes y compris le service de la dette, est de 20% des recettes, soit de l'ordre de 02 MMDH. Cette situation diffère d'une commune à une autre. A Casablanca, la proportion est de 5%. Globalement, cette épargne est insuffisante au vu des besoins croissants des villes en matière de transport, de voirie, d'équipements socio-collectifs, d'assainissement solide et liquide, etc. A cet égard, l'étude établie en 2009 pour la DGCL estime à minima les besoins d'investissement sur les différents chapitres de compétences des collectivités locales sur 12 ans à 335 MMDH.

En sus, l'investissement des villes est de l'ordre de 5 MMDH. Son financement est assuré à 40% par l'épargne nette, à 35% par les dotations de l'Etat, et à 25% par l'emprunt. D'ailleurs, le recours à l'emprunt est encore modique. Le stock de dette des communes en 2014 était de 12,5 MMDH, dont l'essentiel pour les communes urbaines. En 2014 et 2015 les villes ont emprunté moins qu'elles n'ont remboursé (capital et intérêts). En termes de flux, on suit une tendance stable<sup>55</sup>.

53 - Cour des comptes : la fiscalité locale, rapport de synthèse, mai 2015, p.9.

54 - Il s'agit des comptes et non pas des budgets

55 - Hervé Hocquard, expert de la banque mondiale, atelier organisé par le CESE sur « gestion du budget et de la fiscalité des villes et innovation de nouveaux outils de financement local », 01 février 2017.

S'agissant des ressources, elles sont insuffisantes. Dans la formation de l'épargne nette, les dépenses courantes sont moins en cause que les ressources ces dernières années. En 2015, les ressources courantes des villes sont constituées des transferts pour 45%, notamment la part communale de la TVA, des recettes administrées par l'Etat pour 26%, à savoir principalement les trois grandes taxes d'habitation, des services communaux et professionnelle, ainsi que des recettes gérées par les communes pour 29%, avec de grandes variations selon les villes. A Casablanca, ces proportions sont respectivement de 18%, 50% et 22%.

Ce constat met en évidence les limites de l'autonomie présumée comme caractéristique majeure de la décentralisation territoriale. En effet, le produit des taxes administrées par l'Etat n'est pas garanti et le conseil de la ville n'a ni pouvoir de taux, ni de visibilité sur les dotations de l'Etat, même si ces dotations ne vont pas baisser, d'une année à une autre, mais on ne peut connaître son évolution.

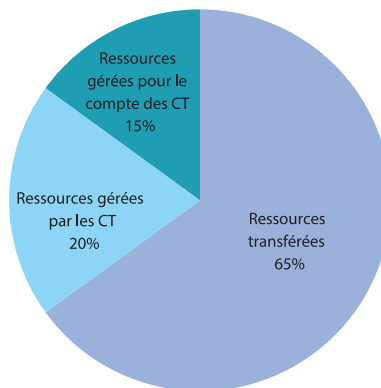
### b. Limites du financement des villes :

Au vu de ce qui précède, le financement local s'apparente au maillon faible de la politique de décentralisation. Les aspects de ses limites villes sont multiples et multiformes. A noter :

#### Forte dépendance à l'appui financier de l'Etat :

Le renforcement des ressources des communes s'est traduit par le transfert, par l'Etat à ces entités, des crédits principalement par l'affectation des produits de l'impôt des patentes, de la taxe urbaine et de 30% du produit de la TVA ainsi que par l'institution de nouvelles taxes et redevances<sup>56</sup>. Toutefois, le financement local dépend largement des finances publiques de l'Etat. Les budgets locaux sont fortement tributaires des ressources financières transférées ou gérées par l'Etat. Les recettes transférées, en 2015, ont représenté 65% des ressources des collectivités territoriales, tandis que les ressources gérées par l'Etat ont eu un taux de 15%.

Recettes ordinaires des collectivités territoriales en 2015



Source : Trésorerie Générale du Royaume, 2017

56 - Le renforcement des ressources des communes a été progressivement mené, notamment à travers la loi n°30.89 qui a institué 37 taxes dont 34 au profit des communes et 3 au profit des préfectures et provinces. La réforme a été poursuivie en 2008 dans le cadre des lois n°47.06 et n°39.071, aboutissant à un système fiscal local qui comprend désormais 17 taxes et 13 droits, contributions et redevances.

Il en ressort que les collectivités territoriales n'ont de prise que sur 20% de leurs recettes ordinaires. La forte dépendance des transferts de l'Etat recèle un risque sur les sources de financement des collectivités territoriales dû à l'évolution du rendement des recettes fiscales de l'Etat qui s'inscrivent depuis 2008 sur un trend baissier. Ainsi, les recettes globales de l'Etat sont en baisse significative alors qu'elles constituent la principale source de financement des collectivités territoriales<sup>57</sup>.

### **Incapacité de gestion fiscale :**

La réussite du processus de décentralisation territoriale est tributaire de la mobilisation des ressources fiscales, sachant que la fiscalité locale est un instrument de politique économique et sociale, qui permet aux décideurs publics de disposer de ressources financières nécessaires au développement local. Or la gouvernance du système fiscal local est entachée d'insuffisances. Les communes ne disposent pas, dans la majorité des cas, d'une vision claire en la matière; elles se contentant d'une gestion ponctuelle sans planification. Certains dysfonctionnements sont liés aux limites organisationnelles, à l'absence de définition précise des attributions et aux insuffisances en matière de ressources.

L'incapacité de gestion fiscale n'est pas à démontrer. Les recettes propres des collectivités territoriales qui représentent 20% de leurs recettes ordinaires sont établies en 2015 à 7.1 MDH dont 3.5 MDH au titre de la fiscalité locale. Ce faible rendement de la fiscalité locale est dû foncièrement à l'absence d'une administration fiscale locale structurée disposant d'un organigramme type et dotée de ressources humaines qualifiées et motivées pour la mobilisation du potentiel fiscal. Les dysfonctionnements englobent également :

- Le manque d'expertise en matière fiscale, de pilotage et de veille juridique, doit-on ajouter le manque d'outils managériaux de gestion fiscale : stratégie fiscale, système d'information dédié à la gestion de la fiscalité locale, base de données, suivi et évaluation, reporting ;
- Le laxisme envers des contribuables ;
- L'insuffisance en matière de coordination fiscale et de recoupement avec les entités externes telles que : la trésorerie générale de royaume, la direction générale des impôts, la LYDEC pour le cas de Casablanca et la REDAL pour le cas de Rabat, pour appréhender toute l'assiette fiscale. A titre d'exemple, les contribuables sont touchés par la régie pour le paiement des factures de l'électricité et de l'eau, mais ils ne sont pas identifiés pour s'acquitter de la taxe d'habitation.

Dans son rapport sur la fiscalité locale de Mai 2015, la cour des comptes a avancé que les restes à recouvrer sont passés de 13 à 16,8 MMDH entre 2009 et 2013, enregistrant une aggravation de 29 %; le taux d'augmentation annuel moyen de 7,3 % traduit un déficit structurel de recouvrement. Elle a relevé plusieurs déficiences portant principalement sur l'identification du potentiel fiscal, les difficultés de sa mobilisation, les imperfections de gouvernance fiscale, les dysfonctionnements d'assiette notamment en termes de déficit d'appréhension de la matière imposable, la faiblesse du taux de recouvrement ainsi que l'aggravation des arriérés.

*57 - La diminution du rendement des recettes fiscales de l'Etat est accentuée par le trend baissier de la TVA et plus particulièrement de la TVA intérieure. Il en est de même pour la tendance décroissante de l'IS et l'IR, dans les rapports des recettes au PIB pendant [2010 - 2016]; lesquels sont nettement inférieurs aux chiffres enregistrés durant [2007 - 2009].*

### Prépondérance des dépenses de fonctionnement :

Le besoin de financement annuel des dépenses de fonctionnement des communes urbaines a augmenté de plus de 15,1 % durant [2007-2013]. En 2015, les dépenses de fonctionnement ont représenté 59,6% des dépenses globales des collectivités territoriales dont 31% au titre des dépenses du personnel. Pour certaines collectivités, les salaires du personnel dépassent largement 31% pour s'établir à plus de 70%.

### Incapacité à réaliser la totalité du budget d'investissement :

Les collectivités territoriales n'arrivent pas toujours à réaliser la totalité de leur budget d'investissement. Cette situation se traduit par l'accumulation d'arriérés qui ont atteint 29,5 MMDH à fin 2015. Ce constat a été relevé dans un rapport sur le financement des villes africaines qui a souligné que « les communes marocaines constituent un exemple assez remarquable de faible capacité d'absorption : elles n'arrivent pas à réaliser la totalité de leurs budgets d'investissement. Elles terminent les exercices budgétaires avec environ 30 à 40% de surplus par rapport aux montants d'investissements effectivement réalisés. Ce phénomène trouve ses racines d'une part dans les capacités humaines et techniques, d'autre part dans les superpositions ou conflits de compétences territoriales, enfin dans les procédures administratives générales ou liées au code des marchés publics. Parallèlement, elles ont emprunté en 2009, à hauteur de 30% des investissements ».<sup>58</sup>

Le renforcement des moyens financiers des collectivités ne se traduit pas systématiquement par l'amélioration de l'efficacité de leur gestion surtout au niveau des dépenses d'investissements. Certes, les villes disposent de certaines ressources, mais qui ne sont pas exploitées d'une façon optimale.

### c. Fiscalité locale, levier de financement de la ville durable :

L'enjeu est comment développer les recettes communales, à travers l'institution d'une fiscalité incitative à l'investissement et la réduction de la dépendance vis-à-vis des transferts de l'Etat.

Les transferts résultent essentiellement de la TVA qui constitue une garantie de moyens pour les collectivités. Cette ressource manque de lisibilité et de prévisibilité et son lien avec le développement des recettes locales est mal perçu. La relation de bijection, à cet égard, n'est pas suffisamment claire. « Les critères de répartition des dotations n'encouragent pas les communes qui font des efforts pour accompagner les investisseurs et la création d'entreprises sur leur territoire »<sup>59</sup>. Faut-il lier cette répartition à la qualité de la gestion et en faire un moyen d'incitation et de stimulation à la bonne gouvernance.

D'après la circulaire ministérielle de 2002, la dotation globale forfaitaire peut aller jusqu'à 75% de l'enveloppe globale de la TVA, tandis que son taux est, actuellement, de l'ordre de 58%. Certes, c'est une voie d'amélioration qui pourrait être instrumentalisée en faveur des règles incitatives à un meilleur management, mais il faut que cette aspiration soit modérée, au vu des contraintes financières de l'Etat.

58 - AFD, Banque mondiale, Thierry Paulais : *Financer les villes d'Afrique, L'enjeu de l'investissement local*, Publié par Pearson Education France, 2012, p.343.

59 - CESE : *le système fiscal marocain : développement économique et cohésion sociale*, Auto-Saisine n° 9/2012, Imprimerie Cana Print, 2013, p.24.

De surcroît, les trois principales taxes (TSC, TP, TH) sont administrées par l'Etat qui en établit les bases, quant à l'identification des contribuables et l'établissement des valeurs locatives, et en assure le recouvrement via la Direction Générale des Impôts et la Trésorerie Générale, mais cette gestion est entachée d'insuffisances en matière d'assiette, de recouvrement et d'évaluation des valeurs locatives, ce qui pèse lourdement sur les finances locales. D'ailleurs, les communes ne perçoivent pas plus du tiers de leur potentiel, en dépit des innovations introduites aux modalités de paiement.

Il en est question, soit de garantir les ressources à partir d'un recensement exhaustif et une évaluation correcte des bases, avec une rémunération adéquate et motivante, comme en France, soit de se délester de ces missions auprès de la commune et/ou confier les tâches techniques de recensement, d'évaluation et de recouvrement à des prestataires intéressés, ou encore peut-on accorder à certaines communes un pouvoir de taux comme mesure incitative à la bonne gestion à attester par des indicateurs bien définis, voire des audits périodiques.

Il va sans dire que les recettes propres des communes<sup>60</sup> sont généralement faibles. Parfois le coût de gestion et d'administration n'est pas compatible avec leur rentabilité. Le potentiel de croissance, chez les villes, est grand, il a atteint en cinq ans +58% contre +27% pour les trois grandes taxes gérées par l'Etat entre 2009 et 2015. Neuf villes se sont déjà engagées dans la mise en place et le rehaussement des administrations fiscales locales en faisant recours à des systèmes d'information et, ponctuellement, à des prestataires privées, le cas échéant, pour rattraper le retard en termes de recensement...

## 7. Ville durable : une gestion appropriée

### B. Mécanismes de gestion de la ville

#### a. Gestion de la production de l'espace urbain

La réglementation en vigueur limite les opérations d'aménagement et de production de l'espace urbain aux lotissements, groupes d'habitations, constructions et morcellements. Elle manque de certains outils d'aménagement urbain nécessitant la déclaration d'utilité publique comme les villes nouvelles, les zones d'aménagement concerté, les projets opérationnels, les zones de réserves foncières, les périmètres de remembrement urbain.

L'extension du concept de l'utilité publique donne à l'Etat et à ses relais le droit de s'approprier le sol nécessaire à la concrétisation de projets d'envergure. C'est, certes, un outil juridique et technique au bénéfice d'une politique urbaine qui pourrait aider à la maîtrise et à la mobilisation du sol ainsi qu'à la régulation du marché foncier. Toutefois,

60 - Selon la loi 47-06, les taxes locales gérées par les communes sont la taxe sur les terrains non bâtis, la taxe sur les opérations de construction, de lotissement, de séjour, la taxe sur les débits de boissons, la taxe sur l'extraction des produits de carrières, la taxe sur les eaux minérales et de table, la taxe sur le transport public de voyageurs, la taxe sur la dégradation des chaussées, la taxe de légalisation des signatures et de certification des documents ainsi que les droits d'abatage, les droits perçus sur les marchés et lieux de vente publics, le droit de fourrière, le droit de stationnement sur les véhicules affectés à un transport public de voyageur, les droits d'état civil, la redevance sur les ventes dans les marchés de gros et halles aux poissons, la redevance d'occupation temporaire du domaine public communal, la redevance d'occupation temporaire du domaine public communal par des biens meubles et immeubles liés à l'exercice d'un commerce, d'une industrie ou d'une profession, la contribution des riverains aux dépenses d'équipement et d'aménagement.

de telles mesures élargies pourraient constituer une source d'inquiétude sociale et de contentieux en l'absence des garanties nécessaires d'une pratique administrative non abusive. C'est pour cela qu'il faut assurer concomitamment à ces moyens d'intervention publique l'amélioration de la solvabilité de l'Etat et un environnement socio-administratif favorable, auquel le citoyen peut se confier.

La production des villes se caractérise, depuis l'indépendance, par la profusion des formes urbaines reflétant la dualité des processus d'urbanisation : légal et illégal, régulier et irrégulier, salubre et insalubre. Cette dualité est fort coûteuse pour l'Etat. La rationalisation est hostile à l'entassement des pauvres dans des périmètres de précarité et au mitage induisant des dépenses exorbitantes pour offrir à la population des services et équipements publics comme l'eau, l'électricité, l'assainissement, la voirie, l'enseignement, la santé, etc. Un des écueils majeurs est celui qui résulte des marges internes des villes et de la croissance des périphéries incontrôlées, illégales et déficientes.

Les opérations d'aménagement foncier réglementaires permettent de produire, durant la période [2004-2014], une offre foncière de 480.000 lots de terrains équipés destinés au logement. Cette offre portée à 80% par le secteur public reste limitée par rapport au rythme de la croissance urbaine; elle représente 59,3% du besoin global. Le déficit est pris en charge par l'habitat irrégulier qui dévaste de larges étendues arables, soit un taux de 40,7%. En 2012, le Ministère de l'Habitat et de la Politique de la Ville a recensé 352 613 logements non réglementaires, en dehors des quartiers amorphes ayant bénéficié de la restructuration. Actuellement la production informelle constitue un taux de 50%.<sup>61</sup>

Evolution du déficit en habitat, période 2004-2014

Composantes du déficit (milieu urbain)	Déficit en 2004	%	Ménages ad. 2004-2014	Résorption 2004-2014	Déficit en 2014	%
<b>Bidonvilles</b>	300 000	-	75 000	230 000	145 000	24
<b>Habitat sommaire urbain</b>		24,6	125 000	-	125 000	21
<b>Habitat menaçant ruine et vétuste</b>	80 000	6,6	45 000	30 000	95 000	15,8
<b>Insalubrité diffuse</b>	100 000	8,2	-	-	100 000	16,7
<b>Cohabitation</b>	200 000	16,4	-	165 000	35 000	5,8
<b>Total (1)</b>	<b>680 000</b>	<b>55,8</b>	<b>245 000</b>	<b>425 000</b>	<b>500 000</b>	<b>83,3</b>
<b>Habitat non réglementaire</b>	540 000	44,3	330 000	770 000	100 000	16,7
<b>Total (2)</b>	<b>1 220 000</b>	<b>100</b>	<b>575 000</b>	<b>1 195 000</b>	<b>600 000</b>	<b>100</b>

Source : HCP et rapport MUAT, 2016

61 - Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, Direction de l'Aménagement du Territoire : Étude relative à l'élaboration de la Stratégie Nationale de Gestion du Foncier, Rapport de la mission II : Etat des lieux et diagnostic territorial, 2016, pp.61-62 & 240

Face aux déficiences multiples, variées et cumulatives, l'intervention publique s'apparente à un ensemble d'actions curatives qui tentent de juguler des déficits et de répondre à des urgences; mais cet effort de rattrapage est loin de dérober l'intensité des problèmes. Le déficit quantitatif en matière de logement ne doit pas dissimuler la déficience qualitative.

Réitérons que les normes admises par la circulaire n°6362 en date du 05 avril 2005 relative aux normes minimales à observer dans les opérations de constructions relatives à l'habitat social et celle en date du 14 juin 2010 sont largement controversées. La densité excessive de 230 logements sociaux à l'hectare, la réduction de la hauteur sous plafond et l'exiguïté des voies influencent, certes, le coût du produit mais elles remettent en cause l'hygiène, la circulation et la qualité de la vie urbaine. Cette situation laisse augurer des fractions de la population urbaine captive dans des ensembles immobiliers défavorables. S'impose ainsi la question : Serait-ce, une reproduction des ségrégations et des exclusions ?

### **b. Gestion des crises et des catastrophes naturelles**

Partout dans le monde, la ville apparaît de plus en plus vulnérable et soumise à des catastrophes et événements désastreux. Face à une nébuleuse de dangers, en constante expansion, la ville et ses risques constituent aujourd'hui un couple, plus que jamais, indissociable.

Les risques naturels, révélateurs de la vulnérabilité urbaine, doivent constituer un champ d'intérêt des politiques d'aménagement et d'urbanisme, puisque les villes marocaines sont assujetties à une nébuleuse d'aléas et dangers à géométries et gravités variables et variées. Cette question ne constitue pas des cas isolés au Maroc; elle incarne une problématique réelle à l'échelle du territoire national. Outre les feux de forêts récurrents qui ravagent 3.000 ha / an et les inondations et crues torrentielles qui s'imposent avec des fréquences affreuses, induisant des dommages énormes, il y a lieu de citer les séismes, les tsunamis, les glissements et affaissements de terrains qui constituent, à l'heure actuelle, des préoccupations politiques et sociales.

En effet, le phénomène des inondations n'est pas récent au Maroc, mais il a commencé à être ressenti intensivement durant ces dernières décennies<sup>62</sup>, en raison de la croissance démographique, des impulsions économiques et du développement urbain qui entraînent une occupation croissante des emprises et des servitudes des cours d'eau qui sont par essence des zones non aedificandi. Le plan national de protection contre les inondations a identifié 391 sites exposés au risque des inondations dont 94 % sont dues à une urbanisation non réglementaire. S'ajoute à ce constat, la faiblesse des mécanismes d'alerte précoce.

Quant aux séismes et leurs séquelles, ils sont à l'origine des plus grandes catastrophes urbaines. Les dégâts qu'ils provoquent dépendent de deux facteurs imprévisibles : la magnitude et la localisation de l'épicentre. Or, nombre de grandes et de petites

---

62 - On compte 19 inondations depuis 1995, entraînant 1.177 morts, 350.000 personnes affectées et 600 millions de dollars de pertes.



agglomérations sont situées dans des zones à probabilité sismique<sup>63</sup>, sans toutefois que l'on puisse prévoir ni la périodicité ni l'occurrence des événements.

L'aléa sismique reste une réalité historique et contemporaine<sup>64</sup>, ce qui met en exergue la nécessité d'avoir un plan national d'urgence avec des procédures opérationnelles pour une meilleure gestion des situations de crise, sans oublier l'obligation d'élaborer et de mettre en œuvre des textes réglementaires relatifs à la gestion de telle catastrophe. Certes, le Maroc dispose de règlements parasismiques, mais qui restent sans application escomptée.

A noter également que le séisme du 1<sup>er</sup> novembre 1755, a développé des tsunamis violents<sup>65</sup>, ce qui exige de se disposer d'un réseau de surveillance et d'alerte à la fois des séismes et des tsunamis. De ce fait, il est nécessaire d'adopter une approche holistique en matière de prévention des risques et de prendre en considération la cartographie des dangers dans les politiques de planification et de développement.

S'agissant des glissements et affaissements de terrains, la chaîne du rif présente la fréquence la plus importante au Maroc en termes d'instabilité de versants du fait de sa complexité géologique, morphologique et climatique.<sup>66</sup>

Les extensions des périmètres urbains de certaines villes comme Tétouan, Chefchaoun, Ouazzane, Tanger, Al Hoceima doivent être précédées par l'établissement des cartes d'aptitude à l'urbanisation pour déterminer et orienter les zones constructibles et les tracés des infrastructures routières et autoroutières.

Faute d'appréciation à posteriori des effets réels des options d'urbanisme et d'aménagement retenues dans l'action publique, les acteurs publics continueraient à

63 - Le Maroc est situé dans une zone de collision continentale due au rapprochement des plaques tectoniques Afrique – Europe avec « un taux de 0,5 cm/an au niveau du détroit de Gibraltar ». Autour dudit détroit, le Maroc est soumis à l'influence des activités sismiques correspondant à la source du grand tremblement de terre de 1755, de magnitude 9 sur l'échelle de Richter, qui a entraîné plusieurs centaines de morts et d'importantes destructions dans plusieurs villes. A l'intérieur du pays, les principales failles actives au quaternaire longent surtout la bordure nord et sud de la chaîne atlasique. Voir : Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Eau et de l'Environnement, Direction de l'Aménagement du Territoire : fenêtres sur le territoire marocain, édition OKAD, Juin 2002, p.40. Voir aussi : Ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Eau et de l'Environnement, Direction de la Surveillance et de la Prévention des Risques : rapport national sur la prévention des désastres, document de synthèse, Janvier 2005, p.18.

64 - Dans le passé, le Maroc a subi plusieurs tremblements de terre destructeurs. « Quelques villes ont même été partiellement ou en grande partie détruites : Agadir (1731, 1761), Fès (1522, 1624, 1755), Marrakech (1719, 1755), Meknès (1624, 1755), Melillia (1821, 1848), Rabat-salé (1755), Tanger (1755, 1773) ». La sismicité observée au cours du 20<sup>e</sup> siècle, a provoqué des dégâts considérables (Agadir, 1960; Rissani, 1992; Al Hoceima 1994 & 2004).

65 - Ces tsunamis ont atteint une hauteur de 15 m. Ils ont entraîné des dégâts lourds au niveau de Tanger, Asila, Larache, Mehdiya, Salé, Rabat, Casablanca. La mer a pénétré sur plus de 2 km à l'intérieur des terres. A El Jadida, Safi, Essaouira, les eaux marines ont recouvert les remparts. En 1848, la ville du Nador a connu un tsunami produisant des ouvertures au niveau du port. De même le séisme du 28 février 1969 de magnitude 7.3 sur l'échelle de Richter a donné naissance à un tsunami de faible amplitude à Casablanca.

66 - Ces instabilités entraînent des dégâts en vies humaines avec une destruction d'habitations, des aménagements électriques, du réseau routier, etc. L'effondrement de hafet Benzakour à Fès, qui représente l'événement le plus récent de ce type, a fait 52 morts et provoqué la destruction de dizaines d'habitations Voir : Ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Eau et de l'Environnement, Direction de la Surveillance et de la Prévention des Risques : rapport national sur la prévention des désastres, document de synthèse, Janvier 2005, p.24.

réagir sous les effets des crises d'une manière isolée et non homogènes. Il est plus facile dans notre pays de mobiliser des fonds sous la pression d'une crise que d'anticiper et agir dans le cadre d'une stratégie globale. Le Fonds National de Lutte contre les Catastrophes Naturelles est une mesure à promouvoir.

Au Maroc, une stratégie efficace et coordonnée de prévention et de lutte contre les catastrophes naturelles fait défaut. Plusieurs acteurs opèrent séparément dans le cadre des textes et actions sectoriels. Les plans ne manquent pas, en l'occurrence le plan national de protection contre les inondations, le plan directeur pour la prévention et la lutte contre les incendies, le plan « organisation des secours » (ORSEC), sans omettre la stratégie nationale de développement durable. Mais, concrètement, on a besoin d'une approche intégrée de gestion multirisques et multi-aléas, instaurant un dispositif de gouvernance dédiée. L'objectif est de mettre fin à la dilution des responsabilités, définir un leadership fort (chief risk officer), étayer une plateforme nationale de coordination des risques majeurs et inscrire ces derniers dans les politiques de développement.

Il est proposé, également, de développer une stratégie de financement appropriée, basée sur des techniques financières de compensation ou de solidarité à la fois transparentes et équitables, comme il y a lieu de créer un mécanisme assurantiel faisant appel au partenariat public-privé.

En sus, on a intérêt à rehausser le knowledge management des risques, agir sur les perceptions sociales, développer une culture de risque, renforcer la communication, intégrer davantage la dimension « risque » dans les politiques publiques, prévoir des mécanismes d'inclusion des collectivités locales, de la société civile, des entreprises et du monde scientifique, responsabiliser les acteurs locaux pour veiller à l'application des dispositions juridiques nécessaires à la résilience des villes.

## 8. Projet de ville et problèmes structurels en termes de foncier et de mobilité

### a. Quand la ville ne maîtrise pas son foncier

Assurément, le foncier est un facteur déterminant en matière de production et de façonnement des villes. Les dynamiques foncières et les formes de développement urbain interagissent mutuellement. La planification comme la gestion portant, directement ou indirectement, sur la propriété foncière ne débouchent guère sur un assentiment global. Ça ne peut être l'expression d'un optimum socio-économique partagé par tous les acteurs, au vu de leurs intérêts divers et divergents.

D'où la complexité de la question foncière, notamment dans les villes où le foncier est convoité et la spéculation foncière met le marché foncier sous tension. La multiplicité des statuts fonciers handicape l'intégration d'un potentiel foncier important au processus de développement économique et social. On recense en milieu urbain et suburbain 518.000 ha du domaine privé de l'Etat, 300.000 ha de terres collectives, 20.000 ha de terrains habous<sup>67</sup>. Outre cette diversité, la multitude d'intervenants ou encore la rareté du foncier

67 - Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, Direction de l'Aménagement du Territoire : Étude relative à l'élaboration de la Stratégie Nationale de Gestion du Foncier, Rapport de la mission II : Etat des lieux et diagnostic territorial, 2016, p.57.

urbain facilement mobilisable, la problématique en matière du foncier en ville se pose en termes de déficience du dispositif juridico-administratif et de gouvernance.

Dans ces conditions, la ville ne maîtrise pas son foncier qui continue à entraîner des charges accrues pour les finances publiques à défaut d'une prospective dans la gestion des sols urbains et périurbains. D'autant plus que la superficie des zones d'urbanisation nouvelles prévues par les documents d'urbanisme excède à 70.000 ha. Les besoins globaux en sol urbain ont été estimés à près de 118 000 ha durant la période [2014-2034], à raison de 5900 ha par an, avec une augmentation annuelle de 28 % par rapport aux besoins de la période [2004-2014], au moment où le gel de terrains et la flambée des prix fonciers compliquent davantage l'action publique. En effet, près de 20.500 ha sont gelés dans l'urbain et le périurbain d'une valeur estimative de 70 MMDH. La quotepart du foncier varie entre 40% et 60% pour les projets hôteliers et entre 10% à 50% dans le domaine industriel. Cette charge foncière constitue dans les projets immobiliers 30% à 60% du coût intégral de l'investissement, alors qu'elle ne représente que 15 à 30 % du coût global du logement en France, 13% à Canada, 30% à 40% en Turquie et 15% en Tunisie; ce qui montre que le Maroc est parmi les pays où le foncier est excessivement cher.<sup>68</sup>

#### Estimation des besoins fonciers en villes (en ha)

Besoin	2004-2014	2014-2034
Besoin annuel en foncier	4 200	5 300
Besoin annuel en activités économiques	400	600
Total des besoins annuels	4 600	5 900
Total besoins période	46000	118 000

Source : HCP, 2016

L'enjeu décisif est de construire une politique foncière en harmonie avec les politiques d'aménagement et d'urbanisme afin de faire du foncier un levier de développement économique et social dans la ville. Sans outils institutionnels, réglementaires, fiscaux, financiers et techniques, nul ne peut prétendre à une politique foncière sensée devant passer par les vecteurs de la réglementation, la normalisation et la programmation urbaine.

Le projet de ville définit les règles d'utilisation du sol et réorganise l'offre foncière. Il doit optimiser la consommation de l'espace urbain. L'accent doit être mis sur l'équité foncière comme principe fondamental. La règle de la solidarité des propriétaires fonciers dans la réalisation de la voirie, des équipements et des espaces verts est capitale. Le CESE a déjà recommandé la création d'une série de mécanismes pour réguler le foncier, notamment la création d'une agence foncière régionale au service des collectivités territoriales et établissements publics pour une meilleure gestion et maîtrise de l'assiette foncière<sup>69</sup>.

68 - Ibid, pp.96, 98, 127 et 224.

69 - CESE : Etude d'impact des dérogations dans le domaine de l'urbanisme, Rapport de la saisine n° 11/2014, 2014, p.123.

## **b. La ville et questions de connectivité, transport et mobilité**

La connectivité, le transport et les déplacements urbains constituent des questions épineuses qui préoccupent aussi bien le simple citoyen que les pouvoirs publics. Ces questions suscitent de nombreuses controverses politiques, socio-économiques et techniques pour les concentrations urbaines, notamment les métropoles confrontées à un triple défi : maîtriser l'étalement urbain, satisfaire les besoins croissants de mobilité et assurer la cohésion sociale en inscrivant les aménagements y afférents dans une démarche de développement durable.

La connectivité est une question capitale de la ville, elle ne peut être pensée et réalisée, qu'en lien directe et fort avec un certain nombre d'éléments parmi lesquels :

- La planification urbaine, car une ville durable doit penser la mobilité de façon intégrée et minimiser les déplacements de ses citoyens, tout en facilitant l'accès aux transports collectifs
- La bonne connectivité entre la ville et ses centres satellitaires, via différents moyens de transport collectif. C'est la seule façon de mettre fin à l'étalement urbain infini avec toutes les conséquences qui en découlent. En permettant aux personnes de s'installer à la périphérie et en développant une multipolarité de la ville, aidera le décongestionnement des centres urbains et favorisera l'aménagement des forêts urbaines et de l'agriculture urbaine comme des espaces de vie et de loisirs essentiels à un bon vivre recherché par la population urbaine
- Le développement de l'E-gov en généralisant les TIC pour les services administratifs à distance, ou en ayant des guichets uniques, afin de réduire les déplacements des citoyens
- En travaillant sur la multi-modalité qui permettra une complémentarité entre le transport en commun (tramway, bus, etc.) et la mobilité douce par les bicyclettes. Pour cela il faudrait des solutions dont les concepts et les mécanismes sont adaptés au contexte marocain. Dans les villes du nord, le retour aux bicyclettes est spectaculaire : à Amsterdam par exemple, ils ont plus de bicyclettes que de citoyens et à Marrakech on abandonne la bicyclette pour de multiples raisons, d'abord il y a très peu de pistes cyclables dans les villes, mais aussi à cause du volet culturel, car on associe la bicyclette à la pauvreté. D'où le travail important qui reste à faire sur la sensibilisation de la société et le changement de mentalités.
- L'éducation à la mobilité durable qui poussera les citoyens à choisir des moyens de transport différents adaptés à leur situation afin de freiner cette orientation grandissante vers la voiture pour tous les déplacements.

Pour une ville qui se veut économiquement efficace, socialement cohésive et écologiquement viable, le développement des transports publics urbains représente un enjeu sociétal majeur. Il ne s'agit pas d'une fin en soi, mais d'un levier fondamental au service des politiques d'aménagement et d'urbanisme, lequel est fortement lié à plusieurs considérations interdépendantes, à savoir : l'essor économique, l'équité sociale, la qualité de vie urbaine, la cohérence spatiale, la préservation et la mise en valeur environnementale, voire les spécificités culturelles.

Les enjeux à cet égard sont multiples. D'abord, le droit au déplacement fait partie du droit à la ville. Ensuite, les enjeux socioéconomiques renvoient aux effets négatifs du recours accru à la voiture particulière qui remet en cause le fonctionnement de la ville, accentue les inégalités socio-spatiales et engendre des surcoûts. Un déplacement en voiture particulière consomme 90 fois plus d'espaces et d'infrastructures financées par la collectivité qu'un déplacement en transport public. L'investissement dans ce dernier a un effet d'entraînement économique positif et peut réduire les dépenses de mobilité à 50%. Enfin, les enjeux environnementaux se traduisent en termes de nuisances, pollution, bruit, congestion et consommation d'énergie d'origine fossile. Les transports urbains au Maroc génèrent le 1/5 des émissions de GES et le 1/3 de la quantité globale de CO<sub>2</sub> avec une croissance annuelle de près de 5%. La pollution atmosphérique atteint, à Casablanca, Tanger et Marrakech, des niveaux mesurés en PM2.5, amplement au-dessus du seuil préconisé par l'OMS<sup>70</sup>. Son coût est estimé à 0.8 % de PIB. C'est ainsi l'automobile est largement dénoncée devant le transport collectif.

Les décideurs sont amenés à faire des choix et établir des priorités pour s'insérer dans une démarche de développement durable, dont la maîtrise des déplacements urbains et le transport collectif sont des éléments déterminants. Toutefois, les déficiences structurelles dans le secteur du transport collectif sont nombreuses, à noter les contraintes financières, le sous-investissement historique, l'insuffisance en matière de gestion, le manque de coordination institutionnelle et l'inadéquation entre les exigences d'une mobilité durable et une planification urbaine usuelle.

Ainsi, il est vivement recommandé de rehausser l'investissement en infrastructures et en systèmes de transport collectif en sites propres. On peut considérer que le tramway est un coup parti, au Maroc, pour écarter tout arbitrage avec le métro préconisé par les grandes métropoles continentales et mondiales. Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) présente une opportunité alternative pour certaines villes comme Marrakech qui procède actuellement à sa mise en place. Il est fortement proposé de favoriser les moyens de transport collectif et de promouvoir les modes doux. La ville est appelée à améliorer la gestion de la circulation et de la flotte des véhicules dans une perspective d'intermodalité et de multi-modalité. Le traitement des carrefours problématiques, l'implémentation des Systèmes d'Aide à l'Exploitation et d'Information Voyageurs (SAIEV), la mise en place d'un système billettique interopérable, l'adoption de pôles d'échanges, la gestion de la demande en parkings sont des éléments à figurer dans un ensemble de solutions et d'applicatifs pour la gestion du transport public.

Faut-il, également, prêter attention au dimensionnement de la voirie ? Jusqu'à présent, aucune norme n'est établie pour permettre de dimensionner une voie d'une manière juste et mesurée. Les densités urbaines, le taux de motorisation, les fonctions de l'espace et les usages changent alors que la trame viaire réalisée reste immuable et peut devenir inappropriée. Une autre difficulté réside dans la manière de percevoir les emprises réservées à la voirie. Aucun argument de nature économique ou démographique

*70 - Un progrès significatif est obtenu ces dernières années suite à la restriction des importations de véhicules de plus de 5 ans, l'adoption des normes de carburant plus strictes. Toutefois, le manque à gagner est grand, sachant que le transport est le premier consommateur d'énergie au Maroc avec près de 40% de la consommation finale des produits pétroliers. Le transport routier représente 88% de la consommation énergétique du secteur du transport dont 35% pour les véhicules particuliers et 41% pour le parc circulant du transport routier de marchandises.*

ne permet de définir par exemple la rentabilité d'une voie et la durabilité de son rôle. Habituellement, de tels éléments de conception sont définis empiriquement suivant des considérations techniques et financières. Si la question du dimensionnement ne peut s'appuyer incontestablement sur un optimum économique et socio spatial, il n'en demeure pas moins qu'on devrait voir grand et large au moment de la fixation des emprises des voies dans un document d'urbanisme<sup>71</sup>.

Qui plus est, l'intégration entre la mobilité et l'urbanisme s'impose. Les processus d'élaboration et de concrétisation du PDU doivent être au diapason avec les documents de planification urbaine, notamment le SDAU pour produire une ville compacte, coordonnée et connectée. La réalisation des lignes de transport de masse vise foncièrement à optimiser l'expansion de la ville et influencer la répartition des zones d'habitat et des bassins d'emploi, la nature et la localisation des investissements privés et le cadre de vie.

De surcroît, la durabilité de la ville est conditionnée par la convergence des stratégies et programmes d'aménagements urbains. Outre la trame de voirie, parkings et sites propres de transports collectifs, la stratégie de développement de la compétitivité logistique souligne la réorganisation de la logistique urbaine dans cinq villes marocaines avec un portefeuille projets sur la période 2017-2021 pour un investissement de 700 MDH. D'ailleurs, la déficience dans ce domaine est énorme. Les équipements publics dédiés à la logistique urbaine sont rares, notamment les installations destinées à la livraison des commerces. 22% des cas de stationnement pour le transport de marchandises en ville sont non réglementaires. Ce taux s'élève à 88% à Casablanca. Peut-on ajouter que plus de 60% des livraisons se font dans les heures les plus congestionnées (8h à 12h) et seulement 39% des livraisons suivent des circuits planifiés, au moment où 12% des véhicules de distribution urbaine ont plus de 15 ans (25% à Casablanca)<sup>72</sup>.

Ce constat interpelle les villes marocaines à disposer de règles et schémas d'organisation de circulation et de stationnement des véhicules de transport de marchandises. Le développement de l'offre d'équipements et d'infrastructures de logistique urbaine constitue une solution pour massifier les flux inter-ville et une alternative pour réguler le stockage et le transport routier de marchandises en milieu urbain dense. La déclinaison de la charte marocaine en faveur de la logistique verte en feuille de route s'avère nécessaire pour inscrire la logistique urbaine dans une dynamique de durabilité et mieux servir l'économie locale.

71 - Cette logique considère que l'éventualité du surdimensionnement de certaines voies ne génère pas de surcoût significatif en comparaison avec l'élargissement des voies sous-dimensionnées qui serait onéreux voire inopérant. En plus, il n'y a pas lieu de confondre l'emprise globale avec celle aussitôt carrossable. La largeur qui excède aux besoins immédiats des véhicules présente en fait une opportunité foncière libre à remodeler et à reconvertir, le cas échéant, à des bandes de plantations, de loisirs, de jeux, de promenade voire d'activités. Un espace de circulation bordé de zones de verdure et de plaisance constitue une des conditions majeures de l'hospitalité d'une aire urbaine.

72 - Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique / Agence Marocaine de Développement de La Logistique (AMDL) : La Stratégie Logistique au Maroc, Bilan et perspectives de développement, publication de l'AMDL n°16, Edition 2016, pp.21-37.

Sur le plan environnemental, des incitations sont à ponctuer telles que la modernisation progressive des véhicules fortement polluants, l'encouragement du secteur privé à réduire l'impact environnemental du transport urbain, les normes d'émission pour voitures, l'amélioration de la qualité des carburants et sources d'énergie propres. On utilisait, avant 2009, le gasoil 10.000 PPM au lieu de 50 actuellement. Le passage à 10 PPM au maximum, conformément aux normes internationales en vigueur, constitue une priorité majeure<sup>73</sup>.

Quant à la durabilité financière du système de transport urbain, elle peut être soutenue par le partenariat avec le secteur privé, la gestion de la concurrence et le financement. Le Fonds voué au Financements Pérennes des Transports Urbains (FART) est une mesure à renforcer. Il est doté annuellement de 200 Millions d'Euros et Financé à parts égales entre le Ministère de l'Intérieur et le Département des Finances. Ce fond est dimensionné pour financer les investissements en Transport urbain de masse dans les 10 grandes villes du Maroc, soit 30 MMD sur 15 ans<sup>74</sup>.

Sur un autre registre, il est suggéré de généraliser les SDL pour la mise en œuvre des infrastructures et des services de transport urbain, et de créer un ECI pour assurer la coordination au niveau de l'agglomération. Faut-il aussi multiplier les activités de sensibilisation et de formation au profit des acteurs locaux.

## 9. Ville durable : des échelons de planification stratégique et urbaine articulés

La planification de la ville est par essence multidimensionnelle et multi-échelle. Elle doit découler d'un projet de développement stratégique à même de juguler les différents problèmes structurels qui pèsent sur la ville.

### A. Le projet de ville et échelons de la planification stratégique :

Le projet de ville ne peut être envisagé sans observer une articulation entre les orientations stratégiques des documents de l'aménagement du territoire avec les documents d'urbanisme suivant une logique de compatibilité et de cohérence pour ne pas dire un rapport d'hierarchie qui renvoie à la contrainte de conformité entre les schémas et plans à des échelles territoriales multiples.

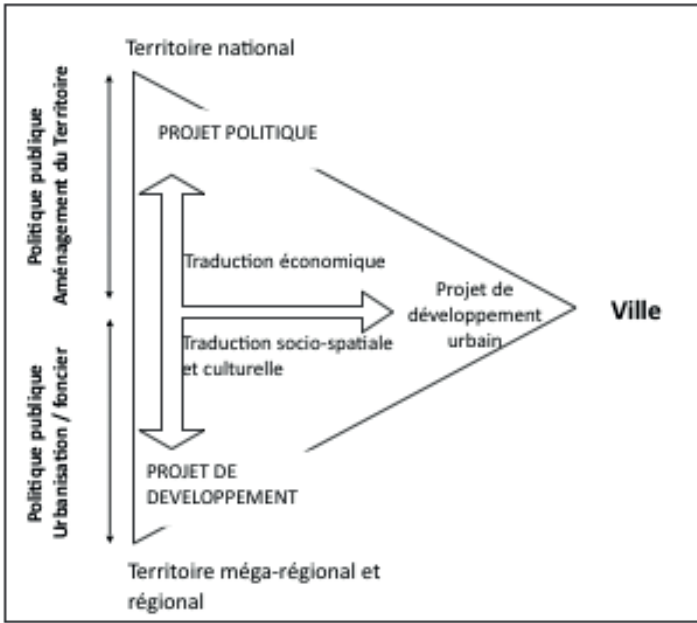
L'enjeu d'un projet de ville est stipulé de prime abord au niveau du SNAT en tant que vision phare reflétant la politique en matière d'aménagement du territoire. Attendu que les orientations ainsi retenues trouvent leur traduction, développement et modulation dans

73 - Il est possible de réduire la consommation énergétique du secteur des transports de 35% à l'horizon 2030, sachant que le transport de marchandise est en mesure de générer 28% des économies escomptées, à travers la mise en œuvre d'actions favorisant l'efficacité énergétique dans les domaines du transport et de la logistique.

74 - Le FART finance les investissements initiaux et prend en charge le remboursement de la dette (70% des investissements des lignes en site propre) et du déficit d'Exploitation pendant les 3 premières années d'Exploitation. La condition est d'avoir au niveau local: 1) Financement à hauteur de 30% ; 2) Avoir un PDU; 3) Mettre en place une société dédiée pour la réalisation des projets et 4) Prendre en charge les déficits d'Exploitation au-delà des 3 premières années.

le SRAT et le Schéma d'Organisation Fonctionnelle et d'Aménagement (SOFA)<sup>75</sup> s'il existe. Ensuite, les options majeures qui en découlent se déclinent en dispositions urbanistiques dans le SDAU et en prescriptions réglementaires opposables dans le Plan d'Aménagement.

Dimensions et échelles relatives au projet urbain



Cette harmonisation n'est guère évidente. Elle n'est pas encore formalisée par un texte juridique spécifique, même si la loi organique 111-14 relative aux régions a stipulé que le SRAT constitue un document de référence pour l'aménagement du territoire de la région<sup>76</sup>. Les plans d'aménagement sont souvent dénués des repères d'ordre stratégique et entrepris en absence ou en méconnaissance des documents de l'aménagement du territoire. Il est temps de prévoir, comme règle de droit, l'articulation entre les orientations, options et dispositions qui relèvent desdits documents.

La rationalité de la prise de décision, quant au projet de la ville, commence par l'exploitation des efforts consentis à toutes les échelles. Il sera indispensable d'instituer un processus collaboratif et ouvert dit prospective pour gérer l'incertitude et la complexité relatives à la conception et la construction de tel projet urbain.

75 - Le SOFA, préconisée par le SNAT, assure la transition entre les documents de l'aménagement du territoire et l'urbanisme. En principe cet instrument est censé accomplir une planification intermédiaire de l'espace entre le SRAT et le SDAU, en proposant une logique fonctionnelle de développement dans le cadre d'une aire métropolitaine.

76 - Aucune loi spécifique ne porte sur l'objet, la procédure d'instruction et d'approbation du SNAT, du SRAT et du SOFA et sur l'articulation entre ces schémas et les documents d'urbanisme. La loi organique 111-14 relative aux régions a fait mention au rôle du SRAT dans ses articles 88 et 90. Elle annonce dans ce dernier que « Les administrations, les collectivités territoriales et les établissements et entreprises publics, sont tenus de prendre en considération les dispositions du SRAT dans le cadre de leurs programmes sectoriels ou ceux ayant fait l'objet de contrats ».



Le projet de ville s'applique à retenir les options d'aménagement à partir des investigations réalisées, au moins, à deux échelles. La première est celle de la ville et ses zones périurbaines d'influence témoignant d'une interdépendance socio-économique. La deuxième échelle concerne la territorialité régionale ou méga-régionale de manière à y mettre en évidence les réseaux urbains et y conforter l'armature urbaine.

Le projet d'implémentation d'une ville durable cherche à impulser les dynamiques économiques, socio-spatiales, culturelles et environnementales de la ville, eu égard aux villes et centres qui gravitent dans ses couronnes. L'analyse des fonctions métropolitaines vise à promouvoir des solidarités et des complémentarités entre les différentes portions du territoire métropolitain dans la perspective de répondre aux impératifs du développement et de faire l'arbitrage nécessaire entre l'étalement urbain continu de la ville étendue et l'importance d'avoir une ville compacte.

Puisque les horizons temporels des documents de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme sont de 25 à 10 ans, il serait commode de pouvoir procéder à des rectifications d'ordre urbanistique de la vision préétablie sans être, pour autant, obligé de suivre scrupuleusement les orientations stratégiques. La souplesse suggérée est perçue comme principe facilitateur et nullement comme source de dérapage ou de dilution décisionnelle. La transition entre l'orientation générale à l'amont et la prescription opposable à l'aval du processus est en fait un acte de convergence des idées et non pas une source de difficultés méthodologiques susceptibles d'enrayer l'aboutissement des plans de ville.

La réalité est loin de correspondre à ce schéma liant le projet de ville aux échelons de la planification stratégique. On est en situation de gestation; la pratique actuelle n'offre pas aujourd'hui l'image de chaos, mais elle ne répond aucunement aux impératifs du développement urbain durable. A ce propos, il convient de souligner que le recours à la dérogation déprécie le processus de planification et décrédibilise le système de prise de décision, pour ainsi dire que le plan d'aménagement de la ville risque de devenir un simple schéma banal aux yeux des investisseurs et des gestionnaires de la ville.

## **B. La planification d'alimentation en eau potable des villes**

Selon le Plan national de l'eau (PNE) de 2015, le potentiel des ressources en eau naturelles au Maroc est estimé en année moyenne, à près de 22 milliards de mètres cubes par an, soit l'équivalent de près de 700 mètres cubes par habitant et par an, inférieur au seuil de 1 000 m<sup>3</sup>/hab/an, communément admis comme seuil au-dessous duquel des pénuries et des crises latentes de l'eau apparaissent.

Cette pénurie ira en augmentant avec la croissance démographique et les risques de changements climatiques. Les 30 dernières années sont en moyenne les plus sèches enregistrées de la période 1940-2010. En effet, la moyenne des apports de la période 1981- 2010 accusent une baisse de l'ordre de 15 à 20% par rapport à la moyenne de la période 1940-2010.

Pour accompagner le développement du pays et satisfaire les besoins exprimés par les secteurs usagers, le Maroc s'est engagé depuis l'indépendance sur la voie de la maîtrise de ses ressources en eau.

Cette politique a permis de doter le pays d'importantes infrastructures hydrauliques assurant, malgré la limitation des ressources en eau, l'alimentation en eau potable des populations et de l'industrie et le développement de l'agriculture irriguée. Malgré ces efforts, du fait de son potentiel hydrique relativement limité et les sécheresses de plus en plus fréquentes et sévères des dernières décennies, le Maroc voit son déficit hydrique s'accroître. Des régions du sud atlasique, du Souss, du Haouz, de l'oriental et de l'Oum Er Rbia connaissent déjà des déficits hydriques et ce problème est appelé à s'étendre à d'autres régions.

Ce déficit est dû, d'une part à la raréfaction de plus en plus évidente des ressources en eau (précipitations, apports d'eau aux barrages), et d'autre part à l'augmentation des besoins en eau suite à l'accroissement démographique et au développement de l'activité économique.

La limitation des ressources en eau et les coûts croissants de leur mobilisation, l'accentuation des phénomènes climatiques extrêmes (sécheresses et inondations), la dégradation de la qualité de l'eau suite à l'augmentation de la pollution de l'eau, la valorisation insuffisante des eaux mobilisées, la surexploitation des ressources en eau souterraine, la limitation des financements et la faiblesse de la convergence et la mise en cohérence des stratégies sectorielles sont autant de défis à relever par le secteur de l'eau dans les prochaines années.

En 2015, le Maroc a adopté également une nouvelle loi n°36.15 sur l'eau qui a introduit des nouvelles améliorations à la gouvernance institutionnelle de la gestion intégrée des ressources en eau, la prise en compte des mesures d'adaptation aux effets des changements climatiques et la mise en place de mécanismes légaux pour la diversification des ressources en eau non conventionnelles comme les eaux usées épurées et le dessalement de l'eau de mer.

Au niveau organisation institutionnelle du secteur, le domaine de l'eau potable au Maroc est organisé selon un schéma institutionnel faisant intervenir de nombreux acteurs : le Secrétariat d'Etat chargé de l'Eau qui assure les missions de planification, de mobilisation et de gestion des ressources en eau; l'ONEE<sup>77</sup> en tant que planificateur, principal producteur et distributeur de l'eau potable et intervenant essentiel dans le domaine de l'assainissement liquide; les collectivités territoriales qui ont en charge la gestion, directe ou via des opérateurs spécialisés (ONEE, régies, privés), des services de distribution d'eau potable et de l'assainissement liquide; et les opérateurs en charge de la distribution de l'eau potable et du service d'assainissement liquide (ONEE, régies, privés). Certains opérateurs, autres que l'ONEE, disposent de leur propre système de production d'eau potable.

De par sa mission stratégique de planificateur de l'alimentation en eau potable à l'échelle du pays, l'Office assure une coordination rapprochée avec les autres distributeurs pour : disposer des données statistiques liées à la consommation d'eau potable au niveau des différentes localités du pays et arrêter les objectifs de performance, **notamment en matière de rendement des installations de distribution, et ce à court, moyen et long terme.**

Les besoins en eau potable de chaque ville sont ensuite établis par l'Office à la lumière des données suscitées, des aspects démographiques et par la prise en compte des projets de développement spécifiques quand ceux-ci sont programmés.

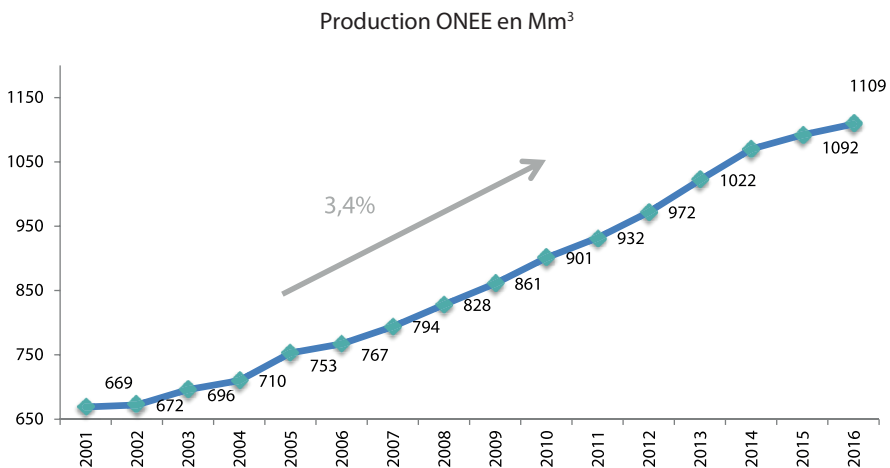
---

77 - Note fournie par l'ONEE-Branche Eau

Ces prévisions sont établies à l'horizon 2040 et sont actualisées de manière régulière pour tenir compte du réel constaté et pour intégrer, le cas échéant, les nouveaux projets urbanistiques, industriels ou touristiques nouvellement programmés.

Quant au volet ressources en eau, une coordination étroite avec le Secrétariat d'état chargé de l'Eau est menée par l'ONEE, et ce à différentes échelles :

- échelle de planification stratégique : à travers la contribution de l'Office à l'élaboration des différents documents de planification (Plan National de l'Eau (PNE), Plans Directeurs d'Aménagement Intégré des Ressources en Eau (PDAIRE)) où l'Office est partie prenante par la communication des besoins en eau potable des différentes localités du pays et la réservation des dotations d'eau allouées à cette fin ainsi que par la proposition des différentes options permettant d'assurer l'adéquation offre-demande en eau potable;
- échelle opérationnelle : par l'implication de l'Office dans les étapes pertinentes et en relation avec ses missions dans la réalisation des barrages ainsi que dans le domaine du dégagement et de l'exploitation des ressources en eau souterraines.



Outre les volets liés à l'évaluation des besoins en eau potable et la réservation des ressources en eau destinées à l'adéquation offre-demande en eau potable, l'Office assure une programmation dynamique des projets à mettre en œuvre, et ce en adéquation avec les axes stratégiques de son intervention qui sont :

- Renforcement, sécurisation et pérennisation de l'alimentation en eau potable des différentes villes du Royaume tout en recourant, prioritairement, aux ressources superficielles et non conventionnelles contribuant ainsi à la préservation des nappes contre la surexploitation;
- Généralisation de l'accès à l'eau potable en milieu rural en vertu du principe du droit à l'eau;
- Réalisation des projets d'assainissement liquide en vue d'améliorer les conditions de vie des populations et contribuer à la préservation de l'environnement, et particulièrement des ressources en eau.

Concernant le 1<sup>er</sup> axe se rapportant à l’AEP urbaine, la programmation des investissements de l’Office découle du processus de planification cité ci-dessus qui permet de déterminer les dates de saturation des systèmes de production existants au regard des bilans besoins-ressources et besoins-capacité de production existante et de dimensionner les capacités supplémentaires à mettre en œuvre. Ainsi, l’approche adoptée est basée sur :

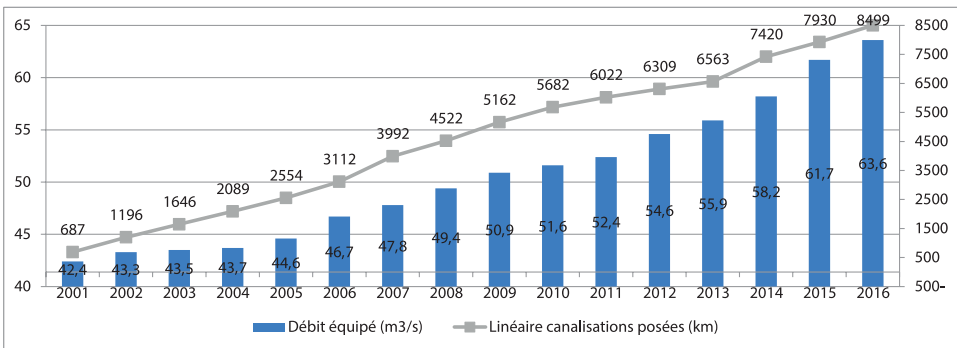
- La gestion de la demande en eau potable à travers l’amélioration des rendements des installations de production et de distribution et la sensibilisation de la population à la lutte contre le gaspillage de l’eau.
- L’adéquation de l’offre avec la demande tout en recourant, prioritairement, aux ressources superficielles et non conventionnelles contribuant ainsi à la préservation des ressources en eau souterraines.

En effet, l’évaluation des besoins en eau potable tient compte **de l’amélioration des rendements des installations de production et de distribution luttant ainsi contre le gaspillage de l’eau** d’une part, et optimisant les investissements à consentir d’autre part.

Par ailleurs, le recours aux ressources superficielles ou non conventionnelles (dessalement/déminéralisation) dans le choix des projets est privilégié en faveur de la préservation des ressources souterraines considérées par l’Office comme des réserves stratégiques. Ainsi, près de 70% de la production de l’Office durant l’année 2016 est issue des ressources superficielles ou non conventionnelles. Il est à noter que la capacité de production de l’Office par dessalement d’eau de mer ou par déminéralisation des eaux saumâtres a atteint **25 millions de m<sup>3</sup>/an** à fin 2016.

Durant la période 2001-2016, l’Office a consacré à cet axe une enveloppe dépassant les **22 milliards de dirhams**. Ceci a permis de renforcer la capacité de production par un débit supplémentaire de l’ordre de 22 m<sup>3</sup>/s portant la capacité globale de production à 63,5 m<sup>3</sup>/s, de poser plus de 8 500 km de conduite (production et distribution) et de prendre en charge la gestion du service de distribution de l’eau potable au niveau de 63 villes et centres portant le nombre de villes où l’Office assure ce service à 264.

Production et transport d’eau potable



Quant au plan d’action de l’Office pour l’AEP urbaine durant la période 2017-2021, celui-ci mobilisera un investissement de l’ordre de 16 milliards de DH et permettra :

- L'amélioration des rendements des installations de production et de distribution qui passeront respectivement de 95,5 % et 75,5 % enregistrés en 2016 à 96 % et 78 % en 2021 ;
- L'équipement d'un débit supplémentaire d'environ 20 m<sup>3</sup>/s dont 90% à partir des ressources superficielles ou non conventionnelles et de poser 3.000 km de conduites de production et de distribution.

Il est à noter que la période 2017-2021 connaîtra la réalisation de plusieurs projets de dessalement d'eau de mer et de déminéralisation des eaux saumâtres quadruplant ainsi la capacité actuelle de l'Office qui va passer de 25 millions de m<sup>3</sup>/an à plus de 100 millions de m<sup>3</sup>/an. Les principales villes concernées par ces projets sont : Agadir, Laâyoune.

Dans ce cadre, les villes marocaines rencontrent un certain nombre de défis :

- **la bonne gestion des quantités d'eau potable reçues** : malheureusement une grande partie de l'eau potable introduite dans le réseau de distribution des villes est perdue à cause des fuites déclarés ou non par les opérateurs. Dans certaines villes, les taux de déperdition atteignent parfois les 45%. Il est nécessaire d'avoir plus transparence et de doubler d'efforts dans la maintenance des réseaux de distribution au lieu de recourir à de nouvelles mobilisations et traitements d'eaux trop coûteuses pour le citoyen et l'environnement ;
- **un bon approvisionnement en eau potable bien planifié et anticipé**, lui permettant d'éviter des crises temporaires d'adduction en eau de courte ou moyenne durée avec tout l'impact social et économique sur les résidents de certaines villes. Ceci exige plus qu'une concertation, un accord préalable de l'ONEE, lors de la planification et la programmation par les agences urbaines ou les élus de nouveaux projets urbains ou touristique qui exigent une consommation excessive d'eau (Nouveaux golfs, nouvelles zones industrielles, transformation des zones villas en R+4 ...), car l'augmentation du débit hydrique d'une ville exige une planification à long terme ;
- **la réutilisation des eaux usées et des eaux de pluies** : Les volumes annuels des rejets des eaux usées des villes ont fortement augmenté au cours des trois dernières décennies. Ils sont passés de 48 millions à 500 millions de m<sup>3</sup> de 1960 à 1996 pour atteindre 700 millions m<sup>3</sup> aujourd'hui. De plus, avec l'extension urbaine, la masse d'eau de pluie de ruissellement est de plus en plus importante.

Les eaux usées à épurer et les eaux de pluie à collecter sont devenues un bien trop précieux pour ne profiter qu'à nos égouts. D'où la nécessité d'installer au moins pour les nouveaux lotissements des réseaux séparatifs et la généralisation des stations d'épuration ;

- **Assurer un financement durable** : en effet, deux grands programmes nationaux d'assainissement en milieu urbain puis rural (PNA et du PNAR), ont été attribués en grande partie à l'ONEE sans possibilités de recouvrement ou même de débat et concertation claire ne faisant qu'empirer la situation actuelle. L'état doit avoir les moyens de sa politique. C'est ce qui explique les retards constatés notamment pour le PNAR, sachant que le traitement tertiaire a triplé durant ces dernières années sans pouvoir refacturer les eaux épurés.

C'est la durabilité même de la gestion de l'eau qui est en jeu. Avec 5 Régies en déséquilibre financier et des engagements financiers énormes dans le cadre du PNA et du PNAR, une réflexion globale devient urgente sur ce sujet, comme sur les crédits de TVA que l'ONEE doit à l'Etat et que se chiffrent chaque année en milliards de dirhams.

La non intégration des moyens financiers et des mécanismes de planification et de gestion du cycle de l'eau et de l'assainissement par un seul opérateur, en laissant les prérogatives partagées entre différents acteurs : le Ministère de l'Intérieur, le Secrétariat d'Etat au Développement Durable, l'ONEE, les Régies, les Agences des Bassins Hydrauliques, etc., a pour conséquence des coûts élevés et une faible coordination. D'où la proposition de certains acteurs de créer une agence indépendante régulatrice du système puisque le Ministère de l'Intérieur ne peut continuer à jouer le rôle d'acteur et de régulateur. A un moment il va falloir arbitrer entre les besoins de l'agriculture et les besoins en eau potable pour les citoyens.

Se pose aussi la question d'un nouveau modèle de gestion pour l'ONEE avec le passage en Société Anonyme (ou l'Etat peut rester actionnaire) avec des filiales au niveau de chaque région. La concertation sur le nouveau modèle économique de l'ONEE pour une meilleure optimisation des coûts et une meilleure qualité de services est à ouvrir avec toutes les parties prenantes.

Notre étude a aussi relevé un autre problème qui est celui des boues produites par les stations d'épuration que les communes ne veulent pas dans leurs décharges et qu'aucune disposition légale ne règle. Malgré plusieurs rapports traitant la question, tel que le rapport sur l'économie verte produit par le CESE en 2012, cette question reste toujours en suspens.

## **B. La planification énergétique**

La planification stratégique en matière d'énergie au Maroc a amorcé un processus de transition énergétique visant un ancrage plus prononcé des sources énergétiques vertes conjugué à une efficacité énergétique. Des mécanismes financiers ont été créés pour stimuler l'implication du secteur privé et faciliter la mise en place de partenariats publics-privés. Toutefois, il faut que la ville soit au centre de cet engagement devant être collectif pour accompagner la vision énergétique nationale, et impulser l'émergence de projets dans les domaines prioritaires de l'énergie renouvelable et de l'efficacité énergétique.

### **a. La planification volontariste de l'Etat et la quête de la performance énergétique**

- **Une politique publique nécessaire mais insuffisante :**

Le Maroc importe 97 % de ses besoins énergétiques. Sa consommation ne cesse d'augmenter afin de satisfaire les besoins de la population croissante et de l'essor économique. Cette dépendance et la hausse des cours du pétrole grèvent lourdement sa balance commerciale. Par conséquent, le Maroc s'est doté dès le début des années 2000 d'une stratégie énergétique afin de sécuriser l'approvisionnement énergétique, de réduire la dépendance énergétique par la mobilisation des sources d'énergies nationales, de développer les énergies renouvelables, et de promouvoir l'efficacité énergétique dans tous les secteurs.

Dans le plan d'investissement vert du Maroc, l'énergie figure parmi les secteurs ayant un réel potentiel pour permettre la transition du pays vers une croissance verte. Ainsi, la stratégie énergétique nationale énonce l'objectif de produire, via les efforts d'efficacité énergétique, une économie d'énergie de 12 à 15% à l'horizon 2020 et 20% en 2030 par rapport à l'évolution tendancielle. Cette stratégie vise à réaliser 52% de la puissance électrique installée à partir de sources renouvelables, dont 20% en énergie solaire, 20% en énergie éolienne et 12% en énergie hydraulique d'ici 2030. L'ambition est également de réduire la consommation d'énergie dans les bâtiments, l'industrie et le transport de 12% à l'horizon 2020 et de 15% en 2030. La répartition des économies d'énergie escomptées par secteur est de 48% pour l'industrie, 23% pour le transport, 19% pour le résidentiel et 10% pour le tertiaire<sup>78</sup>.

#### La Stratégie Énergétique Nationale établie à l'horizon 2030

	Objectif global		Potentiel réalisable (MW)		Énergie éparignée (kTep/an)		Émissions CO <sub>2</sub> évitées (MT/an)		
			2020	2030	2020	2030	2020	2030	
Énergies Renouvelables	Atteindre une capacité installée d'électricité d'origine renouvelable de 42% en 2020 et à 52% en 2030	Eolien	2 280	5 520	624	1 561	4,25	10,6	
		Solaire	PV	200	1 140	29	59	0,22	0,5
			CES <sup>79</sup>	1700000 m <sup>2</sup>	3000000 m <sup>2</sup>	103	181	0,62	1,2
			CSP <sup>80</sup>	470	1 040	162	344	1,1	2,36
	Hydraulique	-	-	-	-	-	-		
Valoriser le gisement national	Biomasse	200	400	169	339	1,15	2,3		
	Éfficacité Énergétique	Bâtiment	-	-	602	957	2 466	3 918	
Économie d'énergie : 12 à 15% en 2020 et 20% en 2030	Industrie	-	-	-	-	360 kTep	450 kTep		
	Transport	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plans de déplacement urbains.</li> <li>Extension des Tramways existants (Rabat et Casablanca). Mise en place de Tramways dans les grandes villes du royaume (Marrakech, Fès, Tanger, Agadir).</li> <li>Rajeunissement du parc automobile par incitations fiscales.</li> <li>La réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'ordre de 35% à l'horizon 2020.</li> <li>La baisse du nombre de tonnes transportés/km parcouru de 30% à l'horizon 2020.</li> </ul>							

Source : Ministère délégué auprès du Ministre de l'Énergie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement, chargé de l'Environnement : Rapport sur la Politique du changement climatique au Maroc, 2014, p.26

78 - Département ministériel chargé de l'environnement, contribution déterminée au niveau national dans le cadre de la CCNUCC, NTC Maroc, septembre 2016, pp.17-18.

79 - CSP : Concentrator Solar Power

80 - CES Chauffe-Eau Solaire Shemsi

Le plan solaire marocain, le plan de développement photovoltaïque dans le secteur résidentiel et tertiaire, le programme éolien intégré traduisent une volonté d'action de l'Etat en matière de changement climatique et de développement, en vue de réduire les GES (CO<sub>2</sub>) et la dépendance énergétique.

Une attention particulière est accordée aux villes quant à l'efficacité énergétique du bâtiment comme enjeu fondamental, compte tenu de l'urbanisation croissante. La population urbaine constituera les deux tiers de la population totale en 2020. A noter que les secteurs de l'habitat et des services représentent 30% des besoins d'énergie à l'échelle nationale. Le programme de rénovation énergétique des bâtiments publics vise à instaurer des mesures facilitant la rénovation desdits bâtiments, les plus énergivores dans six villes : Rabat, Agadir, Fès, Marrakech, Ifrane, Errachidia; lesquels relèvent des secteurs de la santé, l'enseignement supérieur, l'administration et l'hôtellerie.

L'efficacité énergétique dans les villes passe également par l'éclairage public qui permet, entre autres, d'assurer l'égalité énergétique entre les différents quartiers de la ville. Un programme d'efficacité énergétique dans l'éclairage public est mis en place dans les grandes villes du Maroc, avec un coût de mise en œuvre estimé à 310 M US\$. Le potentiel de réduction d'émissions cumulées durant [2020-2030] serait de l'ordre de 0,719 M téq-CO<sub>2</sub>.

Par ailleurs, les économies d'énergie provenant du secteur industriel représentent 17% des économies en 2030. Le Programme d'efficacité énergétique à cet égard va permettre de réduire l'intensité énergétique du secteur de 2,5% par an à l'horizon 2030. Peut-on rappeler aussi que les stratégies sectorielles qui s'efforcent à concrétiser la Contribution Déterminée au niveau National (CDN) en matière d'atténuation sont multiples. Le tableau suivant retrace les plans d'actions portant sur la logistique, les déchets ménagers et assimilés, l'assainissement liquide et le transport public urbain.

**Principales stratégies sectorielles dressées pour assurer la CDN en matière d'atténuation**

Stratégies et plans d'action	Objectifs
<b>Stratégie Nationale de la Logistique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire les coûts logistiques de 20 % à 15 % en 2019 au profit des consommateurs et de la compétitivité des opérateurs économiques et ceux à travers une gestion optimisée, sécurisée et massifiée des flux de marchandises.</li> <li>• Accélérer la croissance du PIB par l'augmentation de la valeur ajoutée induite par la baisse des coûts logistiques.</li> <li>• Contribuer au développement durable à travers la réduction des nuisances (ex.: baisse du nombre de tonnes par kilomètre de 30% et décongestion des routes et des villes).</li> </ul>



<b>Programme National des Déchets Ménagers et Assimilés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Généraliser les plans directeurs de gestion des déchets ménagers et assimilés pour toutes les préfectures et provinces du Royaume.</li> <li>• Assurer la collecte des déchets ménagers pour atteindre un taux de collecte en milieu urbain de 90 % en 2020 et de 100 % en 2030.</li> <li>• Réaliser des centres d'enfouissement et de valorisation des déchets ménagers et assimilés au profit de tous les centres urbains à l'horizon 2020.</li> <li>• Réhabiliter ou fermer toutes les décharges sauvages à l'horizon 2020.</li> <li>• Professionnaliser la gestion du secteur.</li> <li>• Développer des filières de « tri-recyclage-valorisation » avec des actions pilotes de tri pour atteindre un taux de 20 % de matières recyclées en 2020.</li> <li>• Former et sensibiliser les acteurs concernés par la problématique des déchets.</li> </ul>
<b>Programme National d'Assainissement Liquide et d'Épuration des Eaux Usées</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atteindre un taux de raccordement global au réseau d'assainissement en milieu urbain de 75% en 2016, 80% en 2020 et 100 % en 2030.</li> <li>• Atteindre un volume d'eau usée traitée de 50% en 2016, de 60% en 2020 et de 100% en 2030.</li> <li>• Traiter jusqu'au niveau tertiaire les eaux usées et les réutiliser à 50% pour les villes intérieures en 2020.</li> </ul>
<b>Programme d'Amélioration du Transport Public Urbain</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doter les grandes agglomérations de moyens de transport public de grandes capacités et utilisant de l'énergie renouvelable.</li> <li>• Mettre sur pied un fonds d'accompagnement routier de transport urbain, capitalisé à hauteur de 200 millions de dollars américains.</li> <li>• Mettre sur pied un Programme de renouvellement du parc des taxis.</li> </ul>

Source : Département ministériel chargé de l'environnement, contribution déterminée au niveau national dans le cadre de la CCNUCC, NTC Maroc, 2016

Les programmes et les plans d'actions reflètent une politique publique nécessaire pour réussir la transition énergétique au niveau national, mais celle-ci reste insuffisante, au vu des défis d'ordre juridico-financier et de l'indolence soulevée à l'échelle des villes.

Le catalogue d'actions de l'Etat est riche, mais force est de constater que la percolation de l'ambition centrale vers les villes reste faible. On a besoin d'une conscientisation profonde pour relever les défis, surmonter les contraintes et assier un modèle énergétique efficient, durable et créateur de nouvelles sources de croissance verte.

#### • Défis de la transition énergétique

Les barrières réglementaires, financières et institutionnelles sont nombreuses. Pour les lever et impulser les programmes d'action en matière d'efficacité énergétique, il faut s'assurer de l'appropriation des dispositifs et des préconisations en la matière par l'ensemble des acteurs politiques, économiques et sociaux. Dans les processus de production du cadre bâti, toute initiative sera nulle et non avenue si elle ne garantit pas l'adhésion des maîtres d'ouvrages, des maîtres d'œuvres, des financeurs, des entreprises et des simples citoyens. C'est dans cette logique qu'il convient d'améliorer les conditions techniques, opérationnelles et financières de l'ensemble des intervenants pour développer des pôles de compétences et d'excellence, encourager des partenariats entre les différentes parties prenantes et accompagner l'émergence d'un marché de l'efficacité énergétique.

Dans des secteurs urbains tels que l'habitat, l'industrie et le transport, l'élaboration et la diffusion de techniques et des connaissances ayant trait à l'efficacité énergétique demeurent inéluctables au même titre que le développement de normes, d'outils et de formations. Les capacités en matière d'assistance technique, d'expertise, de gestion et de financement au profit de l'ensemble des acteurs locaux d'urbanisme et d'aménagement sont à renforcer.

Sur le plan financier, il s'agit de faciliter l'accès au financement des projets d'énergies renouvelables et d'efficacité énergétique. Sur le plan législatif, il devient impératif d'accélérer la libéralisation du secteur et la création d'une instance de régulation énergétique, initialement prévue en 2014. De même, on a tardé de publier les décrets d'application de la loi 13-09 relatifs aux conditions de développement décentralisée au niveau des régions des projets des énergies renouvelables de petites et moyennes puissances (basse tension).

Certes, le règlement thermique de construction applicable aux bâtiments prévoyant la création d'un Comité National de l'Efficacité Energétique dans le domaine de construction a été adopté en novembre 2014, mais en perspective à l'instauration des audits énergétiques obligatoires et périodiques dans les domaines énergivores, le projet de décret y relatif n'est pas encore retenu.

La réussite de la mise en œuvre des programmes d'efficacité énergétique demeure, également, tributaire de l'intégration de l'approche efficacité énergétique dans l'ensemble des politiques publiques et de la mise en place de programmes de formation, de recherche et d'innovation. La publication des décrets d'application de la loi 47-09, notamment en ce qui concerne l'étude d'impact énergétique de projets d'aménagement urbain ou de construction de bâtiments, les aspects de normalisation en matière d'efficacité énergétique, de généralisation de l'étiquetage énergétique des équipements résidentiels et de la normalisation de la consommation d'énergie d'origine fossile dans l'industrie, constitue également un facteur de réussite de ces programmes.

Faut-il inciter au développement d'ESCOs<sup>81</sup> comme sociétés de services énergétiques ? Multiples sont les chantiers à baliser pour mieux encadrer et orienter le secteur de l'énergie vers la durabilité et la création d'opportunités et de richesses.

## **b. Une opportunité pour la ville dans l'intérêt de la durabilité urbaine**

Considérant la publication du rapport sur les NDC Maroc en septembre 2016, il devient urgent de prendre des dispositions à toutes les échelles pour concourir à la maîtrise du changement climatique, promouvoir une économie verte et profiter des investissements verts en termes de création de richesses et d'emploi. Les initiatives de l'Etat sont foisonnantes, mais elles ne se substituent pas aux prises de position des communes. L'ambition centrale n'est pas suffisante; un engagement endogène doit intervenir au niveau de chaque ville pour pouvoir décliner les orientations nationales en options et mesures concrètes à l'échelle locale.

---

81 - ESCO (Energy service company) : c'est une société de services énergétiques qui peut offrir aux entreprises la possibilité de financer leurs travaux et réalisations d'économies d'énergie. Elle peut apporter des solutions de mise en œuvre et de financement de l'efficacité énergétique à ses clients.

La conjoncture nationale et la corrélation entre l'efficacité énergétique et la création de plus-values économiques représentent une opportunité pour les collectivités territoriales d'ancrer leur compétence en matière d'énergie, sur laquelle l'Etat mise pour réduire sa facture énergétique. Les villes doivent s'investir dans l'établissement de plans de prévention ou d'adaptation susceptibles de marquer un tournant vis-à-vis de leurs missions traditionnelles à savoir l'habitat, l'urbanisme et les transports.

Chaque ville doit établir son plan d'énergie en coordination avec les autres collectivités territoriales. Le débat local sur cette question doit déboucher sur des engagements énergétiques et l'établissement des NDC locaux et régionaux. L'efficacité énergétique constitue un gisement important à exploiter. La mise sur agenda de cette question dans la ville doit être accompagnée d'une grande lisibilité chez les élus et la population. Les implications économiques, financières, sociales et techniques leur permettent de redresser leurs politiques de transports collectifs, d'habitat, d'urbanisme et d'aménagement. Cette visibilité requiert une véritable pratique de démocratie participative et des consensus sur les mesures à adopter entre l'Etat et les villes. L'enjeu est placer les citoyens et leurs élus locaux au cœur de la dynamique de changement, en tant que porteurs stratégiques et catalyseurs d'initiatives énergétiques territoriales.

A travers l'agenda 21 local et le plan climat ville, la commune ou l'intercommunalité peuvent répondre aux attentes sociales quant à la mise en valeur de l'environnement, puisqu'elles représentent un échelon de proximité intermédiaire entre la population et l'Etat. Toutefois, de tels actes ne doivent pas rester le domaine d'un petit cercle d'initiés. Or, ce champ d'intérêt est loin de représenter une véritable préoccupation collective.

Pour traduire cette opportunité pour la ville dans l'intérêt de la durabilité urbaine, il faut mettre en œuvre le code d'efficacité énergétique dans le bâtiment, généraliser les audits énergétiques dans l'industrie, adopter l'utilisation des lampes à basse consommation (LBC), concrétiser la tarification sociale et incitative de type « 20-20 »...

Cependant, l'efficacité énergétique comme l'impact sur l'environnement sont peu intégrés dans les documents d'urbanisme. Pourtant, la loi n°47-09 prévoit la définition dans les plans d'aménagement de zones dans lesquelles la réalisation d'une étude d'impact énergétique préalable sera nécessaire<sup>82</sup>. De même les règlements généraux de construction doivent fixer les règles de performance énergétique des constructions<sup>83</sup>.

Par ailleurs, la politique d'énergies renouvelables et d'efficacité énergétique dans les villes bénéficie du projet pilote Jiha Tinou 2020<sup>84</sup>, visant à encourager les initiatives locales, tout

82 - Voir articles 3, 8 et 10 de la loi 47.09 relative à l'efficacité énergétique.

83 - L'objectif est de garantir un meilleur bilan énergétique des bâtiments par zones climatiques en traitant, notamment, de l'orientation, de l'éclairage, de l'isolation et des flux thermiques, ainsi que des apports en énergie renouvelable afin de renforcer les niveaux de performance des constructions à édifier ou à modifier. Par ailleurs, lorsqu'un projet est soumis à une étude d'impact sur l'environnement en vertu des dispositions de la loi n° 12-03 relative aux études d'impact sur l'environnement, cette étude est complétée par l'étude d'impact énergétique.

84 - Ce programme a été élaboré en collaboration avec le Ministère de l'intérieur, s'inspirant d'un cadre méthodologique européen, dans le but de développer le Middle East & Africa Energy Award, adapté au contexte local. Lancée en 2012 et s'étalant sur 8 ans, la stratégie Jiha Tinou cherche à optimiser la capacité des acteurs locaux à contribuer, à leurs niveaux, aux objectifs énergétiques du Maroc à l'horizon 2020, en encourageant la maîtrise de l'énergie à l'échelle locale, et en renforçant la capacité communale et régionale à valoriser les ressources locales en énergies renouvelables.

en favorisant la déclinaison de la stratégie énergétique nationale au niveau des territoires et collectivités. Jiha Tinou est un label et une certification de performance en matière de gestion énergétique durable. Cette initiative concerne actuellement trois villes : Agadir, Chefchaouen et Oujda, et peut s'étendre à d'autres. Elle vient en soutien aux acteurs locaux, en apportant une assistance de proximité ainsi qu'un accompagnement tout au long du cycle de planification. Cet accompagnement se traduit notamment par un appui à la gouvernance locale, l'introduction d'innovations en matière de création d'emplois et d'adaptation au changement climatique, l'accès à l'information, l'appui à la réalisation de projets d'investissement, par le développement de schémas institutionnels et financiers permettant aux collectivités d'investir dans les technologies qui leur permettent de maîtriser la consommation énergétique des bâtiments et infrastructures communaux, etc.

L'enjeu est de renforcer et de formaliser le partenariat entre la Commune, la Province, la Région et l'Etat, ainsi qu'avec les organismes du secteur privé, académique et associatif, qui forment les structures locales d'appui à Jiha Tinou. Cet ancrage local, régional et national permettra à la ville de pérenniser sa politique énergétique locale.

Quoiqu'il en soit, une série de questions s'imposent face aux dirigeants des villes. Comment maîtriser les coûts énergétiques ? Comment utiliser le levier énergétique pour améliorer durablement la performance énergétique ? Comment créer une dynamique de progrès et d'innovation ? Comment piloter durablement l'énergie ? Comment répondre aux obligations réglementaires nationales et en tirer le meilleur profit ? Quelle énergie privilégier pour tirer pleinement profit des conditions de marché locales ? Ces questions sont, plus que jamais, à inscrire dans l'agenda des villes.

En effet, la réduction des émissions de GES, la maîtrise de la facture énergétique des bâtiments, des réseaux d'éclairage public, la participation à la transition énergétique, ainsi que le balisage de nouveaux créneaux verts de création d'opportunités et de richesses sont aujourd'hui des enjeux incontournables pour les villes et territoires. Cette préoccupation énergétique conduit à rechercher de nouveaux modèles, tant pour la consommation que pour l'approvisionnement des villes, à savoir :

- L'individualisation de la maîtrise de la consommation via l'implémentation de compteurs intelligents;
- La mise en place de nouvelles normes pour le bâti;
- Le développement de l'éco-mobilité;
- La décentralisation et la décarbonatation de la production électrique.

Faut-il souligner que l'intégration industrielle par la création de nouvelles filières permet de générer plus de 13 000 emplois au Maroc. En sus, il est établi à l'échelle mondiale qu'un (01) US\$ investi dans l'efficacité énergétique apporte quatre (04) US\$. Si les villes arrivent à réduire leur facture énergétique de 10%, c'est 100 millions de DH qui sont économisés. Mais pour cela il faut assurer l'engagement de toutes les collectivités territoriales, notamment les villes qui sont conviées à améliorer leurs moyens humains et financiers.

L'efficacité énergétique dans les villes dépend largement du bâtiment, de la mobilité et du transport collectif. La sobriété dans ce domaine est tributaire d'un choix politique à traduire dans les PAC et PDR pour atténuer la pollution et améliorer la qualité de vie.

Seule une mobilisation collective pourra changer les comportements pour consommer mieux, remplacer les équipements énergétivores et faire de l'efficacité énergétique un vecteur de rentabilité économique. D'ailleurs, 30% des gains se font sans investissements et sont liés aux comportements des citoyens et des décideurs. Il s'agit de réussir une transition graduelle et lucide pour ne pas passer d'une dépendance énergétique à une dépendance technologique.

## 10. Aspects environnementaux et biodiversité pour une meilleure qualité de vie

Il sera intéressant de mettre en évidence les sources et les coûts de dégradation de l'environnement dans les villes marocaines. L'enjeu est d'estomper les dysfonctionnements pour aspirer à une écologie urbaine soutenable et à une image de la ville qui adopte un label de la cité verte.

### A. Sources et coûts de dégradation de l'environnement dans les villes marocaines :

#### a. Sources de dégradation de l'environnement dans les villes marocaines :

Quoique la dégradation de l'environnement ait baissé de 20% entre 2000 et 2014, les constats établis sur l'état de l'environnement au Maroc demeurent inquiétants, lesquels révèlent des niveaux préoccupants de dégradation des ressources naturelles et d'atteinte au cadre de vie des populations. Les villes et les zones industrielles continuent à se développer de manière amorphe avec des insuffisances notoires en assainissement et en traitement des eaux usées, faisant de ces espaces de réels points noirs en matière de dégradation de l'environnement et d'atteinte à la santé des populations.

La pollution de l'air extérieur et de l'air intérieur a des impacts significatifs sur la santé humaine, en raison de l'exposition aux particules fines en suspension dans l'air (PM 2,5). Le secteur industriel au Maroc constitue une source de nuisances. La pollution atmosphérique se traduit par une dégradation de la qualité de l'air causée par les émissions gazeuses souvent sans traitement et sans épuration nécessaire. Le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), les oxydes d'azote (NOx) et le monoxyde de carbone (CO) sont les plus importants.

Selon la Direction de la météorologie nationale, le réseau de surveillance de la **qualité de l'air dans 15 villes du Royaume** a permis, en 2013, de mettre en lumière ce qui suit :

- Pour le SO<sub>2</sub>, la valeur limite pour la protection des écosystèmes (20 µg/m<sup>3</sup>) a été dépassée à Casablanca (Aïn Sebâa, Aïn Harrouda, Zerkouti, Derb sultan et Aïn chock) et à Mohammedia. La valeur limite pour la protection de la santé (125 µg/m<sup>3</sup>) a été dépassée au niveau d'Aïn Sebâa.
- Pour le NO<sub>2</sub>, il y a un dépassement de la norme de protection de la végétation (30 µg/m<sup>3</sup>) au niveau de Casablanca (Aïn Sebâa, Aïn Harrouda) et de Marrakech (Jamâa lafna). La valeur limite pour la protection de la santé (50 µg/m<sup>3</sup>) est dépassée à Aïn Harrouda, alors que Marrakech est proche de cette limite.

- Pour les particules en suspension (PM10), leur valeur dépasse la norme de protection de la santé ( $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) dans presque toutes les stations suivies. Les dépassements sont majeurs à Mohammedia, Casablanca, Marrakech, mais d'autres villes comme Tanger, Fès et Settat souffrent également de la pollution.
- Pour l' $\text{O}_3$ , la valeur limite pour la protection de la santé ( $110 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) est dépassée principalement à Casablanca, Mohammedia, Khouribga, Benslimane, Tanger et Marrakech.
- Pour le CO, la valeur limite pour la protection de la santé ( $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) n'a été dépassée par rapport au maximum journalier que pendant cinq jours à Fès.

La notion de risque urbain s'impose en termes de pollution et de dégradation, elle est liée à des inquiétudes sur le sort de l'environnement et de l'espace urbain. La croissance et l'étalement urbains se convertissent en un problème d'impact sur l'environnement quand ils s'effectuent sur des sites peu propices à l'urbanisation et à la construction, en l'occurrence des zones inondables, et en dehors des précautions qui s'imposent.

L'urbanisation croissante ainsi que le changement des modes de production et de consommation empirent de plus en plus le déficit en matière d'assainissement liquide et solide en suscitant des défis épineux au niveau des espaces urbains et péri-urbains au Maroc.

De fait, les charges polluantes domestiques générées par les rejets liquides, notamment urbains sont estimées à près de 400 000 tonnes de matières oxydables et le volume des eaux usées épandues dans le milieu naturel par l'industrie atteint environ 964 millions de  $\text{m}^3$  par an, dont 80 millions de  $\text{m}^3$  déversés dans le domaine public hydraulique<sup>85</sup>. Si le taux d'épuration des eaux usées domestiques urbaines ne dépasse guère 38 %, le taux de traitement des effluents industriels est largement en deçà de 50%, soit environ 471 millions de  $\text{m}^3$  par an.

S'agissant des déchets solides émanant des villes, il est établi que 20 % de la population urbaine n'est pas encore couverte par les services de collecte. La croissance et l'ampleur de quantité des déchets posent énormément de problèmes tant au niveau du ramassage (seulement 86% des déchets ménagers produits sont collectés) et de l'évacuation qu'au niveau de la mise en décharge (seulement 44% des déchets ménagers sont mis en décharges contrôlées et moins de 10% sont recyclés.)<sup>86</sup>. Sous l'effet de la croissance économique et de l'urbanisation, la production nationale de déchets ménagers assimilés est passée de 6,3 à 7,4 millions de tonnes par an entre 2007 et 2015, soit un taux d'augmentation de 17,5 %. La quantité des déchets industriels produite annuellement est de l'ordre de 1,5 millions de tonnes, dont 256 000 tonnes sont considérés comme dangereux. A noter que Casablanca concentre 26% de ces ordures ménagères et 37 % des déchets dangereux.

Il va sans dire que la problématique des déchets solides ménagers, industriels, médicaux,, se pose avec acuité. La quantité des déchets produits constitue une menace sérieuse pour l'homme, la ville et l'environnement dans la mesure où les conditions actuelles de collecte, de transport, de mise en décharge de ces déchets sont déficientes. La faiblesse

85 - Rapport CDE

86 - La mise en décharges contrôlées est passée de 10 % en 2007 à 44 % en, et ce grâce à l'augmentation du nombre des décharges contrôlées qui disposent de systèmes d'étanchéité ou de collecteurs de biogaz, assurant ainsi une protection des sols et des eaux contre les lixiviats..

des taux de collecte, la prolifération des décharges sauvages, le manque d'installations de traitement, la contamination des eaux souterraines à cause de l'infiltration de lixiviats de décharges non contrôlées, surtout l'impunité des contrevenants sont les principaux indicateurs de cette source de risque. Si l'en est ainsi, ces déchets sont à la source d'une grande inquiétude socio-environnementale.

De même, les ressources en eau connaissent une raréfaction de plus en plus accrue en raison d'une gestion et d'une utilisation peu rationnelle du potentiel hydrique. L'état de dégradation des réseaux d'adduction en eau potable dans les villes conduit à une perte de 25% des eaux mobilisées<sup>87</sup>. L'eau, déjà rare, est soumise à une exploitation croissante due aux besoins ascendants des citoyens, au développement industriel, à l'évolution et aux impératifs agro hydrauliques. Ces pressions sur les ressources en eau s'accompagnent d'une dégradation croissante et de plus en plus grave de leur qualité. Si le ratio par habitant a été évalué à 1 700 m<sup>3</sup>/hab/an dans les années soixante-dix, à 1000 m<sup>3</sup> en l'an 2000, à 700 m<sup>3</sup> en 2016, mais il ne serait que de 411 m<sup>3</sup>/hab/an en 2020<sup>88</sup>.

Par ailleurs, les effets du changement climatique se font directement ressentir sur les ressources en eaux. Les apports hydriques ont diminué de 20 % en moyenne depuis 1950, ce qui des impacts négatifs sur l'espace tant rural qu'urbain. De même, la fréquence de dépassement de la valeur limite de PM10 atteint 35 jours à Casablanca, 32 jours à Rabat et 28 jours à Marrakech.

Le sous équipement, la crise urbaine, la dégradation, le marasme... c'est par ces termes que le SNAT a qualifié l'espace urbain national en soulignant que « les ressources naturelles du pays sont limitées, fragiles et massivement surexploitées »<sup>89</sup>. Dans la ville, la combinaison de la dégradation de l'environnement urbain avec les comportements des populations et des pouvoirs publics transforme le risque et la catastrophe qui en découle en construction sociale et en enjeux politiques, économiques et socio-spatiaux. Les conséquences de cette dégradation sont évidentes puisque le coût estimé de la dégradation demeure encore lourd.

## **b. Coûts économiques de la dégradation de l'environnement dans les villes marocaines :**

Le coût de la dégradation environnementale au Maroc a été évalué, pour l'année 2014, à près de 32,5 milliards de dirhams, soit 3,52% du PIB représentant près de 960 dirhams/habitant/an. Par ailleurs, les dégâts causés par les émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'environnement global sont estimés, pour l'année 2014, à 1,62% du PIB.

87 - On peut ajouter également l'envasement des retenues de barrages constituant un facteur qui compromet le rendement des ouvrages hydriques se traduisant par la perte passant de 60 millions de m<sup>3</sup> en 2000 à 75 millions de m<sup>3</sup> en 2016 de la capacité de stockage annuelle. Voir : Ministère des Prévisions Economiques et de la Planification : les infrastructures de base, 2000-2004, volume3, p. 24 et rapport CDE.

88 - Département Ministériel de l'Environnement, Observatoire National de l'Environnement du Maroc : Rapport sur l'Etat de l'Environnement du Maroc, document de synthèse, octobre 2001, p. 8. Et Rapport CDE

89 - Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Eau et de l'Environnement : Direction de l'Aménagement du Territoire : Le Schéma National de l'Aménagement du Territoire, document de synthèse, impression édition Okad, Août 2004, p. 13.

## Coût de la dégradation de l'environnement au Maroc (% du PIB)

Eau	Air	Sol	Déchets	Littoral	Coût 1	Emission carbone	Coût 2
1,26 %	1,05 %	0,54 %	0,40 %	0,27 %	3,52 %	1,62 %	1,62 %

Coût 1 : Coût pour la société marocaine - Coût 2 : Coût pour l'environnement global

Source : Département ministériel chargé de l'environnement et Groupe de la banque mondiale, 2017

Les incidences de la dégradation environnementale à l'échelle nationale sont deux fois plus importantes que celles à l'échelle mondiale<sup>90</sup>, alors qu'en 2000, le coût de cette dégradation fut estimé à 3,7% du PIB.

En effet, la surexploitation des eaux souterraines et le déversement des eaux industrielles non traitées posent de sérieux problèmes. La pollution hydrique génère un coût qui représente 1,26% du PIB, constituant ainsi le premier vecteur de dégradation de l'environnement.

Si on considère que le coût d'épuration des eaux usées domestiques soit compris entre 1,5 et 3,5 dirhams/m<sup>3</sup> selon le niveau de pollution et le degré de dépollution ciblé, le dommage à l'environnement induit va varier entre 491 millions de dirhams et 1 145,8 millions de dirhams, soit une moyenne de 818 millions de dirhams. En se basant sur un coût moyen de traitement des eaux usées industrielles de 7 dirhams/m<sup>3</sup>, le coût engendré serait de l'ordre de 3 297 millions de dirhams.

En outre, le coût total lié à la pollution de l'air est évalué à 9,7 milliards de dirhams ou 1,05% du PIB. La grande majorité des coûts est induite par la mortalité liée à la pollution de l'air extérieur (75%), notamment à Casablanca, Marrakech et Tanger.

La dégradation des sols entraîne également des coûts considérables (0,54% du PIB). Quant aux dégâts induits par la dégradation des zones côtières, il est estimé que le coût y relatif est au-delà de 2,5 milliards de dirhams, soit 0,27% du PIB. Les déchets représentent un coût estimé à 3,7 milliards de dirhams, soit un taux de 0,4% du PIB<sup>91</sup>.

Globalement, le coût total des impacts sur l'environnement et l'économie est compris entre 8,2 milliards de dirhams et 9 milliards de dirhams, avec une moyenne de 8,6 milliards de dirhams pour 2014.

La gestion des déchets dans les villes occasionne toujours des coûts à la société et se traduit par une perte de bénéfices économiques en raison du faible taux de recyclage et la dégradation des sols autour des dépotoirs à ciel ouvert. La mise en place d'une gestion durable des déchets permet non seulement d'éviter les coûts environnementaux, mais aussi de retirer des gains. C'est pourquoi, une attention particulière est accordée au programme national des déchets ménagers et assimilés (PNDM) pour la période 2008-2023 qui prévoit un investissement de 40 milliards de dirhams sur l'ensemble de la période.

90 - Département ministériel chargé de l'environnement / Banque mondiale : Rapport sur le coût de la dégradation de l'environnement au Maroc, Janvier 2017, pp. 16-22

91 - L'impact des déchets industriels représente un coût équivalent à 0,14% du PIB et celui de la gestion des déchets ménagers est estimé à 0,26% du PIB.



## B. Villes et dimension écologique

L'écologie urbaine implique une multitude d'enjeux ayant trait à la promotion d'un mode de vie soutenable en ville. C'est à travers l'urbanisme, le transport, l'habitat, le climat, la biodiversité, la consommation énergétique, la protection et la mise en valeur de l'environnement, l'économie urbaine que les villes puissent s'engager dans la voie d'une écologie urbaine susceptible d'assurer les conditions économiques, environnementales, physiques, sociales et culturelles d'une durabilité urbaine.

L'objectif est d'assurer la transition vers des villes soutenables et vertes qui annoncent leurs bassins d'emploi et de rencontres sociales et qui portent un intérêt à l'urbain comme unité organique, espace de création de richesses et totalité culturelle.

### a. Pour une écologie urbaine soutenable :

L'écologie urbaine renvoie aux principes et règles du développement durable dans la ville. Elle s'impose comme domaine d'action visant à rehausser le cadre et la qualité de vie urbaine. Il sera important de mettre en valeur l'impact des aspects écologiques dans la construction de l'image de la ville et dans l'animation d'une économie urbaine verte.

#### *Aspects écologiques et construction d'une image de la ville*

Toute ville est appelée à apporter des réponses à la dégradation de l'environnement urbain, à réduire l'empreinte écologique et à améliorer le cadre et la qualité de vie des habitants. Cette préoccupation doit s'enrouer dans une politique urbaine intégrée. Les agendas 21 locaux, les PAC, les documents d'urbanisme, le plan de déplacement urbain et les règlements de construction constituent des vecteurs de cette politique devant stipuler des indicateurs et critères de mesure de la qualité écologique de la ville.

En effet, nombreux sont les outils qui méritent une attention particulière lorsqu'on est appelé à définir un parti d'aménagement, en l'occurrence les servitudes d'urbanisme, le coefficient d'utilisation du sol, les dispositions de végétalisation de surfaces au sol, de toitures, terrasses voire de murs, le coefficient de coefficient de biotope. Ce dernier définit le ratio de mètres carrés d'espaces verts par habitant et demeure l'indicateur le plus utilisé, pour traduire les objectifs de gestion économe des sols, la protection des espaces naturels et la lutte contre l'étalement urbain démesuré. Les règles imposant une part minimale de surfaces libres ou éco-aménageables doivent être adoptées dans une démarche volontaire et adaptées au contexte local, pour contribuer au maintien de la biodiversité en ville.

De telles règles permettent, non seulement, d'évaluer la qualité environnementale d'une parcelle, d'un îlot, d'un quartier, d'un secteur et d'une étendue urbaine, mais elles impliquent, souvent aussi, l'état de vulnérabilité ou d'invulnérabilité de pouvoirs, d'image et de rayonnement de la ville.

Combien l'image de la ville est influencée par les aspects de précarité. L'obsolescence du système d'assainissement tant liquide que solide, la morosité urbaine, l'insalubrité pèsent lourdement sur l'image de la ville, sur son devenir et sur la qualité de la vie urbaine. La valeur d'usage et la valeur symbolique comptent beaucoup dans la construction de l'image du quartier et de la ville. Au Maroc, l'urbanisation accrue, la bétonisation continue et les

concentrations excessives d'hommes et d'activités sur des espaces restreints ont fait des villes des lieux éminemment vulnérables aux perturbations naturelles ou techniques. Il serait lucide de compenser cette précarité par la création d'espaces libres et de corridor vert au sein de la ville.

L'écologie urbaine doit exprimer une demande sociale et politique en faveur d'une ville qui serait plus humaine et qui répondrait mieux à l'insatisfaction profonde de la société pour son cadre de vie. La planification urbaine comme la gestion de la ville, à l'échelle nationale, sont encore loin de répondre à cette requête. L'urbanisme doit être porteur d'une pensée écologique. Il faut œuvrer pour rendre compatibles l'action publique, la connaissance du milieu et la prospective. Si cette rectitude n'est pas à démontrer, il sera impératif de l'inculquer à la conscience collective et de la perpétuer.

De même, l'écologie urbaine est liée aux modes de déplacements doux. La ville qui favorise la marche, le vélo et le transport en commun gagne en termes d'attractivité. Les pistes cyclables, les trottoirs, les bandes vertes, les sites propres de métro, de Tramway et de BHNS, ou encore les stations de vélo libre-service procurent à la ville une structure urbaine captivante.

La ville incarne un écosystème urbain qui ne doit pas uniquement réguler les rapports entre l'homme et son environnement physique, mais aussi et surtout observer un équilibre avec l'écosystème naturel périurbain. C'est l'écologie urbaine qui confirme ou infirme la dimension humaine de la ville et construit son image attractive ou répulsive vis-à-vis des habitants et des investisseurs.

La construction d'une image positive est un enjeu de taille, puisqu'elle sous-tend un environnement économique positif, une salubrité publique, une efficacité énergétique, un lien social et un potentiel culturel. C'est pourquoi, chaque ville doit s'engager dans une organisation urbaine équilibrée, la mise en valeur de son milieu naturel et la préservation des continuités écologiques.

Nul ne peut nier la nécessité de rapprocher écologie, urbanisme et aménagement en vue d'aviver un engouement collectif pour le développement durable, à même de favoriser l'attractivité démographique et touristique des villes et d'impulser une économie verte.

### ***Aspects écologiques en faveur d'une économie verte***

L'étude réalisée en 2011 par le département ministériel chargé de l'environnement sur les métiers-emplois pour la promotion de l'emploi environnemental a souligné que le modèle de l'économie de marché, tel qu'il est appliqué au Maroc, privilégie la croissance par l'accumulation des richesses et la consommation, avec les risques de dégrader et d'épuiser les ressources naturelles. Il a ainsi insisté sur l'introduction d'une nouvelle approche de l'économie en infléchissant cette dernière vers la recherche d'un équilibre écologique et social sur le long terme.

L'incapacité à imaginer une solution durable au problème d'emploi et d'insertion dans le cadre de l'économie moderne est manifeste. L'espoir fondé sur l'écologie urbaine comme source d'emploi et de richesses est, de plus en plus, grand; mais il doit se décliner en programmes et actions concrètes. Il n'est plus permis de limiter l'environnement à une fonction d'appoint à l'emploi.

Dans ce cadre, les efforts consentis en faveur de l'environnement et de l'emploi sont multiples. Certes, le dispositif juridique, les programmes nationaux et la charte nationale de l'environnement visent à promouvoir le développement durable; cependant, ce processus n'a pas pu mobiliser tous les acteurs, notamment locaux pour assurer les moyens humains et financiers nécessaires et booster les métiers et les emplois de l'environnement.

Pour instrumentaliser les aspects écologiques au profit d'une économie verte, il conviendra d'aviver l'implication des administrations, des collectivités territoriales et des opérateurs privés. Si l'Etat est convié à créer un marché susceptible d'attirer l'initiative privée et à confirmer son rôle central comme investisseur et catalyseur de projets opérationnels et structurants, la ville, à travers son conseil, est appelée à s'engager dans les actions d'investissement vert et à s'inscrire dans une démarche de durabilité qui prône toute action d'aménagement ayant un effet d'entraînement positif en matière d'économie verte.

La promotion de l'emploi environnemental est à percevoir comme support à la réalisation de plans et de programmes à l'échelle de la ville. Dans une logique d'économie circulaire, les déchets d'une filière deviennent pour d'autres une ressource. La biomasse issue des espaces verts peut alimenter des filières locales de production énergétique et agronomique. Ainsi, la gestion de décharges publiques, la collecte et l'épuration des eaux usées, le transport urbain, l'efficacité énergétique dans les équipements publics et dans les secteurs d'habitat et d'industrie, l'écoconception de quartiers et de projets urbains et bien d'autres éléments constituent un champ d'application vaste pour l'action locale.

Il y a lieu de prévoir et d'insérer systématiquement les dispositions environnementales dans les PAC et dans les appels d'offres d'établissement des documents d'aménagement et d'urbanisme. La ville est censée utiliser la commande publique comme levier d'insertion et d'emploi.

Les responsabilités des élus comme de l'Etat envers l'écologie urbaine sont à consolider en matière de promotion de projets durables. Les initiatives communales doivent être appuyées par un régime d'incitations financières et d'exonérations fiscales au profit de projets verts et de l'emploi environnemental. Il en est question d'améliorer l'appui aux entreprises pour les aider à mieux organiser leurs structures et leurs activités dans la perspective de développement durable.

Le département ministériel chargé de l'environnement a déjà proposé de soutenir la création et l'encadrement de PME environnement, développer une assistance technique et financière aux activités génératrices de revenus (AGR) dans le domaine de l'environnement, prévoir un système de labellisation des AGR vertes, mettre en place une banque de projets prioritaires et instaurer un observatoire national de métiers-emplois environnementaux<sup>92</sup>.

Ce créneau révèle un grand manque à gagner. En France, la mise en œuvre et l'entretien des infrastructures vertes soutiennent l'emploi local. On y recense 28 600 entreprises du paysage qui emploient 91 100 personnes. A ces emplois privés s'ajoutent des milliers d'agents municipaux en charge des espaces verts. Les entreprises du paysage représentent un chiffre d'affaires de 5,3 milliards d'euros, et ont investi 285 millions d'euros en 2014<sup>93</sup>.

92 - Le département ministériel chargé de l'environnement : rapport sur les métiers-emplois de l'environnement pour la promotion de l'emploi environnemental comme appui à l'INDH, 2011, pp.177-197.

93 - ASTERES : Les espaces verts urbains, Lieux de santé publique, vecteurs d'activité économique, Rapport établi pour le compte de l'union nationale des entreprises du paysage, Mai 2016, p.7.

## b. Vers des villes vertes :

La ville marocaine est essentiellement minérale. La densité urbaine et le manque d'espaces verts et libres sont patents. Les aménagements verts sont symboliques à Casablanca, Salé et Tanger au regard des villes comme Madrid, Copenhague, Berlin et Londres<sup>94</sup>. Au vu d'une normalisation claire, la majorité des grandes villes européennes ont réalisé des ratios importants. En France, une circulaire datant du 08 février 1973 sur la politique d'espaces verts met en avant l'objectif d'une quantité de 25 m<sup>2</sup> par habitant dans les zones péri-urbaines et de 10 m<sup>2</sup> par habitant d'espaces verts en zones intramuros<sup>95</sup>.

De même, le Mexique recommande le respect de 09 à 12 m<sup>2</sup> d'espace vert/habitant dans les villes. Mexico enregistrait avant 2000, 4m<sup>2</sup> d'espace vert/habitant, ce ratio est passé à 07 m<sup>2</sup> grâce à la création de nouveaux parcs urbains. En Tunisie, l'évolution de la superficie d'espace vert par habitant en milieu urbain a évolué considérablement en passant de 4.4 m<sup>2</sup>/habitant en 1994 à 14.65 m<sup>2</sup>/habitant en 2007<sup>96</sup>.

Au-delà du coefficient de biotope, une ville verte présente des critères liés au dispositif juridique et normatif de protection de l'environnement, à l'utilisation des énergies renouvelables, à la promotion d'un style de vie respectueux de l'environnement, à la création d'entreprises clean Tech, mais aussi à un système de gouvernance inventif en termes de stratégies originales et innovantes pour une communauté verte.

Quant à l'échelle nationale, les standards de spatialisation des espaces verts sont déficients. Le tableau suivant illustre le critère d'occupation du sol et du seuil de la population à desservir, tel qu'il arrêté par la circulaire de 2005 en vigueur.<sup>97</sup>

Superficie de l'espace vert et seuil de la population à desservir

Espaces verts	Surface	Seuil de population	Ratio (m <sup>2</sup> /hab.)
Grand jardin public	06 ha	Toute la population de la ville	2 à 3
Petit jardin public	450 m <sup>2</sup>	1 000 (l'unité de voisinage)	0,45

Source : Grille des normes urbaines, 2005

94 - Le ratio d'espace vert/habitant est de 1,19 m<sup>2</sup> à Salé, moins d'un (01) m<sup>2</sup> à Casablanca et à Tanger. La norme internationale préconise 10 m<sup>2</sup> et une superficie d'espace vert en milieu urbain supérieure à 6 % de la contenance de la ville. A noter que le ratio d'espace vert/habitant est de l'ordre de 10 m<sup>2</sup> à Tunis, 11,5 m<sup>2</sup> à Madrid, 23.60 m<sup>2</sup> à Berlin, 45 m<sup>2</sup> à Londres et 35 m<sup>2</sup> à Copenhague. Voir Naima El Qessouar : L'espace vert au Maroc, Essai d'analyse, Cas de la ville de Tanger, mémoire de Troisième Cycle pour l'obtention du Diplôme des Etudes Supérieures en Aménagement et Urbanisme, INAU, 2009, pp.47-155.

95 - Sylvain Richard : La politique et la place des espaces verts en milieu urbain, Projet de fin d'étude de master en géographie, Université François-Rabelais, 2013, Tours, p.5. Comparativement avec d'autres villes européennes, Paris compte peu d'espaces verts. Le ratio par habitant est de 11m<sup>2</sup> alors que ce chiffre tombe à 3.5m<sup>2</sup> dans la concentration intramuros.

96 - Ministère de l'Environnement et du Développement Durable & Agence Nationale de Protection de l'Environnement : Les Indicateurs de l'Environnement en Tunisie, 2008, p.2.

97 - Département ministériel de l'urbanisme, Direction de l'urbanisme : Normes urbaines des équipements collectifs de proximité, 2005, p.7.

Selon la même grille, la programmation des espaces verts dans les lotissements est en deçà des normes internationales. A titre indicatif, dans un lotissement à densité de 200 logements par hectare, le ratio d'espace vert varie selon le seuil de la population. Pour 1 000 habitants, on n'exige qu'un jardin de 450 m<sup>2</sup> soit un ratio de 0,45 m<sup>2</sup>/hab. C'est à compter d'un seuil de population de 10 000 à 20 000 habitants, et à partir d'un lotissement de 10 ha, qu'un projet doit prévoir un grand jardin, soit un ratio de 3 m<sup>2</sup>/habitant.

Ce référentiel constitue le seul outil de programmation des équipements dans le cadre d'élaboration des documents d'urbanisme et de gestion urbaine. Mais il n'a précisé ni mode de financement ni modalités de mise en œuvre. Même les standards préconisés ne sont pas respectés au vu des indéterminations, tractations et marchandages administratifs, du coût du foncier et de l'insolvabilité des villes.

Aucune norme nationale opposable ne détermine le ratio d'espace vert à prévoir selon les densités et les vocations des secteurs. La programmation urbaine est souvent pratiquée par tâtonnement. Par conséquent, il faut estomper les insuffisances programmatiques de la conception des parcs, jardins, et squares publics. Il est temps pour mieux concevoir et produire nos villes, en faisant concilier développement urbain et préservation de la biodiversité.

Contrairement au manuel des normes urbaines précité, le département ministériel chargé de l'urbanisme a établi en 2008 un guide d'élaboration des plans verts urbains qui s'aligne sur les recommandations des Nations Unies, en proposant trois seuils et trois ratios d'espaces verts à atteindre dans une ville, selon la densité urbaine, à savoir :

Seuil minimal : 10 m<sup>2</sup>/hab. pour les tissus urbains à forte densité;

Seuil moyen : 15 m<sup>2</sup>/hab. pour les tissus urbains à moyenne densité;

Seuil optimal : 25 m<sup>2</sup>/hab. pour les tissus urbains à faible densité.

Ce guide considère le ratio de 25 m<sup>2</sup>/habitant comme seuil optimal à atteindre graduellement. Il n'a pas manqué de souligner que les grands parcs et jardins publics desservent aussi bien une population de quartier que la population de la ville. La distance maximale d'implantation est fixée à 750 m, ou à 10 minutes de marche. Les petits jardins peuvent être implantés dans un rayon de marche de 300 à 750 m dans les quartiers et unités de voisinage. Ils doivent être potentiellement intégrables ou juxtaposables aux institutions éducatives pour créer des aires de jeux partagés. Toutefois, ce guide n'est pas encore traduit en règles opposables à l'Etat, aux villes et aux tiers.

Par ailleurs, il est inconcevable que les emplacements dédiés initialement par les documents d'urbanisme aux espaces libres et aux équipements publics se trouvent en définitive exposés à la bétonisation sous prétexte de l'incapacité financière des acteurs publics qui ont la charge de la réalisation de ces éléments d'intérêt général.

Un parc dans une ville verte n'est pas une simple aire de délassement ou de sport, mais il constitue profondément un droit de l'homme lié à son développement et à sa socialisation. L'espace vert est l'un des supports indispensables à la pratique des activités sociales, culturelles, ludiques, sportives et touristiques. Il est donc inadmissible de bétonner de tels supports pour des considérations « réglementaires » ou complaisantes

à l'égard du pouvoir dominant. L'utilité publique relative aux voies, places, parkings et espaces verts est à pérenniser. L'espace public, en l'occurrence l'espace vert, est à ériger en idéal social « sacralisé », ce qui nécessite des dispositions psychologiques et sociopolitiques particulières. La ville verte à reconquérir ou à réinventer doit préserver son échelle humaine à travers un équilibre spatial et environnemental. Cependant, cette « sacralisation » ne signifie en aucun cas une tolérance de la planification arbitraire. Les principes d'équité foncière et de solidarité urbaine devraient jouer le rôle de garde-fous aux abus de pouvoir et aux risques sociaux.

En plus de l'effort de résorber le déficit en espaces verts, les villes marocaines doivent mettre en place les moyens et les mécanismes pour sécuriser et accompagner le développement de ces espaces verts, à travers :

- la révision des plans d'extension des villes, afin d'interdire l'étalement continu et les dérogations, pour garantir une discontinuité des lotissements par des espaces dédiés aux forêts urbaines et à l'agriculture urbaine. Ces aménagements connaissent au niveau des villes des pays développés un franc succès
- le lancement de projets d'éco- quartiers et des concours d'embellissements des quartiers, par des pots de fleurs, des jardins de toiture...
- le financement de projets d'animation culturelle dans les parcs et les jardins, ce qui permet aux citoyens de s'appropriier ces espaces, au moins durant les weekends et les fêtes; au lieu de les transformer en simple lieu de passage et de les laisser aux délinquants
- l'utilisation par les élèves et les étudiants de certains grands parcs qui regorgent d'une grande biodiversité, comme outil d'éducation pédagogique et scientifique.

Au demeurant, les municipalités sont appelées à adopter des chartes, des Agendas 21 et des programmes de valorisation de l'écologie urbaine. L'espace vert doit acquérir une sorte d'immunité contre toute agression probable. La règle de droit ou d'éthique pourrait jouer le rôle de verrou empêchant l'empiétement de l'intérêt privé ou sectaire sur l'utilité publique pour éviter l'angoisse collective.

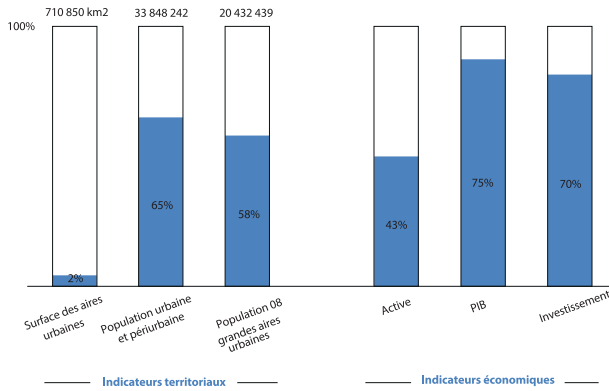
## **11. Attractivité et compétitivité économique des villes durables :**

### **11.1. Résilience économique : pesanteurs et ambitions**

#### **A. Compétitivité économique et positionnement des métropoles marocaines**

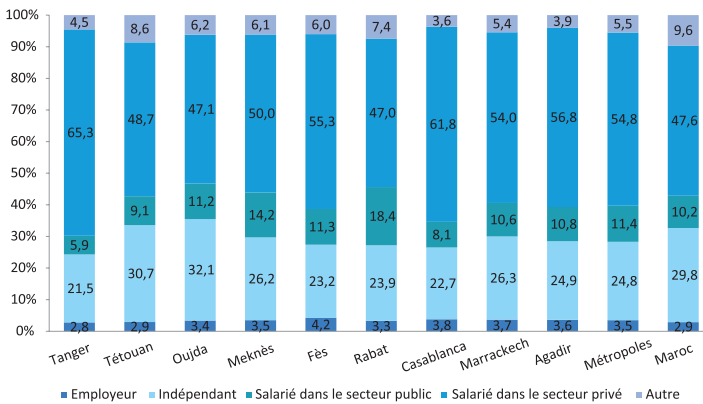
##### **a. Compétitivité économique des villes**

Les politiques de développement économiques adoptées par le pays ont consenti des efforts perceptibles quant à l'incitation à l'investissement et l'amélioration du climat des affaires. La Banque Mondiale, dans son rapport « Doing Business 2014 », classe le Maroc à la 87<sup>e</sup> position dans le monde pour la facilité d'y faire des affaires, une amélioration de 8 places par rapport à 2013. Le Maroc est aussi considéré comme le 2<sup>e</sup> pays africain le plus attrayant pour l'investissement étranger, selon FDI Intelligence.



Quelles que soient les politiques suivies, les objectifs tracés ne peuvent être atteints sans une croissance économique soutenue et durable. La croissance économique est synonyme de production de biens et services, de créations d'emplois et de richesses.

#### Structure de l'emploi métropolitain par profession (2014)

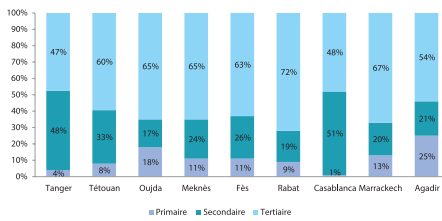


53% du PIB national est créé au niveau des métropoles, Rabat 12% et Casa 19% ce qui fait qu'on a une Création de PIB de 20% supérieur au niveau national. En termes de la croissance nationale qui est de l'ordre de 6%; 51% de cette croissance nationale est imputable aux métropoles avec une certaine dynamique pour les métropoles de Casablanca et de Tanger. Les métropoles contribuent à 83% de la valeur industrielle au niveau national.

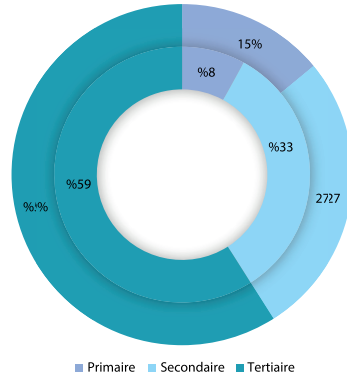
Même si les métropoles marocaines concentrent 60% du PIB et que 51% de la croissance nationale en est tributaire, elles accusent globalement certaines déficiences au niveau de leur croissance qui est légèrement en deçà de la dynamique observée au niveau national. En sus, le taux de chômage y demeure de 17,4%, légèrement supérieur à celui du niveau national qui est de 16,2%, quoiqu'elles enregistrent un taux de salariat de 66,2%, supérieur au niveau national de 8,4 points.

## Profil économique des métropoles marocaines

Structure de l'économie des métropoles 2001 - 2014



Structure de l'économie des métropoles 2001



Source : DEPF

L'analyse de la structure de l'économie des métropoles démontre qu'elles ont une sur-représentativité du secteur secondaire par rapport au niveau national. Elles contribuent à 83% de la valeur ajoutée industrielle nationale.

La sur-représentativité du secteur secondaire est plus prononcée à Casablanca et à Tanger. Cette dernière profite de son complexe industrialo-portuaire, de ses infrastructures logistiques et de ses projets structurants pour réaliser la croissance la plus soutenue de la valeur ajoutée industrielle, à savoir +7,7% en moyenne annuelle sur 2001-2014 contre +6% au niveau national. C'est ainsi que la ville de Tanger consolide la part de la valeur ajoutée industrielle dans son PIB en gagnant +4 points sur 2001-2014, soit 35% de son PIB en 2014.

Casablanca demeure la principale plateforme industrielle en générant 59% de la valeur ajoutée industrielle nationale avec une croissance de +6,5% en moyenne annuelle sur 2001-2014. Elle s'accapare de 29,9 % des exportations et contribue à hauteur de 38,4% des exportations des Métiers Mondiaux du Maroc (MMM).

Ces chiffres révèlent de façon synthétique le niveau de développement économique au niveau des métropoles nationales. Cependant, les indicateurs restent plus significatifs dans les métropoles de Casablanca et Tanger que dans les autres métropoles régionales, sachant que la plupart des indicateurs économiques reposent sur la valeur ajoutée industrielle, le taux de croissance de cette valeur ajoutée, le taux d'activité, le taux de chômage, etc.

La rationalité de la croissance économique passe par la diversification des bases de l'économie des villes et l'exploitation d'autres pistes de développement. L'activité économique, n'est plus agricole ou industrielle, elle est de plus en plus cognitive mettant en jeu la production, l'information et la connaissance.



Les métropoles sont appelées à se souscrire davantage aux valeurs de créativité, de cohésion sociale, de mixité urbaine et de cohérence spatiale. Face aux risques inhérents à la globalisation, l'efficacité qu'auront les villes à attirer l'investissement et à générer le développement économique et social du pays est largement tributaire de la qualité de l'environnement économique et social urbain.

### **b. Positionnement des métropoles marocaines dans les chaînes de valeurs internationales**

A l'échelle de l'Afrique, le Maroc occupe la 8e place au niveau du capital social et de l'éducation. Il arrive en tête du peloton sur le plan économique, troisième au niveau de la santé et 4e au niveau des opportunités d'affaires et d'entrepreneuriat<sup>98</sup>.

Grace à son armature urbaine et notamment ses pôles de commandement, à savoir, en premier lieu, Casablanca et Tanger pour impulser le positionnement du Maroc à l'échelle internationale. Le continent africain est divisé en quatre grandes régions, dont chacune est tributaire de villes phares au plan mondial, comme Johannesburg, Le Caire, Casablanca et Lagos, car ces villes relient ce continent à l'économie mondiale.

Si le poids de Casablanca est éminent, Tanger avec sa zone franche industrielles et logistique, développée depuis 1999 sur une assiette foncière de 350 ha, constitue actuellement le deuxième pôle économique du Royaume avec près de 10% du PIB. Ce pôle, en pleine émergence, présente des mesures incitatives à l'investissement, notamment dans la filière automobile, avec près de 30 équipementiers actifs sur plusieurs métiers de la chaîne de valeur. Cet essor est renforcé par une plateforme portuaire d'excellence connectée aux flux mondiaux et par l'effet d'entraînement lié aux grandes installations industrielles<sup>99</sup>. Cette plateforme induit un investissement privé de l'ordre de 1.5 MM d'euros et génère 50 000 emplois<sup>100</sup>.

La métropolisation joue un rôle déterminant dans l'industrialisation de l'Afrique. Le secteur automobile, à Casablanca, à Tanger ou ailleurs à Durban en Afrique du Sud, s'appuie certes sur une infrastructure logistique, portuaire et aéroportuaire, mais également sur le développement d'une expertise locale et sur la mise en réseau des établissements d'enseignement et de recherche avec les organisations professionnelles représentant les acteurs économiques. C'est cette interconnexion qui sous-tend le rayonnement des métropoles.

En outre, la diversification de la base de l'économie du pays ne peut être étayée que sur les villes qui procurent à leurs usagers et habitants une trame moderne d'équipements et d'infrastructure en matière de transport, de communication et de services aux entreprises. C'est pourquoi, elles se démarquent par la part la plus importante de la production à l'échelle du pays. Il s'agit foncièrement des villes qui étendent leurs emprises économiques sur des aires métropolitaines et qui attirent un niveau d'IDE de création supérieur à ce

98 - Voir Legatum Institute : *The Africa Prosperity Report*, rapport publié en 2016.

99 - Cette émergence prend de l'ampleur avec la mobilisation d'une assiette foncière dédiée de plus de 3000 ha dans un rayon de 80 km du complexe portuaire Tanger Med afin de développer des parcs industriels modernes. Cette plateforme Industrielle vise à garantir aux industriels désireux d'investir dans la région des espaces fonciers suffisants et aménagés selon les standards et benchmarks internationaux.

100 - <http://www.tangermedzones.com/fr/chiffres-cles>

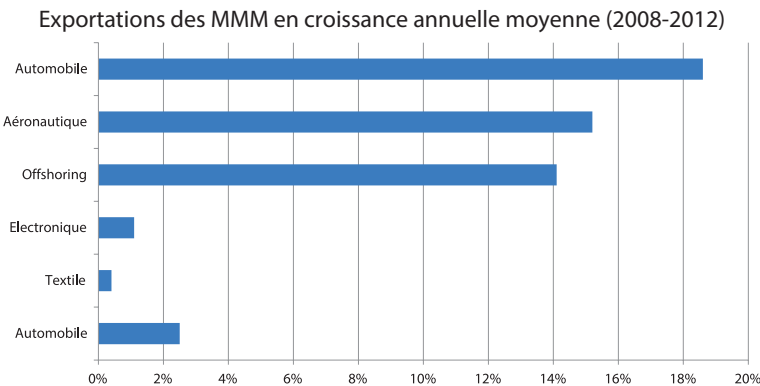
que l'on pourrait attendre au vu de leur niveau de PIB<sup>101</sup>. A réitérer que des villes comme le Caire et Alexandrie, Casablanca et Rabat, ou encore Le Cap et Johannesburg, totalisent plus de la moitié de la valeur ajoutée créée par les services modernes à l'échelle du pays<sup>102</sup>.

Multiples sont les indicateurs qui aident à situer un pays à l'échelle internationale, parmi lesquels, il y a lieu d'évoquer l'indice mondiale de l'innovation<sup>103</sup>; selon lequel le Maroc occupe la 72<sup>e</sup> place en 2016 et devance la Tunisie (77<sup>e</sup>), l'Égypte (107<sup>e</sup>) et l'Algérie (113<sup>e</sup>). Sur le plan continental le Maroc se classe troisième, après l'île Maurice et l'Afrique de Sud. Ce classement est dû aux avancées enregistrées en termes de propriété industrielle et de la qualité des infrastructures.

Sur un autre registre d'analyse, le taux d'ouverture de l'économie nationale est passé de 51% en 2000 à 64,8% en 2011 grâce aux grandes métropoles du pays. Comparativement aux autres pays émergents, le Maroc enregistre un taux d'ouverture moyen sur la période 2006-2011 équivalent à 60,5%. A titre de comparaison, ce niveau est supérieur à celui de l'Égypte (39,5%), de l'Inde (36,6%), de l'Argentine (35,8%), de la Turquie (43,6%).

Qui plus est, de nouveaux moteurs à l'export surgissent. L'émergence de certains métiers qui contribuent significativement à la modernisation du tissu industriel au Maroc a influencé positivement la balance commerciale nationale. Le Pacte National pour l'Emergence Industrielle de 2009 s'est focalisé sur le développement de ces métiers mondiaux eu égard à leur dynamique au niveau mondial et aux avantages compétitifs qu'ils présentent.

De plus, les exportations de ces métiers mondiaux du Maroc (MMM) ont atteint près de 97 milliards de dirhams en 2012 contre près de 75,5 milliards de dirhams en 2008. Les exportations consolidées des MMM, à partir de 2009, ont renoué avec la croissance en 2010 (+17% par rapport à 2009, soit un additionnel de 12 milliards de dirhams), en 2011 (+9% par rapport à 2010, soit un additionnel de 7,7 milliards de dirhams) et en 2012 (+6,5% par rapport à 2011, soit un additionnel de 5,88 milliards de dirhams).



Source : Office des Changes et DEPT, 2015

101 - Banque mondiale: *Competitive Cities for jobs and Growth: What, Who, and How*, Banque mondiale, Washington DC. 2015

102 - BAD, OCDE et PNUD: *Perspectives économiques en Afrique 2016, Villes durables et transformation structurelle*, Éditions OCDE

103 - Voir le rapport « *the global innovation index 2016: Winning with global innovation* », publié le 26 mars 2017.

Cette dynamisation a été tirée, principalement, par les performances remarquables des secteurs de l'automobile (+98% entre 2008 et 2012 et un additionnel d'exportations de 13,36 milliards de dirhams), de l'aéronautique (+76% et un additionnel de plus de 2,75 milliards de dirhams), de l'Offshoring (+70,2% et un additionnel de 2,9 milliards de dirhams) et, dans une moindre mesure de l'agroalimentaire (+11% et un additionnel de 1,71 milliard de dirhams)<sup>104</sup>.

Toutefois, les rapports internationaux révèlent des manques à gagner dans le capital humain, la création de la connaissance et le niveau des universités, du nombre de publications scientifiques et du nombre de dépôts internationaux de demandes de brevet, etc.<sup>105</sup>

Le Maroc cherche à rattraper les retards cumulés en matière de développement socio-économique et à hisser son classement au même niveau que des pays semblables voire des pays en pleine émergence. L'enjeu est décisif parce que si la tendance croissance du début du siècle s'est maintenue, il faudrait au Maroc 65 ans pour atteindre le niveau actuel de développement de la Malaisie, 129 ans pour celui de la Corée du Sud et près de 2 siècles pour atteindre celui des Etats Unis. Pour réduire ce fossé, il faut donc emprunter une allure de croissance plus rapide<sup>106</sup>. L'évaluation des principaux indicateurs de compétitivité du Maroc à travers ses métropoles, montre que, malgré les efforts des pouvoirs publics et en dépit de certaines réussites ponctuelles ou sectorielles, le Maroc n'arrive pas encore à atteindre le niveau adéquat pour affronter la concurrence mondiale et ce, en raison de la persistance de plusieurs handicaps structurels.

Ce faisant, l'opportunité d'investir dans les filières vertes est réelle, et l'avantage concurrentiel que peut développer le Maroc sur ces filières lui confèrera un statut de leader régional, voire continental. Serait-il pertinent de faire recours à un cadre conceptuel articulé autour de quatre leviers à même d'aviver un développement socioéconomique et humain basé sur les ressources tant matérielles qu'immatérielles de la ville.

Cela mène à confirmer que la réussite des ambitions du Maroc en matière d'investissement vert dépend notamment des réformes structurelles ayant trait à la réglementation, la gouvernance et l'amélioration du climat d'investissement. L'Etat a entamé une série de réformes en vue de réduire les subventions, d'améliorer la compétitivité, de créer des emplois et d'améliorer la qualité des services dans plusieurs secteurs. A ce titre, des avancées peuvent être signalées dans les domaines de la création d'entreprise, du transfert de propriété, du paiement d'impôts et du règlement de l'insolvabilité. Ces avancées se sont reflétées dans le flux d'investissements étrangers directs qui a enregistré 3,4 milliards USD d'investissements directs étrangers en 2013 (World Investment Report, 2014).

Rempoter le pari de la compétitivité reste tributaire aussi du développement du capital humain. Une importance particulière devrait être ainsi allouée à la formation de ressources humaines de haut niveau, à travers le renforcement de la formation

104 - Ministère de l'Economie et des Finances, Direction des Etudes et des prévisions Financières : Compétitivité des exportations marocaines : quel bilan ?, mai 2013, p.18

105 - Le ratio dépenses en R&D/PIB tourne autour de 0,8 %. Avec 1,87 chercheur pour 1.000 actifs, la production scientifique nationale constitue seulement 0,122 % de la production mondiale. Subséquemment, il sera difficile de prétendre concurrencer des économies émergentes comme la Turquie.

106 - Haut-Commissariat au Plan : Les sources de la croissance économique au Maroc, Septembre 2005, PP.6-7.

professionnelle, l'amélioration des taux de scolarisation, la recherche d'une bonne adéquation des formations aux besoins du marché de l'emploi et l'accélération de la mise en œuvre des réformes inscrites dans le cadre de la charte de l'enseignement, dans le cadre d'une gouvernance globale et coordonnée permettant des évaluations régulières et des ajustements continus pour s'adapter aux évolutions et aux nouvelles opportunités qu'elles offrent.

D'où l'intérêt d'adopter et de mettre en œuvre la Stratégie Nationale de Développement Durable en vue d'agir selon une vision cohérente et intégrée pour optimiser les financements et maximiser l'impact des politiques publiques, des programmes et des projets établis en réponse aux besoins différenciés des populations cibles et aux ambitions d'attractivité et de compétitivité des villes et métropoles.

C'est ainsi qu'il sera possible de renforcer les systèmes de suivi-évaluation (Indicateurs synthétiques couvrant l'ensemble des axes du nouveau cadre de développement sur la base de systèmes d'information régulièrement alimentés), via un système d'information et un cadre normatif pour une évaluation juste et mesurée des efforts consentis par l'Etat et les acteurs locaux pour la réalisation des ODD.

## **B. Pour une diversification de la base économique et développement des activités**

### **a. Planification et diversification de la base économique des villes**

Les villes marocaines sont confrontées à une rupture d'équilibre entre inflation démographique et croissance économique; alors qu'une ville doit se développer sur une base économique multifonctionnelle ayant trait à des plates-formes industrielles, tertiaires, scientifiques, cognitives, etc.

Souvent, les activités économiques ne sont ni planifiées, ni bien accompagnées. Même les villes nouvelles amorcées durant les années 2000 en témoignent; pourtant, la durabilité requiert une efficacité économique, à savoir l'utilisation rationnelle des ressources matérielles, humaines et financières. L'efficacité requise implique une durabilité spatiale qui repose sur une meilleure répartition géographique des populations, des équipements et infrastructures, des installations industrielles, des activités tertiaires, etc.

De ce fait, la durabilité est, entre autres, une démarche économique, un processus et un état d'esprit plutôt qu'une recette à même de garantir le résultat. L'intention étant d'identifier les conditions nécessaires pour la création des richesses et de l'emploi sans sacrifier les facteurs de résilience économique et climatique, d'intégration, de cohésion sociale, de cohérence spatiale et de durabilité.

Les fonctions économiques ne peuvent être situées qu'au vu d'une organisation de l'espace régional. Elles sont à identifier dans les SRAT, SDAU, PA comme dans les PDR et PAC alors que la question économique est souvent frôlée dans ces documents. Peut-on déjà reprocher aux schémas et plans d'aménagement le fait de se borner à une échelle locale sans prospective sur les plans économique et socio-spatial à l'échelle métropolitaine. Une approche systémique intégrant des flux et indicateurs tant à l'échelle nationale qu'internationale pourrait faciliter l'appréhension des dynamiques et les interrelations

entre les systèmes urbains régional, méga-régional, national voire mondial. Le projet de développement urbain est censé révéler un niveau d'ambition quant à la taille de la ville, ses fonctions à consolider ou à construire, son repositionnement escompté aux échelles régionale, nationale ou mondiale.

### **b. Développement et localisation des activités économiques, notamment industrielles**

On privilégiait généralement la politique d'implantation des industries, alors qu'on a découvert dès les années 1960, l'importance d'une politique de localisation des activités tertiaires. Des villes et des pays, comme Dubaï et Singapour, ont fait du tertiaire un levier majeur de développement. Si cette prise de conscience se traduit dans les politiques sectorielles, au Maroc, le tissu industriel national reste étroit, fragmenté, peu agile, et faiblement innovant.

L'industrie marocaine, malgré une forte progression du PIB industriel<sup>107</sup> dans certains domaines (automobile, aéronautique, Offshoring), au cours de la décennie passée, est faiblement préparée au bouleversement induit par la révolution industrielle continue.

Ce secteur dispose d'un effet-levier sur les autres branches de l'économie; elle dispose d'un grand réservoir d'employabilité, deux dimensions absolument stratégiques pour le Maroc. Pour gagner la bataille de la compétitivité future, et pouvoir se brancher aux chaînes de valeurs internationales, il faut être à la pointe de l'innovation et de dépasser la frontière technologique pour proposer l'offre industrielle de demain, qui satisfait aux normes internationales du marché.

Le CESE incite, dans son dernier rapport sur « le changement de paradigme pour une industrie dynamique au service d'une croissance soutenue, inclusive et durable », à tracer la voie et à mobiliser les acteurs et les moyens pour s'inscrire dans les mutations de l'industrie de demain, davantage robotisée, connectée et riche en valeur ajoutée. C'est ainsi qu'il faut faire de la digitalisation un axe majeur du développement de l'industrie et placer la recherche et l'innovation au cœur du développement industriel. Il est temps de pousser et d'appuyer les universités à traiter les activités de recherche et d'innovation comme un élément stratégique pour le développement socioéconomique du pays, afin de créer des écosystèmes attirants pour les entreprises<sup>108</sup>.

Intrinsèquement, il est nécessaire de s'inscrire à une nouvelle approche basée sur une vision ambitieuse et agile qui répond au défi de l'émergence en intégrant les mutations mondiales. Cela implique la co-construction d'une vision ambitieuse, alimentée et portée par tous les acteurs. Cette agilité stratégique doit favoriser le développement de la culture industrielle marocaine, pour l'émergence d'une société industrielle. La question

*107 - Depuis plus d'une décennie, le Maroc a enregistré une croissance annuelle moyenne de plus 4.5% (alors que cette moyenne était de moins de 3%, sur la période 1990- 2002). Cependant, il n'en demeure pas moins que cette dynamique s'est faite sans réelle articulation avec les autres politiques de stimulation de l'économie, notamment l'effort important et soutenu de l'investissement public (32% du PIB sur une longue période) et n'a pas en conséquence capitalisé sur les effets d'entraînement et de synergie entre l'ensemble des politiques publiques.*

*108 - La question des moyens à accorder aux universités et aux centres de recherche dans l'instauration d'une culture d'innovation sont à rehausser. Le budget de l'Etat, comme celui des entreprises, consacré à la R&D et particulièrement pour ce qui est destiné à l'industrie, devraient évoluer de manière substantielle.*

de la culture industrielle marocaine, avec tout ce qu'elle implique en termes d'imaginaire collectif, d'ambition partagée, et de vision commune du futur constitue la pierre angulaire d'un développement fort de ce secteur.

Dans ce contexte, il est question d'élever le statut des zones industrielles, des zones d'activités, et de logistique au niveau d'infrastructures stratégiques, sous la responsabilité directe des régions. L'aménagement des zones industrielles, porté par la région et mis en place par la ville, permet la convergence des agendas industriels des territoires et de l'Etat. A cet égard, il convient de booster l'émergence d'instruments financiers en mesure de libérer du foncier industriel à prix compétitif.

Les villes doivent intégrer la dynamique de construction de l'industrie de demain, capable de constituer un moteur de développement global et durable aux échelles locale et nationale. Ainsi, le secteur industriel doit être au diapason des mutations inhérentes à la révolution industrielle continue qui touchent au numérique, à la production en impression 3D, le développement du secteur de l'énergie, à l'intégration des objets connectés, à la robotique, à l'intelligence artificielle... L'industrie aura besoin de plus de capital, plus d'innovation et plus de talents bien formés. De surcroît, la dimension environnementale est en passe de devenir une base industrielle à part entière, là où elle était jusqu'alors considérée comme une contrainte.

S'agissant de cet enjeu, la ville doit être en parfaite synergie avec la région qui doit constituer le bras armé territorial pour construire un Maroc « Usine Verte ». Ceci suppose que les régions soient dotées de tous les pouvoirs et moyens, pour assumer cette responsabilité et permettre notamment que l'aménagement industriel (zones, vocations, choix d'activités, logistique, connectivité, support et développement de services aux entreprises,) intègre aussi et dès l'amont la dimension préservation de l'environnement et la consommation optimale des ressources.

### **c. Nécessité d'une veille stratégique**

Si la démarche de veille stratégique était jusqu'alors fortement recommandée, notamment au sein de rapports antérieurs du CESE, cette conviction partagée par tous est qu'elle est devenue absolument fondamentale pour préparer le Maroc aux enjeux liés à la quatrième révolution industrielle. D'où la recommandation de mettre en place sans attendre une politique de veilles stratégique fédératrice organisée en réseau et s'appuyant sur le noyau central déjà développé par le ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Investissement et de l'Economie Numérique. Le cadre de coordination, la régularité des échanges, les modes de consolidation et de communication au sein du réseau, doivent être institutionnalisés.

L'accompagnement de la mise en œuvre de la stratégie de développement industriel conformément à la vision requiert de mettre en place une politique nationale de veille stratégique plus forte et mieux coordonnée. En effet, au vu des enjeux, il y a lieu de réaliser un échange d'information structuré entre les cellules de veilles existantes et les secteurs concernés, nécessitant que le secteur privé se structure davantage et se dote des moyens pour intégrer et gérer ces échanges.

#### **d. L'activité économique de la femme comme enjeu majeur**

Le CESE a déjà recommandé dans ses rapports portant sur l'égalité entre les femmes et les hommes<sup>109</sup> de renforcer l'entrée des femmes dans la sphère d'activité économique, et de faire de l'augmentation de leur taux d'activité une priorité nationale. Le taux d'activité des femmes est tombé à un niveau alarmant en milieu urbain (moins de 18% en 2015) et les taux de participation économique des femmes en milieu rural (27%) correspondent à des activités d'aide-familiales, le plus souvent non-rémunérées et inférieures aux standards du travail décent. En effet, même à raison d'un point de retour des femmes à l'activité par an, il faudrait trois décennies pour que le taux de participation des femmes marocaines à l'économie atteigne les moyennes observées dans les pays émergents. Or, la hausse de cette participation est une condition sine qua non de la croissance indispensable au renforcement des capacités productives du pays et à sa compétitivité économique, à l'élimination de la pauvreté et au développement humain de la société marocaine.

La dimension économique concerne la part des femmes dans l'activité de production et d'échange des biens et des services et questionne l'impact de l'ensemble des politiques publiques sur la part des femmes dans la distribution des richesses et des patrimoines, et sur leur place dans le fonctionnement des institutions et des mécanismes économiques. La participation économique des femmes a régressé ces dernières années : le taux d'activité des femmes est passé de 28,1% en 2000 à 20,4 % en 2014.

Ces chiffres se répercutent sur les classements internationaux du Maroc par rapport aux questions d'écart de genre, 133<sup>e</sup> rang sur 142 pays en 2014, alors qu'il occupait le 129<sup>e</sup> rang en 2013 et le 127<sup>e</sup> en 2010. Il occupe le 135<sup>e</sup> rang dans la participation économique de la femme. Il se situe au 116<sup>e</sup> rang sur 128 pays pour l'efficacité des politiques et mesures d'autonomisation économique des femmes. Il est 24<sup>e</sup> sur 30 en matière de politiques et de mécanismes d'appui et d'accompagnement des entreprises féminines à fort potentiel et figure parmi les pays de culture conservatrice en matière d'acceptabilité du rôle socio-économique des femmes au sein de la société.

#### **C. Pour des pôles urbains d'innovation et une économie de la culture**

L'économie marocaine reste insuffisamment tournée vers l'innovation, l'investissement et la concurrence. En 2014, seulement 300 brevets résidents ont été déposés au Maroc, ce qui représente moins de 10 brevets par million d'habitants, parmi lesquels à peine 50 ont été déposés par des entreprises. À titre de comparaison, le Brésil a déposé 24 brevets par million d'habitants, la Turquie 65, et la Pologne 124. Les établissements industriels marocains opérant dans les activités ayant trait à l'économie créative et culturelle emploient un effectif permanent de l'ordre de 40 000 personnes, soit 7% de l'emploi permanent total des industries de transformation.<sup>110</sup>

*109 - Il s'agit du rapport sur la promotion de l'égalité entre les femmes et les hommes dans la vie économique, sociale, culturelle et politique de 2014 et du rapport sur les dimensions sociales de l'égalité entre les femmes et les hommes : constats et recommandations de 2016. Le CESE préconise la définition d'un plan d'action national volontariste pour porter le taux d'activité des femmes aux deux-tiers de celui des hommes dans un délai de cinq ans et réaliser l'égalité des taux d'activité dans un délai de dix ans.*

*110 - Ministère de l'Economie et des Finances, 2016 et Banque mondiale : le Maroc à l'horizon 2040 : capital immatériel et les voies de l'émergence économique, 2016, p.98.*

Il est indispensable de s'appliquer au changement des mentalités et d'instaurer une culture d'innovation au sein de l'école, des structures familiales et de l'administration. Selon une enquête réalisée par le ministère de l'éducation nationale et HEM Business School en 2015 auprès des lycéens, seuls 13.4% des futurs bacheliers souhaitent s'insérer dans le secteur privé tandis que 60 % aspirent à rejoindre la fonction publique.

L'enjeu est d'assurer une large adhésion de tous les acteurs aux mutations socioculturelles souhaitées vers une culture d'initiatives, d'entrepreneuriat et d'innovation. C'est pourquoi, il faut corriger les distorsions existantes concernant l'économie rentière, les pratiques de népotisme ou de corruption nuisant à la concurrence et à la création. Il est impératif de créer un climat propice aux affaires, à l'innovation, à l'initiative et à l'engagement de tous les acteurs pour servir le bien commun.

L'ambition est d'orienter les talents vers les créneaux émergents de création de richesses, à savoir l'économie créative, de l'innovation et de la connaissance, articulée autour de nouvelles technologies de l'information et de la communication. Il faut inciter davantage à l'esprit d'entrepreneuriat, sachant que le marché économique comme la société sont de plus en plus hypertextes. Les liens économiques et sociaux constituent des réseaux interconnectés d'entreprises, d'organisations et d'individus. L'activité économique, qui ne se confine plus aux domaines agricole, industriel ou tertiaire, elle est de plus en plus cognitive mettant en jeu la production, l'information et la connaissance, et suscitant des concurrences acharnées.

La ville constitue un lieu privilégié et un laboratoire de choix pour libérer les énergies de recherche, d'ingéniosité, de développement et d'innovation. A ce titre les villes, qui se veulent durables et de demain, accentuent leurs vocations sur les technopoles de créativité et les centres de recherche et d'excellence en intégrant les dimensions de développement durable dans leurs objectifs, programmes et domaines d'intervention. Les expériences pilotes des nouvelles villes de Mohamed VI, à Benguerir, et Zenata affichent de telles ambitions.

L'intégration de la culture dans les schémas d'aménagement et d'urbanisme comme dans les plans d'actions communaux revêt une grande importance pour animer et promouvoir la ville. C'est pourquoi, il convient de multiplier les modules de formation et de sensibilisation au profit des élus et de l'administration sur la gouvernance des projets culturels. Cette gouvernance ne pourrait réussir en dehors d'une culture d'entrepreneuriat dans l'industrie et le tourisme culturels. Ce faisant, la valorisation du patrimoine architectural et urbain et de l'artisanat doit se transformer en projets créateurs de richesses économiques. A cet égard, le renforcement de la décentralisation et de la déconcentration en matière de gestion des affaires culturelles s'apparente à un penchant logique, au vu du chantier de la régionalisation avancée.

Le renouveau est possible, mais de longue haleine. Il dépend d'une politique publique volontariste assurant des mécanismes de financement de la ville, la convergence des projets et activités innovants et la synergie des acteurs pour renforcer leurs contributions à la résilience urbaine. Ce renouveau permettrait de révéler la dialectique qui existe entre l'économique comme champ de production de richesses et d'emplois et le culturel comme domaine de création des valeurs et du sens. Ainsi, l'économie de la culture, qui regroupe l'ensemble des activités et échanges culturels soumis aux règles économiques,



qu'il s'agisse de création, de production, de distribution ou de consommation de produits culturels, constitue un créneau porteur de développement de la ville. De ce fait, « la culture n'est pas uniquement un moyen de réalisation de la croissance, mais aussi un facteur et un propulseur de durabilité urbaine »<sup>111</sup>.

L'économie de la culture représente un enjeu stratégique pour les territoires à différentes échelles. Il revient à l'Etat et aux collectivités territoriales de soutenir l'essor des produits immatériels et d'impulser le développement du tissu culturel, dans un contexte de concurrence effrénée. Dans le même sens, la promotion de l'investissement dans la culture numérique est un autre vecteur de promotion de ce secteur. Ainsi, il est nécessaire de « faciliter l'accès des investisseurs au fonds de l'encouragement de l'innovation des nouvelles technologies et des programmes : *Tatwir*, *Intilaq* et le Fonds du Service Universel »<sup>112</sup>.

Par ailleurs, il est à réitérer qu'il existe une interaction évidente entre le système d'enseignement, la technologie et la culture. L'évolution de cette dernière est lente par rapport à la vitesse inouïe des nouvelles technologies. Le contraste est à estomper par l'intégration des technologies de l'information dans le cadre éducatif pour en faire une opportunité majeure de développement. Dans son rapport sur l'école, les nouvelles technologies et les paris culturels en 2014, le CESE a déjà suggéré la généralisation de l'usage des TIC dans les programmes scolaires et la création d'établissements de pointe (Ecoles leaders).

Nul ne peut imaginer la durabilité d'une ville et son repositionnement socioéconomique et culturel sans qu'elle permette un accès équitable et ouvert aux activités créatives, notamment à la recherche-développement. Les universités et les centres de recherche nationaux ont un rôle décisif à jouer; ils sont appelés à intensifier les projets de recherche dans les domaines de développement économique social, environnemental et culturel des villes en tirant profit des nouveaux fonds de financement verts dédiés à la recherche et au transfert des technologies propres dans les villes de demain.

## 11.2. Ville résiliente et durable comme source d'opportunités et de richesses

D'ici 2030, si les villes ne renforcent pas leur résilience aux catastrophes, chocs et perturbations de tous ordres, le changement climatique et les catastrophes naturelles leur coûteront 314 milliards de dollars par an.

Les villes durables peuvent contribuer au développement humain en accroissant l'activité économique, en multipliant les perspectives d'emploi et en améliorant l'accès aux services de base. Mais une gestion inadaptée peut au contraire aggraver les privations et renforcer les inégalités et l'exclusion; autant de facteurs qui entravent le développement humain.

111 - CESE : *L'économie de la culture, rapport de l'auto-saisine n°25/2016*, 2016, p.12.

112 - CESE : *Inclusion des jeunes par la culture, rapport de l'auto-saisine n°3/2012*, 2012, p.47. Ce rapport a proposé de rationaliser l'organisation de différents festivals, de cesser de les traiter d'une façon saisonnière, et de les considérer comme étant un levier durable pour l'action culturelle locale et régionale. Il a suggéré aussi de créer des pépinières culturelles parallèles en intégrant les jeunes dans l'apprentissage des métiers de la culture et la gestion culturelle.

Les villes deviennent d'importantes locomotives du développement et de la réduction de la pauvreté lorsqu'elles renforcent l'activité économique, la productivité et les échanges. Elles peuvent faciliter l'innovation et l'adoption de nouvelles technologies, et aussi favoriser la diversification dans de nouveaux secteurs et dans des procédés de fabrication de haute technologie, et partant contribuer à la création des richesses. C'est un gain en termes de compétitivités économiques.

Une expérience menée à Addis-Abeba a montré qu'une diminution du coût du transport était susceptible d'accroître l'intensité de la recherche d'emploi, de faire reculer le travail intérimaire et l'emploi informel et d'améliorer de six points de pourcentage la probabilité de trouver un emploi permanent<sup>113</sup>. À Lagos, où le coût du transport représente 20 % du revenu des citoyens pauvres, le système de bus rapides (Bus Rapid Transit), mis en place en 2008, a créé 2 000 emplois directs et 500 000 emplois indirects. Ce système a abaissé de 30 % le coût des transports publics et veille à la stabilité de ses tarifs, même en période de pénurie de carburant.

De plus, par les économies d'échelle qu'elles permettent, les villes durables favorisent les modes de production plus écologiques : « la croissance urbaine verte favorise la croissance et le développement économiques au travers d'activités urbaines qui atténuent l'impact sur l'environnement, par exemple en réduisant la pollution de l'air et les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), ainsi que la consommation des ressources naturelles telles que l'eau, l'énergie et les terres encore inexploitées, et qui protègent les services écologiques »<sup>114</sup>.

Les principes de la durabilité offrent aux pouvoirs publics la possibilité d'utiliser et de gérer les ressources naturelles et les déchets de manière plus douce pour l'environnement, de créer des emplois verts pour la main d'œuvre peu qualifiée, d'améliorer la santé publique grâce à un meilleur accès à l'eau salubre et à l'assainissement et d'endiguer la hausse des coûts liés à la pollution de l'air.

Les énergies renouvelables peuvent contribuer à résorber le déficit énergétique. L'investissement dans ce créneau faciliterait l'approvisionnement énergétique des entreprises tout en évitant de répéter les erreurs qui ont déjà entraîné une augmentation du coût de la pollution.

La gestion des déchets constitue, également, une opportunité pour le développement durable. La réorganisation du système de collecte des ordures permet des économies. La gestion des déchets peut permettre de générer de précieuses ressources, de produire de l'énergie et de créer des emplois pour des villes plus durables. Le recyclage peut limiter la demande de matières et de produits bruts provenant des industries extractives.

113 - Franklin, S. : « Location, search costs and youth unemployment : A randomized trial of transport subsidies in Ethiopia », SCAE Working Paper Series, n° 11/2015, Centre for the Study of African Economies, Université d'Oxford, 2015 in <http://EconPapers.repec.org/RePEc:csa:wpaper:2015-11>.

114 - OCDE : *Green Growth in Cities, Études de l'OCDE sur la croissance verte*, Éditions OCDE, Paris, 2013, p.9. <http://dx.doi.org/10.1787/9789264195325-en>.

Les projets d'utilisation du gaz des décharges de déchets solides peuvent réduire les émissions de méthane en capturant entre 60 et 90 % du carbone émis<sup>115</sup>.

**Activités urbaines susceptibles d'atténuer l'impact des villes sur l'environnement et en tirer des plus-values économiques**

Secteur	Activités
<b>Planification urbaine &amp; Aménagement du Territoire</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zonage délimitant des zones à usages mixtes, de façon à réduire le temps de trajet entre le domicile, le lieu de travail et d'autres lieux d'activités .</li> <li>• Réforme fiscale encourageant l'exploitation des terrains sous-utilisés dans les cœurs urbains et décourageant l'urbanisation des terrains sous-développés au niveau des franges urbaines .</li> </ul>
<b>Transports</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expansion et/ou amélioration des transports en commun.</li> <li>• Amélioration de l'infrastructure physique encourageant les déplacements à pied ou à bicyclette.</li> <li>• Taxe sur les voitures particulières (taxe d'embouteillage par exemple).</li> </ul>
<b>Bâtiments</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conversion du parc existant, afin d'améliorer l'efficacité énergétique.</li> <li>• Normes d'efficacité énergétique minimales pour les bâtiments neufs.</li> </ul>
<b>Énergie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Installation de systèmes de production d'énergie renouvelable distribuée (panneaux solaires par exemple).</li> <li>• Systèmes de chauffage urbain et réseaux de froid urbains.</li> <li>• Taxes décourageant la consommation d'énergie aux heures de pointe.</li> </ul>
<b>Déchets</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recyclage des ordures ménagères et des déchets industriels.</li> <li>• Valorisation énergétique des déchets et du méthane issu des centres de stockage de déchets.</li> <li>• Tarifs décourageant la production de déchets.</li> </ul>
<b>Eau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taxes encourageant la préservation des ressources en eau.</li> <li>• Mécanismes de gouvernance améliorant l'efficacité des réseaux d'eau.</li> </ul>

Source : OCDE, 2013

La durabilité de la ville requiert une efficacité économique du développement urbain, à savoir l'utilisation rationnelle des ressources matérielles, humaines et financières. Ce concept implique également une durabilité écologique, culturelle et spatiale, autant dire qu'il s'agit d'une démarche économique, juridico-politique, socioculturelle, un processus et un état d'esprit plutôt qu'une recette à même de garantir le résultat.

La ville, qui réunit l'attractivité économique sans sacrifier les facteurs d'intégration, de cohésion sociale, de cohérence spatiale et de durabilité, constitue tout naturellement un cadre favorable à l'investissement et à la création d'opportunités et de richesses multiples.

Les villes possèdent un potentiel tant matériel qu'immatériel. Elles disposent de richesses à faire valoir, en l'occurrence la diversité sociale, économique, environnementale et culturelle. Elles devraient offrir un cadre propice à un développement inclusif et une croissance transcendant les dimensions sectorielle, spatiale, genre et intergénérationnelle, avec un ancrage de plus en plus prononcé aux chaînes de valeur mondiales.

115 - Agbelie, I., S. Bawakyillenuo et X. Lemaire : Waste-to-energy : African cities can transform their energy landscapes, 2015 in [www.urbanafrika.net/urban-voices/waste-to-energy-african-citiescan-transform-their-energy-landscapes/](http://www.urbanafrika.net/urban-voices/waste-to-energy-african-citiescan-transform-their-energy-landscapes/).

La mise en cohérence requise peut être envisagée suivant un modèle socioéconomique qui commence à faire ses preuves, notamment, dans les pays scandinaves et de l'Asie du Sud-est, à savoir le modèle basé sur l'économie de la connaissance.

Le marché mondial des biens et des services pour la protection de l'environnement est estimé par le PNUE à 1 400 milliards d'euros soit 2,5 % du PIB, avec une croissance annuelle 10 % tirée essentiellement par les nouveaux secteurs (énergies renouvelables, efficacité énergétique).

Au demeurant, le passage vers l'économie verte passe aussi par l'intégration de la dimension environnementale dans l'ensemble des secteurs économiques existants et par la création d'une industrie nouvelle qui couvre les filières industrielles vertes. Le développement des financements verts dédiés à l'économie verte, l'anticipation et le suivi des compétences et la création de centres nationaux d'expertise, de recherche et d'innovation dans les nouveaux métiers verts constitue la principale clé de succès de la transition verte et passe nécessairement par un engagement fort de l'État et du secteur privé dans l'optique d'une vision de développement à long terme.

### **11.3. Opportunités de reconversion en économie verte :**

Faut-il promouvoir une gestion intégrée des déchets pour mettre en œuvre une économie circulaire qui permettrait la transformation de cette contrainte en une vraie opportunité. La valorisation des déchets entraîne le réemploi, le recyclage ou toute autre action visant à obtenir, à partir de déchets, des matériaux réutilisables ou de l'énergie. Deux types de valorisation dominant : la « valorisation matière » (remblais...) et la « valorisation énergétique » (compost, biogaz...), dont le marché mondial est estimé à 20 Mds USD en 2050, avec une marge de croissance de 30 % dès 2014.

À cet effet, le Maroc dispose d'un potentiel de recyclage très important. Les déchets ménagers sont constitués par environ 60% de matières organiques (valorisables mais non recyclables) et 40% de matières susceptibles d'être recyclées ou réutilisés soit environ 2 000 000 tonnes.

Le passage du taux de recyclage de 10 à 15 % permet un gain total de 204 millions de dirhams. La réalisation du taux de 15 % est liée à la mise en œuvre du programme de l'implantation des décharges contrôlées où des centres de tri et de valorisation de déchets sont prévus permettant ainsi de les recycler dans de meilleures conditions de rentabilité. Elle est liée aussi à la manière dont les travailleurs du secteur informel auront été impliqués dans ce processus en leur offrant de meilleurs revenus et de meilleures conditions d'hygiène.

Le potentiel d'électricité perdu n'est pas négligeable. La récupération du méthane (par méthanisation des déchets) permet de produire de l'électricité qui aurait été autrement produite à partir des combustibles fossiles, et d'éviter ainsi des émissions de CO<sub>2</sub>. A cet égard, l'exemple de la ville de Fès est intéressant. L'éclairage de la voirie de cette ville est actuellement assuré à 30% grâce à ses déchets ménagers, en faisant procéder à la dégradation biologique de la matière organique, ce qui a permis de valoriser le biogaz

résultant de cette opération et de le convertir en énergie électrique.<sup>116</sup> La centrale bioélectrique installée a coûté 100 millions de dirhams. Grâce à ce projet, les 800 tonnes/jour de déchets ménagers fournissent actuellement une capacité de 1 MW qui sera portée à 5 MW sachant que les besoins de l'éclairage public de Fès nécessitent une capacité de 3,5 MW, le reste pourra être vendu.

Sur le plan économique, la transition verte se base essentiellement sur la création de nouvelles filières à forte valeur ajoutée et le découplage entre la croissance économique et la consommation des ressources. Le découplage améliore la compétitivité du tissu économique et allège la caisse de compensation notamment sur le volet énergie, à travers l'amélioration du taux de pénétration des énergies renouvelables.

Au demeurant, la SNDD véhicule une vision qui s'appuie sur la promotion d'une société tolérante et créative, le renforcement de la compétitivité, le développement humain et la cohésion sociale, et enfin la prise en compte systématique des enjeux environnementaux. Le tout devrait contribuer à converger vers une « économie verte et inclusive » d'ici 2020. Pour atteindre cette vision, la SNDD a été déclinée en 7 enjeux, 31 axes stratégiques et 132 objectifs et nécessitera une enveloppe de 97 milliards de dirhams entre 2015-2020. Sa mise en œuvre devrait incarner une transition vers une économie verte et se traduire par un gain de 6% du PIB, face à un coût brut de 2 % du PIB. Parmi ces gains, 2 % pourraient être obtenus en ramenant le coût de dégradation de l'environnement de 3,7 % (année 2000) à 1,7 % en 2020.

Cela mène à confirmer que la réussite des ambitions du Maroc en matière d'investissement vert dépend notamment des réformes structurelles ayant trait à la réglementation, la gouvernance et l'amélioration du climat d'investissement. L'État a entamé une série de réformes en vue de réduire les subventions, d'améliorer la compétitivité, de créer des emplois et d'améliorer la qualité des services dans plusieurs secteurs. A ce titre, des avancées peuvent être signalées dans les domaines de la création d'entreprise, du transfert de propriété, du paiement d'impôts et du règlement de l'insolvabilité. Ces avancées se sont reflétées dans le flux d'investissements étrangers directs qui a enregistré 3,4 milliards USD d'investissements directs étrangers en 2013 (World Investment Report, 2014).

## 12. Cohésion sociale et développement culturel durable

### 12.1. Leviers sociaux et culturels pour des villes inclusives

#### A. Indicateurs sociaux des villes et efforts de rattrapage

Les indices de la pauvreté renseignent sur une nette amélioration entre 2004 et 2014. Selon le RGPH de 2004, les ménages inférieurs au seuil de pauvreté relative et de la vulnérabilité constituaient respectivement des taux de 14,2% et 17,3%. Les indices de la sévérité (1,7), de développement humain (0,53) et de développement social (0,46) mettaient en évidence des déficiences sociales énormes.

<sup>116</sup> - La société en charge de la gestion de la décharge de la ville de Fès, a installé deux systèmes de collecte de biogaz, une station de soutirage de 500 Nm<sup>3</sup>/h (nouveaux m<sup>3</sup> par heure), des torchères, et d'autres équipements afin de lancer le processus de méthanisation. Voir : [www.lesaffaires.com/dossier/changementsclimatiques-40-solutions-qui-font-une-la-ville-de-fes-au-maroc-seclairegrace-a-ses-dechets/583395](http://www.lesaffaires.com/dossier/changementsclimatiques-40-solutions-qui-font-une-la-ville-de-fes-au-maroc-seclairegrace-a-ses-dechets/583395)

Le RGPH de 2014 annonce que le taux net d'activité dans les villes est établi à 49.1% contre 47.6% à l'échelle nationale avec un contraste entre les deux sexes, à savoir 73.4% pour les hommes et 25.8% pour les femmes. Quant au taux de chômage dans le milieu urbain, il est de l'ordre de 19.3% contre 16.2% au niveau national, sachant que ce taux représente 15.2% pour les hommes et 30.5% pour les femmes. A l'évidence ces chiffres varient d'une ville à une autre. En effet, le taux de chômage est de 16.2% à Casablanca, 17.2% à Agadir, 15.8% à Tanger, 20.6% à Marrakech, 21.1% à Al Hoceima et 24.6% à Safi.

Sur le registre de l'éducation et l'alphabétisation dans les villes, le taux d'analphabétisme est passé de 29,4% en 2004 à 22.6 % en 2014. Cette baisse est à l'image d'une amélioration enregistrée globalement au niveau national, du fait que ce taux a basculé de 43.0% à 32.2%. En sus, 27.7% de la population citadine âgée de 10 ans et plus ont déclaré en 2014 n'avoir jamais fréquenté un établissement d'enseignement public ou privé, contre 29.5% en 2004.

Assurément, le Maroc a réalisé des avancées socio-économiques, notamment dans les villes, au cours des quinze dernières années<sup>117</sup>. Ces avancées se sont traduites par une croissance de la richesse nationale et du niveau de vie moyen de la population, une réduction de la pauvreté, une augmentation de l'espérance de vie, un accès à l'éducation primaire et globalement un meilleur accès aux services publics de base et enfin un développement considérable des infrastructures publiques. Grâce à ces avancées, le Maroc a pu enclencher un processus de rattrapage économique vers les pays d'Europe du sud<sup>118</sup>, en l'occurrence l'Espagne, la France, l'Italie et le Portugal, mais le rythme actuel de convergence de l'économie marocaine vers ces pays demeure encore lent et incomplet<sup>119</sup>. Alors que de nombreux indicateurs sont relativement positifs, l'intégration des jeunes dans la société représente un gap à juguler. Avec environ un jeune sur deux âgés de 25 à 35 ans disposant d'un emploi, souvent informel et précaire, l'insertion des jeunes dans le marché du travail constitue un défi majeur. En moyenne, durant les cinq dernières années (2012-2016), seulement 26 400 nouveaux emplois nets ont été créés chaque année pour une population en âge de travailler (15-65 ans) qui a, elle, augmenté en net de 270 000 par an en moyenne.

Le mémorandum économique, publié par la banque mondiale en 2017 sur le Maroc à l'horizon 2040 : capital immatériel et les voies de l'émergence économique, estime que le PIB par habitant pourrait atteindre près de 45% de celui d'un européen du Sud en 2040 contre 22% actuellement. Ce scénario fait l'hypothèse d'une hausse de la productivité totale des facteurs de 2% par an et d'une hausse du taux d'emploi de la population en

117 - Grâce à une croissance annuelle de son PIB par habitant de 3,3 % entre 2000 et 2015, le Maroc a pu réduire la pauvreté et commencer à répartir les fruits de la croissance. La pauvreté au seuil national (correspondant à 2,15 \$ /jour) a nettement diminué, passant de 15,3 % en 2001 à 4,8 % en 2014. 40 % de la population a vu son bien-être s'améliorer. La richesse totale par habitant aurait ainsi augmenté de 2,8 % par an en moyenne entre 1999 et 2013, passant de 28 663 \$ à 43 535 \$.

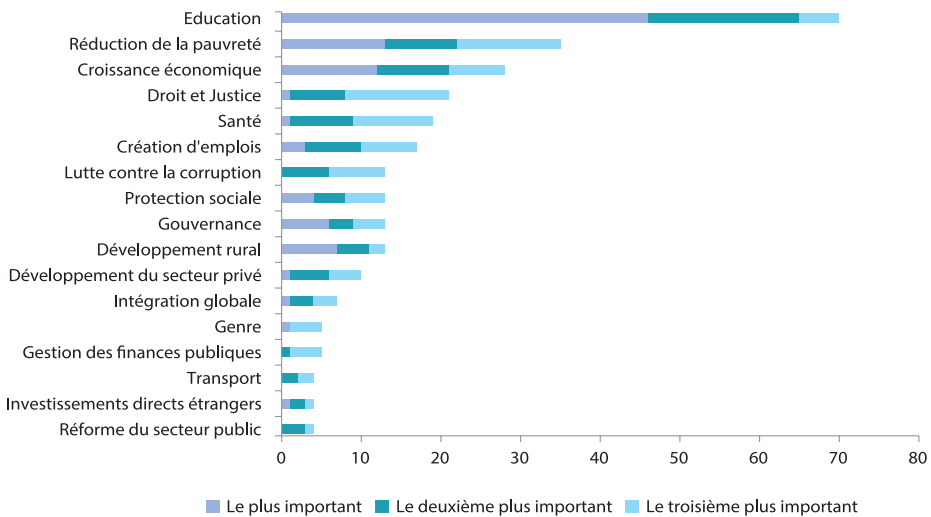
118 - En 15 ans, le Maroc a comblé entre 8 et 10% de son écart de revenu par habitant par rapport à l'Espagne et le Portugal.

119 - Les années 2000 ont été une décennie de rattrapage économique pour l'ensemble des pays en développement. Aussi bien les pays les moins avancés que les pays émergents à haut revenu (Corée du Sud, Malaisie, Chili, Turquie, etc.) ont eu tendance à croître plus vite et donc à converger plus rapidement que le Maroc en moyenne. Pour apprécier les limites de la dynamique de convergence du Maroc, il faut savoir que les pays ayant réussi leur envol économique ont été capables de maintenir un taux de croissance du PIB par habitant supérieur à 4 % pendant plusieurs décennies.

âge de travailler, qui devrait passer de 45% en 2015 à 55% en 2040, principalement sous l'effet d'une hausse du taux d'emploi des femmes qui est aujourd'hui extrêmement faible, autour de 23%. L'effet cumulé des hausses de la productivité et du taux d'emploi conduirait à une croissance tendancielle plus forte et durable, d'au moins 4.5% par an jusqu'en 2040.

Ainsi, l'amélioration des indicateurs sociaux dépend de l'accélération des rattrapages économiques, ce qui exige une augmentation continue de la productivité de l'économie nationale à travers tant l'impulsion du capital matériel que l'accumulation du capital immatériel. Autant dire que le rehaussement requis renvoie à la fois à la qualité du capital institutionnel, à la qualité du capital humain et à la qualité du capital social du pays, en vue de faire évoluer le bien-être et la prospérité des citoyens et de renforcer la paix et la stabilité sociale. C'est ainsi qu'il faut débrider le moteur de développement humain et social et placer des secteurs comme l'éducation et la santé au centre des intérêts. D'ailleurs, ces secteurs figurent parmi les problèmes généraux et les priorités de développement du Maroc.

#### Quels sont les problèmes généraux et les priorités de développement du Maroc ?



Source : Morocco country opinion survey report. World Bank (2014)

Pour être efficace, la réforme éducative devrait s'attaquer aux contraintes majeures, dans le cadre d'une « thérapie de choc » visant à provoquer un « miracle éducatif », c'est-à-dire une amélioration très significative du niveau des élèves. Cela passerait par la modernisation de l'écosystème éducatif dans son ensemble; une meilleure sélection et formation des enseignants; l'adoption d'une nouvelle gouvernance de l'école publique basé sur la contractualisation, l'autonomie des établissements, la responsabilisation et la réédition des comptes; un système d'évaluation fort, continu et indépendant; le développement d'une offre éducative alternative (écoles à charte, chèques-éducation, écoles libres, etc.); et la promotion des compétences dites du XXI<sup>e</sup> siècle, notamment par un plus grand usage des technologies de l'information et de la communication à l'école.

Que l'on se place sur le plan des droits de l'homme, de l'égalité des chances ou encore de l'efficacité économique, il faudrait veiller à ce que tous les enfants puissent bénéficier d'une meilleure protection et d'un meilleur développement lors de la petite enfance.

Dans ce domaine considéré comme sectoriel et très fermé sur lui-même et vu son importance crucial sur le développement humain et économique des villes, les décideurs et les gestionnaires de la ville ont une grande responsabilité pour s'impliquer dans sa réforme et l'accompagnement des établissements, en plaidant auprès des gouvernements (ou sont représenter leurs propres parties politiques), pour accélérer les réformes tel que celles de mettre en œuvre les curricula régionaux et locaux qui doivent occupé 30% du temps scolaire (selon la charte nationale de l'éducation et la formation), intervenir dans l'entretien des établissements dans le cadre des compétences partagées.

Un effort réel doit être fournit par la ville pour créer un climat environnemental et culturel favorable autour des établissements scolaires, en plus de la promotion et le soutien des activités parascolaires et intégrés et l'implication dans les efforts de lutte contre le décrochage scolaire, la violence, les drogues ..., le développement des bibliothèques, des médiathèques et des centres culturelles, en mobilisant les moyens de promouvoir le transport scolaire et celui des sorties et visites de terrain.

Parallèlement, il faut investir davantage dans la santé. Les axes prioritaires de réforme devraient viser à étendre la couverture médicale et adapter l'offre de soins; mobiliser et améliorer l'efficacité des dépenses de santé en faveur des soins de santé primaire. Parallèlement il faut renforcer significativement la gouvernance du système de santé pour garantir l'efficacité des nouveaux moyens en accroissant la redevabilité de tous les acteurs, en remobilisant les personnels de santé et en introduisant un système d'information et de gestion sanitaire intégré.<sup>120</sup>

Ces chantiers dépendent également du renforcement du capital social. Il convient d'aviver l'égalité entre les sexes, augmenter l'autonomie de la femme et systématiser la prise en compte du genre dans l'action politique. Les vecteurs de la confiance et de la tolérance méritent également une attention particulière. Le savoir-vivre, le savoir-être ou le savoir-faire ensemble étayent le capital social. Pour autant, il faut que « la règle de droit soit mieux appliquée et respectée; en promouvant le sens civique et l'exemplarité dans toutes les sphères de décision; en encourageant l'engagement associatif et le développement de la société civile; et en accompagnant l'évolution des mentalités et des normes socioculturelles, notamment à travers des campagnes d'information dédiées »<sup>121</sup>.

Rempporter le pari de la compétitivité de la ville comme du territoire national reste tributaire d'un contrat social fondé sur la promotion d'une société ouverte qui implique le renforcement des institutions, le recentrage de l'action de l'Etat sur ses fonctions régaliennes, le développement du capital humain et le renforcement du capital social. Une importance particulière devrait être ainsi allouée à la formation de ressources humaines de haut niveau, à travers l'affermissement de la formation professionnelle, l'amélioration des taux de scolarisation, la recherche d'une bonne adéquation des formations aux

---

<sup>120</sup> - Banque mondiale : *le Maroc à l'horizon 2040 : capital immatériel et les voies de l'émergence économique*, 2016, p.13.

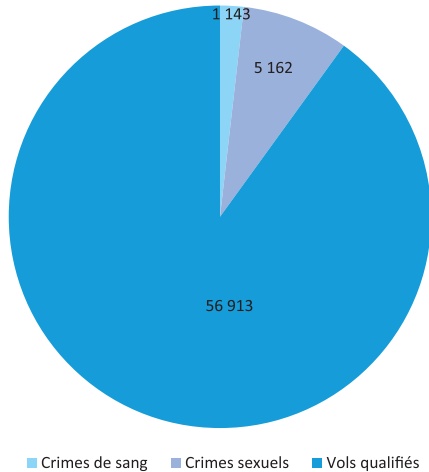
<sup>121</sup> - *Ibid*, p.14.



besoins du marché de l'emploi et l'accélération de la mise en œuvre des réformes inscrites dans le cadre de la charte de l'enseignement. Ces actions doivent s'inscrire dans le cadre d'une gouvernance globale et coordonnée permettant des évaluations régulières et des ajustements continus, sans omettre de s'ingénier à juguler les figures de malaise social au travers des efforts de mixité urbaine et de recomposition socio-spatiale.

## B. La mixité urbaine et l'inclusion sociale comme conditions de sécurité et de durabilité :

La mixité urbaine, la cohérence socio-spatiale et l'inclusion sont des vecteurs qui mènent à la paix sociale. Dans ce cadre, il y a lieu de mentionner la recrudescence de la criminalité nourrissant un sentiment d'insécurité au sein de la population des villes. Le nombre d'arrestations pour criminalité violente à Casablanca, durant l'année 2015, a atteint 63 200 personnes qui ont été interpellées en flagrant délit pour différents motifs et plus de 24 000 armes blanches ont été saisies, selon la Direction Générale de la Sureté Nationale.



La lutte contre la criminalité passe par des stratégies misant fondamentalement sur la famille, l'école, la justice et le système pénitentiaire, pour assoir des mesures d'anticipation et reconsidérer le système de valeurs.

Parmi les défis qui pèsent également sur les villes marocaines, nul ne peut passer sous silence les phénomènes grandissants de la mendicité, des enfants de la rue et des personnes sans-abris. Le traitement de ces problèmes ne peut être adossé seulement au volontariat et à la société civile, avec des moyens dérisoires, alors que c'est le conseil de la ville et l'autorité locale qui doivent assumer leur entière responsabilité en la matière en mobilisant des ressources humaines et financières et en mettant en place des infrastructures d'accueil d'assistance et de requalification en vue d'estomper ces phénomènes.

Sur un autre registre, le décloisonnement des composantes urbaines de la ville passe inéluctablement par l'abolition du zonage excessif en faisant recours à la mixité urbaine et fonctionnelle dans ses différentes unités. Il est certain que les niveaux sociaux sont multiples, les styles de vie sont différents et les besoins sont aussi divers que contrastés.

C'est au stade de la planification urbaine qu'on peut définir les types et les standings d'habitat à prévoir et à entremêler pour éviter toute ségrégation socio-spatiale. La gestion urbaine, à travers les autorisations de lotir de créer des groupes d'habitations et de projets urbains, peut favoriser la réduction de la distance spatiale entre les différentes couches sociales, en veillant à assurer l'articulation des séquences urbaines et des espaces publics au niveau de chaque quartier et de chaque secteur de la ville. La ventilation entre l'habitat aisé et le logement social serait une soupape socio-spatiale. Le dosage, ici, est une question primordiale pour éviter les colorations sociales négatives qui risqueraient de souiller le quartier.

Toujours est-il qu'il y aurait en tout temps un habitat des pauvres et un autre des riches, mais grâce à une conception urbanistique pondérée et à une gouvernance urbaine rationnelle, il y aurait constamment des astuces de spatialisation et de raccordement en mesure d'estomper le clivage social qui relève plus de la perception que de la morphologie urbaine. D'autant plus que la classe moyenne peine à émerger. « Seulement 25 % de la population marocaine appartiendrait à la classe moyenne, alors que cette classe représente un taux plus important dans les pays émergents (environ 50 % au Brésil ou en Turquie). La classe moyenne représentait déjà 53 % de la population de la Corée du Sud dans les années 1980 »<sup>122</sup>.

La valeur d'usage et la valeur symbolique comptent beaucoup dans la réduction des ségrégations et la construction de l'image du lieu. C'est ainsi que la répartition des équipements collectifs, des espaces publics, des repères identitaires, détermine la qualité du quartier et donne aux habitants le sentiment de la dignité, le droit à la ville. Vivre dans un environnement urbain décent constitue un facteur profond de l'insertion et la citoyenneté<sup>123</sup>.

A côté de la diversification de l'habitat, la répartition équilibrée de l'offre de logements ainsi que la ventilation des équipements et espaces publics, il faut arrêter des normes à observer dans la composition urbaine escomptée. Le nombre de logements sociaux à l'hectare toléré par la circulaire ministérielle du 14 juin 2010 implique un coefficient d'occupation du sol très élevé, ce qui laisse augurer des fractions de la population urbaine captive dans des ensembles immobiliers défavorables. Serait-ce, une reproduction des vulnérabilités et des exclusions ?

La mixité urbaine, sociale et fonctionnelle requise relève fondamentalement des politiques de l'aménagement, de l'urbanisme et de l'habitat, non pas des programmes de logements cherchant à combler des déficits quantitatifs et à atteindre des chiffres. L'appréciation des

---

122 - Une étude du HCP menée en 2007 avait estimé la classe moyenne à 53% de la population en utilisant une méthode basée sur la médiane de consommation, alors que le rapport de banque mondiale sur le Maroc à l'horizon 2040, dans la page 55, fasse une estimation de la classe moyenne au Maroc de l'ordre de 25%. En effet, des carences des politiques publiques induisent d'importants surcoûts pour les ménages : cherté du foncier, cherté de la scolarisation privée des enfants qui s'impose de plus en plus comme une alternative au système public déficient, faiblesse des transports collectifs de qualité, faible qualité du système de santé publique, etc. Une fois ces coûts pris en compte, seulement 15 % des ménages marocains feraient partie de la classe moyenne ou aisée.

123 - Le Maroc se situe au 126<sup>e</sup> rang mondial (sur 187 pays) en termes d'indice de développement humain et au 91<sup>e</sup> rang (sur 157 pays) en termes d'indice de bonheur, un indice plus subjectif qui mesure le bien-être, la confiance dans la société, la solidarité et le sentiment de liberté.

besoins en matière d'habitat est une question de la planification urbaine, à laquelle le schéma directeur, le plan d'aménagement ou encore le plan d'action communal doivent apporter des réponses appropriées.

Si tant est que la mixité urbaine et sociale devrait se traduire à l'échelle de l'unité de base, le quartier, comment assurer à ce niveau la mixité fonctionnelle ? Cela requiert une étude spécifique pour identifier au cas par cas les activités, les services ou les industries convenables à prévoir au sein et aux alentours de cette entité spatiale. Cet enjeu n'est pas de nature à démanteler les fonctions des villes ou les vocations des quartiers, lesquelles pourraient être universitaires, touristiques, administratives, industrielles, etc. L'essence de la mixité requise est d'insérer chaque quartier dans la ville. Toutefois, une sorte de distribution des fonctions de commerces et de loisirs sur l'étendue de la ville devrait être une constante dans la conception urbanistique comme dans la gestion urbaine.

Face au risque de ségrégation socio-spatiale due à la fragmentation de la ville en zones des inclus et zones des exclus, chaque quartier doit jouir de la proximité entre autres, d'un ou plusieurs centres commerciaux, places, jardins, bibliothèques, aires de jeux, terrains de sport. Ces établissements d'attraction polarisent les espaces d'échange et de relations comme ils développent des centralités. Mais, pour promouvoir un espace donné, il faut bien articuler l'habitat et l'emploi comme bassins interdépendants. Les structures dédiées à l'enseignement, au commerce, voire à l'administration peuvent se spatialiser facilement dans un quartier.

Au-delà de l'interconnexion des espaces, la ville doit assurer l'accessibilité à tous ces citoyens et particulièrement les personnes à mobilité réduite et les personnes en situation d'handicap. Au Maroc, le Taux National de Prévalence du Handicap est estimé à 6,8%.<sup>124</sup> Il s'agit de 2.264.672 personnes ayant déclaré avoir des incapacités à divers degrés de sévérité (léger, modéré, sévère, très sévère) par rapport à une population de 33.304.000 (RGPM 2014).

Ainsi, en terme de ménages, 1 ménage sur quatre (24,5 %) compte en son sein au moins une Personne en Situation de Handicap (PSH) sur un total de 7.193.542 ménages.

Sur le plan législatif, le Maroc a adopté une loi sur les accessibilités en 2011, il s'agit de la loi (10-03). Cette loi parle des accessibilités en matière d'urbanisme, des accessibilités architecturales et des accessibilités de transport. Les dispositions de cette loi sont claires sur le devoir de rendre accessible aux personnes handicapées la voie publique, les moyens de transport et les moyens de communication. Malheureusement, nous sommes forcés de constater que cette loi n'est pas appliquée. Une ville ne peut être durable que si elle est accessible à tous ses citoyens.

De plus, la compétitivité d'une ville dépend des équipements à effets d'entraînement socioéconomique à planifier, eu égard aux interconnexions et interdépendances des unités et composantes de la ville. Les aspects sociaux et sécuritaires comme les facteurs infrastructurels et super-structurels sont déterminants pour la création d'une ville intégrative et inclusive ayant une identité sociale positive et à même de booster un repositionnement territorial.

---

124 - Enquête nationale sur le handicap, basée sur le RGPM 2014

La ville efficace, inclusive, compétitive et non mythique doit accéder au rang de l'idéal social. Le renouveau désiré mise sur la valorisation de l'espace concret et de l'espace vécu pour en faire un bien communautaire dans les pratiques socio-spatiales. La finalité étant d'inculquer progressivement à la conscience collective une véritable culture d'urbanité. C'est-à-dire s'attacher à son quartier et exprimer ouvertement sa citoyenneté. On est, actuellement, loin de revendiquer la dégradation d'un jardin public ou l'atteinte à un emplacement réservé à un équipement d'intérêt général. Il n'est pas de coutume de se soulever contre un parti d'aménagement jugé déséquilibré ou arbitraire; cependant, ce sont ces éléments urbains qui rendent la ville cohésive et hospitalière.

Les espaces destinés aux logements et à l'accroissement du capital ne manquent pas alors que les portions réservées aux loisirs sont de plus en plus rares. Ce constat a longuement défrayé la chronique, mais la planification urbaine s'ingénie peu à assurer l'efficacité urbaine à travers le consensus des habitants. L'espace public ne peut être introverti que si les citoyens sont associés à son façonnement et jouissent de ses qualités symboliques.

Dans cet état d'esprit, la ville peut s'ériger d'une manière différentielle à un bien commun ou à une propriété en indivision dont les parties indivises sont notamment les installations publiques, les espaces libres, les aires d'agrément, de sport et de circulation. Autrement dit, plus la conception dépasse l'échelle de l'observation sommaire de l'avenir et s'intéresse aux détails de la ville, plus l'habitant tisserait un lien d'affection avec son environnement urbain.

Satisfaire les besoins socio-collectifs de la population revient à rendre la ville à la société. La production consciencieuse de la ville ne tolère ni les valeurs d'usage disparates et iniques, ni les distances sociales et spatiales excessives. A souligner que si on ne peut porter remède aux inégalités sociales, on pourrait apaiser leur intensité et surtout favoriser les valeurs d'usage au diapason du principe de cohésion qui doit s'étendre à l'inclusion des résidents actuels et futurs des pays sub-sahariens à l'aune de la nouvelle politique nationale envers les migrants.

## **12.2. Valeurs culturelles comme levier de développement et de compétitivité des villes**

Le capital culturel national est important, riche et varié, mais il manque de valorisations et d'infrastructures. Ce capital n'est pas suffisamment intégré au sein des institutions de socialisation comme l'enseignement, les médias ou les lieux de vie. Il n'est pas, non plus, investi lucidement dans les instruments usuels de planification et de production des espaces urbains. Cependant, l'urbanisation doit observer un équilibre entre les relations économiques et sociétales, et arbitrer entre les impératifs de compétition des villes et l'obligation de promouvoir la culture, comme un levier de changement vers une société durable. La durabilité urbaine requiert un changement dans les comportements et les tendances de planification, de production et de consommation. D'autant plus, elle exige un climat propice aux affaires, à l'innovation, à l'initiative et à l'engagement de tous les acteurs pour servir le bien commun et sous-tendre le développement urbain durable.

## A. La nécessité de mise en valeur du patrimoine culturel et architectural

La ville est à la fois le produit et le reflet d'une culture. Elle est porteuse de messages civilisationnels à travers les aspects identitaires, authentiques et modernes de ses composantes urbaines. Toutefois, la méthode empruntée, depuis un siècle, dans le domaine de la planification urbaine au Maroc a généré une crise d'identité et d'expression culturelle et partant une crise d'efficacité. Il s'agit de mettre l'accent sur les valeurs culturelles et sociétales, et de recomposer le système de production des villes selon les spécificités patrimoniales, socioculturelles et spatiales locales.

Des acceptions comme civilisation, culture, identité ont fait, en Europe, un retour en force dans le vocabulaire politique, notamment ces dernières années. Au Maroc, le discours portant sur la valorisation de l'identité culturelle et civilisationnelle n'est pas récent. Pourquoi donc insister sur la promotion et la mise en valeur de l'identité urbaine ? D'abord parce que la politique publique en la matière est souvent perplexe. Si les programmes initiés par l'Etat et les collectivités territoriales pour promouvoir la culture et en faire un levier de développement, ne font pas défaut, peu nombreux sont les actions concrètes qui ont atteint des objectifs durables en l'absence d'une stratégie lucide à même de mobiliser des moyens tant financiers que humains et de créer de plus-value économique, à partir, entre autres, de projets de réhabilitation et de requalification des médinas et des monuments historiques. Ensuite, il sera opportun de souligner que le développement et la compétitivité d'une ville sont fondés sur son identité et ses caractéristiques. Enfin, le sentiment d'appartenance à un quartier et à une ville est un besoin naturel de l'individu qui ne peut tolérer le déracinement. Cette identité est une motivation de l'homme le mobilisant à penser, agir en faveur des intérêts de la collectivité; pourtant elle ne peut être ramenée à la seule appartenance administrative. C'est l'appropriation de la ville qui est déterminante.

Naturellement, la ville s'ouvre sur la modernité et le futur, mais elle ne doit pas marquer une rupture avec le passé considéré comme vecteur identitaire, dont on doit tirer parti et non s'y réfugier. Entre enfermement et dilution, il faut choisir l'acculturation clairvoyante. S'ouvrir sur les plans économique et social ne signifie aucunement accepter d'être noyé dans un magma culturel transnational; tout au contraire, l'identité de la ville est une condition fondamentale pour son repositionnement à l'ère de la mondialisation.

A l'évidence, il n'y a pas d'identité statique et unidimensionnelle, elle est par essence composite et dynamique en pleine interaction et métissage. L'essentiel est de faire converger les vues et les efforts vers la valorisation de l'identité civilisationnelle et multiculturelle commune de la ville à produire ou à valoriser.

La ville rassurante et confortable est celle qui conserve et développe son cachet culturel et qui multiplie ses lieux conviviaux de brassage social et de communication. La ville, en tant qu'unité organique et totalité culturelle, doit entretenir une relation de sérénité et d'harmonie avec ses habitants, ce qui permet de leur assurer une ambiance humaine à même de pourvoir à leurs besoins spirituels et existentiels face aux effets néfastes de l'urbanisation. Les programmes durables devront concilier protection de l'environnement, développement économique, cohésion sociale et diversité culturelle. La quête d'une ville durable est, en fait une quête d'une société inclusive et prospère, ce qui mène à donner un rôle central à la culture dans la construction de tout projet de développement urbain.

L'attention doit porter sur les complexes culturels, les bibliothèques communales, les musées, les théâtres, les conservatoires d'art, les places publics, les parcs et centres de loisirs, les jardins d'enfants, les complexes sportifs, et bien d'autres éléments urbains qui constituent des équipements majeurs pouvant avoir un effet d'entraînement sur le devenir de la ville.

A titre indicatif, une "saha" (place publique) est un moyen d'articulation des composantes naturelles, minérales et culturelles de la ville. Elle exprime des valeurs collectives, à travers sa teneur immatérielle, ses usages, sa minéralité et ses repères. Elle peut constituer une aire dynamique et polyfonctionnelle et un support d'ambiances et d'événements culturels. Elle serait à la fois reflet et vecteur d'identité, de sociabilité et d'animation économique, cristallisant une centralité urbaine. De même, une esplanade contenant des séquences vertes, un arbre, un palmier, une plante florale procurent à la population des moments de répit pour retrouver son apaisement psychique et spirituel. Un parc n'est pas une simple aire de délasserment, d'évasion ou de sport, mais il constitue profondément un droit de l'homme lié à son développement et à sa socialisation. Tout espace vert pourrait être une échappatoire permettant à l'individu de stimuler ses facultés et de bénéficier d'un temps social. L'espace public, d'une manière générale, influe sur l'allure comportementale de l'homme et lui insinue les tempéraments d'extraversion ou d'enfermement, d'initiative ou d'engourdissement, de bien-être ou de malaise social.

Les monuments historiques et les sites urbains ou naturels à caractère artistique, légendaire ou pittoresque sont protégés par la réglementation en vigueur<sup>125</sup> qui prescrit des servitudes dans l'intérêt de leur protection et de leur mise en valeur, mais la règle de droit ne suffit guère pour ancrer une conscience collective envers le patrimoine culturel, naturel et architectural comme levier de compétitivité urbaine. D'ailleurs, la culture est devenue, dès le sommet de Johannesburg, en 2002, le quatrième pilier du développement durable, aux côtés des piliers sociaux, économique et environnemental.

## **B. L'identité au cœur du projet urbain**

Il est difficile de s'ingénier à l'élaboration d'un plan d'aménagement pour un espace déséparé sans identité claire. Si le référent culturel et civilisationnel permet de fédérer les énergies et de vivifier l'intérêt commun au détriment de l'individualisme, l'identité constitue un jalon saillant pour la conception urbanistique en aidant à discerner les fonctions urbaines sur lesquelles le développement économique et socio-spatial sera misé.

L'attrait identitaire et spirituel doit primer sur l'allure matérielle. Les logements, les équipements publics, les repères patrimoniaux, les places, les espaces verts ainsi que toutes les composantes urbaines doivent être à l'image des valeurs de créativité, de cohésion sociale, de mixité urbaine et de cohérence spatiale. Le lien est fort entre la morphologie urbaine et son contenu social, comme entre l'estime des valeurs culturelles et le développement durable.

La définition de l'identité urbaine se situe dans le cadre d'un projet global de la société. Le background culturel et civilisationnel est à mettre en valeur, entre autres, à travers

---

*125 - Voir l'article 32 du décret d'application de la loi n°22.80 relative à la conservation des monuments historiques, des sites, des inscriptions, des objets d'art et d'antiquité en date du 25 décembre 1980.*

les canaux d'enseignement et de formation. Le système éducatif, le cursus de formation et la langue conditionnent les modes de réflexion de tout un chacun et impriment la construction des concepts et idées intrinsèques à l'esprit. Du primaire jusqu'aux études supérieures, la ville, l'environnement et bien d'autres valeurs culturelles et sociétales ne doivent pas rester des épiphénomènes dans les programmes d'enseignement. La perception d'un territoire urbain organisé, convivial et compétitif mérite d'être ancrée dans le vécu comme dans le cours de l'élève. Le développement du goût, de la conscience et de la sensibilité à l'urbain chez l'enfant fait partie de son éducation.

Cette question est au cœur de tout projet urbain voire de tout projet de société puisant des composantes culturelles et identitaires, autrement dit, des valeurs de l'homme et de l'espace. Ces dimensions émaillent la matrice de cette ambition sociétale autour des principes des droits de l'homme, de la cohésion sociale, de la cohérence spatiale et de l'efficacité économique. L'homme jouit du droit de vivre dans un espace harmonieux, décent et équilibré, la fragmentation socio-spatiale, l'ignorance de soi et l'effacement de son identité constituent des atteintes à ce droit. Ainsi, les dimensions culturelle, éducative, sociopolitique, économique et spatiale se conjuguent et se recoupent en un projet de société global devant émanciper la méthode de conception et de gestion de la ville.

Peut-on avancer que ce domaine requiert une charte culturelle qui pourrait servir de cadrage à toute réflexion sur l'urbain pour ne pas perdre de vue nos systèmes de valeurs, nos spécificités culturelles et notre legs architectural. La charte ne manquerait pas de confirmer les principes et règles directeurs d'intégration urbaine, de cohésion sociale et de valorisation des dimensions mémorielle, symbolique et naturelles des villes. Elle devrait concourir à une culture d'optimisation des ressources. A titre d'exemple, il ne sera plus admissible de tolérer la bétonisation d'un espace vert pour des considérations « réglementaires » ou complaisantes à l'égard d'un pouvoir dominant.

## 13. Créativité, innovation et recherche développement

### 13.1. L'aménagement et la gestion numérique comme caractéristique de la ville intelligente

Pour qu'une ville soit intelligente, elle doit avoir une économie intelligente « smart economy », un système de déplacement intelligent « smart mobility », un environnement intelligent « environmental sustainability », une population intelligente « smart population », un mode de vie intelligent « smart lifestyle », une administration intelligente « smart administration », des constructions intelligentes « smart building », des réseaux intelligents « smart Grid » ...

A ce propos, l'ambition s'insère dans une démarche intellectuelle de la ville, dont l'aménagement et la gestion numérique constituent un levier de développement, de positionnement et de création d'emploi. Le développement d'un écosystème numérique doit être un projet fédérateur des acteurs publics et privés, pour positionner le Maroc, à travers ses métropoles, sur la carte du monde des principaux pays et cités numériques.

Les moteurs de cet écosystème sont les entrepreneurs qui créent des startups, les font croître à l'échelle nationale et internationale, mais aussi se mobilisent pour soutenir d'autres startups de leur écosystème, notamment par le partage de leur expérience entrepreneuriale.

L'Etat comme les conseils dirigeant les métropoles marocaines doivent jouer la carte de cette dynamique collective en faveur du développement des écosystèmes de startups et d'entreprises de croissance numériques.

A cet égard, le Plan Maroc numérique 2020 vise à faire du pays un hub numérique régional et l'un des pionniers de la zone Moyen-Orient - Afrique en matière d'infrastructures datacom et d'environnement d'affaires ayant trait à la technologie de l'information. Cette aspiration tend à renforcer l'offre exportatrice numérique et à atteindre un taux de croissance de l'offshoring de 5 à 10 % par an. Cela traduit une volonté nationale pour assurer le repositionnement stratégique vers le Business Process Outsourcing d'Europe, avec l'amélioration de l'approche promotionnelle du Maroc.

On mise sur la formation et le développement de l'expertise nationale pour accélérer la transformation numérique du Maroc en s'appuyant sur le e-Gov qui recèle un fonds et un portefeuille d'une vingtaine de projets structurels, dont 80 % ayant pour vocation une transformation profonde des processus administratifs.

L'objectif est de réussir la résorption de la fracture numérique à travers l'alphabétisation numérique, le développement d'une palette de services sociaux numériques couvrant des domaines critiques pour le développement social<sup>126</sup>. De même, il s'agit de transformer des secteurs de l'économie nationale, à savoir : la gestion urbaine, la logistique portuaire, la santé, l'éducation, le commerce et les PME.

Sur le plan juridico-institutionnel, il convient de souligner le projet de loi n°61-16 portant institution de l'Agence du développement numérique, qui sera chargée de la mise en œuvre de la stratégie de l'Etat dans le domaine du développement de l'économie numérique, l'encouragement de la diffusion des outils numériques et de la promotion de leur utilisation auprès de la population.

### **13.2. Les technologies de l'information comme vecteur de développement**

Les technologies de l'information doivent être perçues comme vecteur de développement pour la ville qui se veut smart et soutenable. Ils y stimulent le développement humain et économique, et partant la compétitivité urbaine.

La connectivité internet de la ville procure, à l'évidence, à la population, aux startups et aux différentes entreprises un très haut débit pour gagner en termes de productivité avec l'échange rapide de données à grande échelle, leur stockage externe « le cloud computing » et la fluidité des interfaces.

Sur le plan urbanistique, la ville doit présenter un environnement urbain lisible, des composantes géographiques structurées, des infrastructures, des services et des aménagements spécifiques, dont au moins un bâtiment-totem comme repère emblématique et lieu étendard de rassemblement de l'écosystème de la ville.

*126 - Un fonds d'innovation sociale sera créé à cet effet. En termes chiffrés, il s'agit de réduire de moitié la proportion de Marocains qui n'ont pas accès à Internet et de porter à 20 % le taux de PME équipées d'une connexion.*



Serait-il nécessaire de prévoir un système de labélisation des métropoles marocaines qui s'investissent dans un mode de gouvernance smart à travers la dématérialisation des procédures administratives et la mise en place d'un consortium d'acteurs publics et privés. C'est ainsi qu'il sera favorable de créer des écosystèmes numériques susceptibles de promouvoir un climat entrepreneurial réceptif à l'économie numérique et créateur de plus-values et d'emploi.

## 14. Résilience climatique des villes : approche et opportunités

### 14.1. Résilience climatique des villes

#### A. Plan climat de ville

L'élaboration d'un plan climat de ville (PCV), prenant en compte ses besoins d'adaptation et d'atténuation des effets des changements climatiques et son potentiel d'autoproduction énergétique permettras d'améliorer leurs capacités de planification, d'anticipation et de résilience.

Ce plan doit traduire une lisibilité environnementale sur les actions entreprises dans le champ de l'habitat, de l'urbanisme et des transports<sup>127</sup>. Il se veut un projet urbain durable visant d'une part à favoriser et mettre en œuvre des actions de développement locales adaptées au contexte climatique et augmenter la résilience climatique de la ville, et d'autre part à promouvoir le recours aux pratiques peu émettrices de GES et aux technologies propres.

Après la COP 22, les actions des villes devraient être plus perceptibles. De par leur rôle de proximité, les élus ont un pouvoir incitatif fort vis-à-vis des populations. C'est aux conseils de villes qu'incombe de mesurer les problèmes urbains et d'y apporter des solutions. Le PCV constitue un exercice innovant de par sa méthode de mise en œuvre et de suivi. Cet exercice doit faire appel à une nouvelle méthode de mobilisation de tous les acteurs politiques, économiques et sociaux sur l'ensemble des sujets concernés, en s'appuyant sur leur intelligence collective, pour co-construire des solutions à l'échelle de la ville dans les domaines de l'énergie et de l'économie circulaire. Une partie des actions passe par des initiatives de contractualisation avec des filières industrielles.

Le PCV doit marquer la cohérence des actions sectorielles pour converger vers la transition énergétique et écologique. Il revient à la ville d'adopter une série de mesures pour ancrer dans l'action locale les objectifs des chartes et accords internationaux et associer les citoyens et consommateurs à la mobilisation nécessaire à la réussite de son plan climat. C'est l'objet de ce plan que de contribuer à cette mobilisation devant émaner, outre l'Etat,

127 - La politique de la ville peut influencer les besoins de mobilité des citoyens qui sont largement déterminés par la distance entre les lieux de travail et d'habitation. Au travers de leurs politiques d'urbanisme et d'aménagement, on dispose de deux leviers pour réduire la distance domicile-travail :

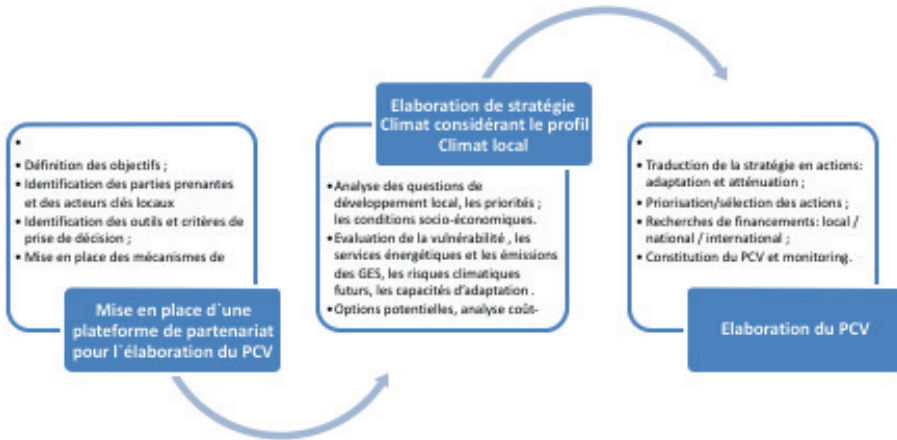
- Favoriser la mixité fonctionnelle des quartiers (bassin d'habitat et bassin d'emploi) et encourager ainsi le recours à des modes de transports doux.
- Densifier les zones situées à proximité des gares, le long des voies et des sites propres de transport public, ce qui permet de réduire les besoins de mobilité individuelle et, ainsi, de réduire l'usage de la voiture.

de toute la société, des entreprises, des associations, de la recherche, des collectivités territoriales et des partenaires sociaux.

Alors que les politiques de lutte contre le changement climatique sont communément reconnues comme sources de prospérité, de création d'emplois, d'innovation et de qualité de vie, il est désormais temps de changer d'échelle dans la mobilisation de tous les secteurs : bâtiment, transports, énergies, industrie, déchets... La conjonction de ces facteurs d'opportunité permet à la ville de déceler l'ampleur des déperditions énergétiques et de s'affirmer sur le champ énergétique pour des raisons économiques, sociales et environnementales.

Le PCV doit apporter aux citoyens des solutions dans le domaine de la mobilité propre, de la rénovation des logements, de la lutte contre la précarité énergétique et de l'économie d'énergie. Il est censé favoriser la protection de l'économie face aux conséquences du dérèglement climatique. Il doit promouvoir des modes de consommation plus durables, pour réduire l'empreinte écologique de la ville et restaurer les écosystèmes. Pour soutenir les entreprises et les acteurs économiques, de tel plan est appelé à booster l'innovation et la transformation du système énergétique vers les énergies renouvelables et davantage d'efficacité énergétique.

#### Plan Climat de Ville : Elaboration et mise en œuvre



Au vu du canevas de son élaboration et de sa réalisation, le PCV suit un processus ouvert intégrant la définition du cadre de coordination et de partenariat, l'établissement et la mise en œuvre d'un portefeuille de projets, développement de politique publique allant du partage de la vision jusqu'au monitoring en passant par l'identification des financements requis.

### B. Le PCV comme outil d'évaluation de la politique énergétique et environnementale de la ville

Les options en faveur de l'efficacité énergétique sont multiples. La ville fait des choix et dresse des priorités. L'urgence peut porter sur la sobriété des déplacements, sur le redressement du système d'éclairage, souvent peu efficace, ou sur la construction

d'usines d'incinération, sous la responsabilité de la commune ou de l'intercommunalité pouvant permettre à la ville de repenser sa production énergétique puisque la valorisation énergétique des déchets, par des installations de cogénération, représente une solution intéressante et un manque à gagner au Maroc.

Ainsi, la ville détient de nombreux leviers d'action dans plusieurs domaines. Elle aura toujours intérêt à se doter d'outils lui permettant d'évaluer les résultats de sa politique énergétique et environnementale. Le PCV peut renvoyer à la méthodologie du bilan carbone, aux modèles d'émission et de consommation, aux observatoires en tant qu'instruments techniques qui aident à la mise en évidence de l'état de l'environnement dans la ville. Il peut faire allusion aux partenariats possibles pour implémenter une politique énergétique. Dans cette optique, la collectivité peut ainsi espérer à la valorisation des actions multi-acteurs en faveur de l'éclairage public, des transports collectifs, de l'habitat et de l'urbanisme.

La collectivité est appelée à instrumentaliser le PCV pour qu'elle puisse agir d'une manière clairvoyante et éviter toute action fragmentaire. Il sera irrationnel de ne pas observer les actions préconisées par le plan de déplacements urbains (PDU) en matière de mobilité et de transport ou de limiter le programme d'éclairage public au renouvellement des lampes à faible efficacité, sans se référer à un schéma directeur d'aménagement lumière devant être au diapason de la politique énergétique et environnementale locale.

Les villes prennent davantage conscience de telle politique et de telle logique tendant à une gestion optimale et au développement des ressources, à la maîtrise de la demande en énergie, à la compétitivité de l'activité économique comme à l'appréhension de nouvelles technologies qui pourraient constituer un élément de rupture majeur dans la gestion de l'énergie et de la mobilité. Il va sans dire que la ville doit profiter du développement des NTIC pour réduire la consommation d'énergie, en faisant recours à une gestion intelligente des réseaux, à travers les Smart Grids. Cette conscientisation est animée par la recherche du développement urbain durable, de la cohésion sociale, du perfectionnement technologique et de la croissance économique. Le plan climat décline ces objectifs en actions programmées et stimule une certaine vigueur aux processus y afférents.

Au demeurant, il est nécessaire de surmonter les contraintes et de stimuler de nouvelles sources de croissance verte. Ainsi, il faut accompagner le PCV par des mécanismes de financement appropriés.

## 14.2. Finance climat local

Le Maroc a élaboré son Plan d'Investissement Vert (PIV) en restant convaincu que les ambitions globales pour assurer une croissance verte appellent à un financement climatique conséquent. Devant l'insuffisance des ressources financières au niveau national, l'appui de la coopération internationale et la mobilisation des ressources additionnelles sont cruciales pour la mise en œuvre des différents projets et mesures planifiés.

### A. Lignes de financement

Les besoins en financement des projets d'atténuation, sur la période 2012-2030, s'élèvent à environ 56,7 Milliards \$US. La composante production d'énergie à partir d'énergie renouvelable et de gaz naturel représente 58% de cette enveloppe avec. L'efficacité énergétique dans le secteur de transport vient en seconde position avec un taux de 22%.

En matière de mise en œuvre des mesures de renforcement des capacités<sup>128</sup> préconisées dans le cadre de la troisième communication nationale, les besoins en financement ont été estimés à 111,7 millions \$US. Quant au coût d'investissement dans les technologies proposées dans la NAMA<sup>129</sup> habitat, celui-ci est estimé à 2 543 millions de dirhams et les besoins des activités d'accompagnement sont estimés à 56 millions de dirhams.

Concernant les financements internationaux approuvés pour le Maroc, il y a lieu de noter que sur les 21 projets approuvés pour le Maroc, 13 sont des projets d'atténuation (769,93 millions \$US, soit 94,6%), 07 sont des projets d'adaptation (41,22 millions \$US : 5,06%) et 01 projet mixte (atténuation et adaptation avec un montant de 2,8 millions \$US : 0,34%). Ceci s'explique par le retard qu'a pris de façon générale le financement de l'adaptation par rapport à celui de l'atténuation et par la difficulté que les parties prenantes ont eu à proposer des projets d'adaptation conformes aux besoins et à la demande des bailleurs de fonds.

Le financement global obtenu, jusqu'au février 2016, par le Maroc est de l'ordre de 813,95 millions \$US dont seulement 9,84% (80,07 millions \$US) sont des dons et 90,16% sont des prêts concessionnels. Ainsi, il apparaît que le Maroc est en retard pour bénéficier de la finance climat; surtout au niveau de l'adaptation et ce par rapport à des pays comme l'Egypte, la Jordanie, et le Sénégal. Des efforts importants sont fournis, mais cela concerne des petits projets avec des financements limités demandés et attribués<sup>130</sup>.

Il est à noter que le Maroc vient de bénéficier d'une nouvelle ligne de financement de l'énergie durable (MorSEFF)<sup>131</sup>, destinée aux entreprises privées marocaines d'un montant de 80 millions d'euros<sup>132</sup>. Cette ligne permet aux entreprises privées marocaines souhaitant investir dans l'efficacité énergétique ou les énergies renouvelables d'accéder à des financements via des banques partenaires locales, à des incitations à l'investissement et à un accompagnement technique gratuit.

Le développement sobre en carbone est tributaire d'une ingénierie financière qui consiste à développer des outils financiers, fiscaux et de marché susceptibles d'inciter les investissements privés (partenariats public-privé, société d'investissement, etc.).

## B. Sources de financements des projets

La transition énergétique nécessite des moyens financiers importants. La mobilisation de ces moyens doit provenir aussi bien du secteur privé que du secteur public. Le Maroc cherche à accélérer le financement climatique du secteur privé en mettant

128 - Au-delà d'un appui financier, le Maroc compte également pouvoir bénéficier d'un appui en matière de renforcement de capacités techniques et institutionnelles, notamment en ce qui concerne la production de données et le partage des connaissances, ainsi que les aspects juridique, financier et d'ingénierie pour la conception et la mise en œuvre de projets aux échelles régional et local, leur suivi et l'évaluation de leurs impacts socioéconomique

129 - NAMA : Nationally Appropriate Mitigation Actions (Mesures nationales d'atténuation appropriées)

130 - Département ministériel chargé de l'Environnement : Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques, premier rapport biennal actualisé du Maroc, 2016, pp.55-68.

131 - MorSEFF : Morocco Sustainable Energy Financing Facility

132 - Cette ligne est pilotée par la banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), en coopération avec la Banque Européenne d'Investissement (BEI), l'Agence Française de Développement (AFD) et la banque publique d'investissement allemande (KfW).

en place un cadre réglementaire et institutionnel à même d'enclencher la transition des investissements dans plusieurs secteurs tels que la production d'énergie propre, d'efficacité énergétique ou encore d'innovation. Le Maroc doit, alors, consentir des efforts financiers locaux et bénéficier d'un appui international grâce aux nouveaux mécanismes de la finance climat, dont le Fonds Vert pour le Climat (FVC).

En effet, les cibles en matière d'énergies renouvelables (42% d'ici 2020 et 52% en 2030) et d'amélioration de l'efficacité énergétique (12% d'ici 2020) sont de nature à favoriser l'investissement dans des projets verts. Mais, lorsque le Maroc a annoncé son plan d'investissement vert et sa contribution prévue déterminée au niveau national, il est resté convaincu que ses ambitions envers une croissance verte appellent à un financement climatique conséquent, pour soutenir un développement économique durable.

Le plan d'investissement vert offre une palette d'opportunités de partenariat public-privé à structurer. Ce portefeuille de projets, qui avoisine 52 milliards \$US en budget d'investissement sur une période de 18 ans, vise à inscrire le Maroc dans une économie sobre en carbone et plus résiliente aux impacts du changement climatique<sup>133</sup>.

#### Plans sectoriels et investissements (M \$US)

Plan sectoriel	Villes	Transport	Energie	Déchets	Eau	Forêt	Agriculture
<b>Budget nécessaire</b>	3 048	3 994	15,442	246	843	359	1 278

Source : Département ministériel chargé de l'environnement ; Rapport sur l'engagement du Maroc dans la lutte contre les effets du changement climatique, 2014, p.12.

Les villes, l'énergie, le transport, la gestion des déchets solides et bien d'autres secteurs présentent des potentiels d'atténuation des émissions de GES importants. Une cinquantaine de projets sont proposés en vue de mobiliser des financements additionnels provenant des fonds climat internationaux, mais aussi du secteur privé.

Le Maroc envisage qu'au minimum 15 % de ses budgets d'investissement seront dédiés à l'adaptation aux impacts du changement climatique<sup>134</sup>. Le Maroc compte sur la mobilisation de ressources du Fonds Vert pour le Climat (FVC) pour contribuer au financement de ses projets d'atténuation et d'adaptation. Ces ressources devraient permettre de mobiliser des sommes encore plus importantes auprès du secteur privé et en direction des pays offrant un environnement attractif sur le plan des politiques et des investissements comme c'est le cas pour le Maroc.

Cependant, la finance climat local a besoin d'appui pour stimuler des financements publics innovants, associant l'Etat, les fonds climatiques, investisseurs privés dans le cadre

133 - Département ministériel chargé de l'Environnement : CCNUCC, 1<sup>er</sup> rapport biennal actualisé du Maroc, 2016, pp.20-21.

134 - Département ministériel chargé de l'Environnement : NDC Maroc : Contribution déterminée au niveau national dans le cadre de la CCNUCC, p.35.

du Partenariat-Public-Privé, sans omettre le secteur bancaire national. Ce dernier a lancé des engagements<sup>135</sup> pour concourir au financement de projets verts.

Il faut mettre en place un véritable dispositif fiscal et de financement avantageux pour encourager les travaux d'efficacité énergétique en villes, notamment dans les bâtiments, les infrastructures l'économie circulaire, la mobilité durable et la lutte contre l'artificialisation des sols. L'Etat doit mettre en place des mesures de soutien et de financement sous forme de subventions et prêts à taux préférentiels pour les villes afin de les inciter et de les accompagner dans de tels projets.

L'enjeu crucial est de faire du risque climatique une opportunité d'investissement en appui à une croissance sobre en carbone et à la résilience.

La question du financement des investissements liés à la transition énergétique reste bien évidemment un enjeu fondamental pour les villes. La réussite des ambitions en matière d'investissement vert dépend notamment des réformes structurelles ayant trait à la réglementation, la gouvernance et l'amélioration du climat d'investissement.

## 15. Enseignements du benchmark international et national

L'objectif du benchmark est de s'arrêter sur quelques villes connues communément comme durables, d'entreprendre une analyse de leurs clés de réussite et d'en tirer des enseignements. Les expériences tant internationales que nationales, dont les résultats sont concluants, aident intrinsèquement à améliorer, redresser ou réorienter, le cas échéant, les logiques, les outils, les modalités et les modes de gouvernance qui président aux villes marocaines en quête de la durabilité.

### A. Principaux enseignements du benchmark international

La question du développement urbain durable est par essence plurielle. La ville durable n'est pas un prototype à transplanter, les modèles existants sont multiples et diversifiés.

L'analyse effectuée a permis d'analyser et à tirer profit du benchmark et du droit comparé auprès de six villes, à savoir Lille (France), Montréal (Canada), Malmö (Suède), Songdo (Coré du Sud), Kigali (Rwanda) et Bogota (Colombie). Ces cas incarnent des expériences diverses ayant évolué dans des contextes économiques et socio-politiques différents. Ils sont, ainsi, révélateurs de méthodes de conception et de gestion multiples.

Les retours d'expériences disponibles sur certaines villes précurseurs témoignent d'une capacité à se mobiliser, s'engager et s'organiser suivant des politiques urbaines clairvoyantes animées par un mouvement de conscientisation collectif. Il serait admis que les pouvoirs politiques soient responsables et dépositaires de rôles décisifs dans le processus d'implémentation de la durabilité urbaine.

---

135 - Ce secteur a lancé six engagements à concrétiser, à savoir : s'inscrire dans une démarche de développement durable dans la gestion des actifs et le conseil, agir en tant qu'acteur d'une finance responsable, mettre l'accent sur l'innovation pour une finance verte, intégrer des risques carbone dans l'évaluation de portefeuilles d'actif, renforcer l'inclusion financière et plaider pour l'éthique et la transparence. Voir : <http://www.leseco.ma/cop22/51751-finance-climat-les-6-engagements-des-banques-marocaines.html>

Toutefois, la ville durable doit être érigée en idéal social et incarner un projet de société. C'est se leurrer que d'espérer un développement urbain durable sans pouvoir fédérer les apports intellectuels, empiriques et affectifs de l'ensemble des acteurs politiques, économiques et sociaux. Force est de constater que le développement urbain interpelle une démarche participative et une mobilisation de l'ensemble des acteurs.

Certes, la ville durable est synonyme de bonne gouvernance, de résilience territoriale et de cohésion territoriale, mais elle dépend largement de ses spécificités et de son identité. Il n'est pas possible de reproduire un modèle de développement en raison des potentialités et des limites de chaque ville en termes socio-économiques, institutionnels, culturels mais aussi géographiques.

Peut-on avancer que l'un des clés de succès de Lille ville durable réside dans sa gouvernance politique faisant appel à des commissions thématiques et à des instances de pilotage et de coordination, ce qui a permis à cette ville de répondre au besoin de transversalité. Au-delà de cette échelle Lille Métropole s'est engagée dans une démarche de contrats de territoire pour tirer profit de l'intercommunalité. L'objectif est de mutualiser les pratiques et les réflexions entre les communes pour répondre à trois enjeux majeurs : promouvoir le principe de solidarité entre les communes, déclencher un système de conseil et d'expertise au bénéfice des parties concernées et renforcer les logiques de réseaux en mettant l'accent sur la concertation et la coopération.

Outre le dynamisme des acteurs, leur synergie et la mise en réseau de Montréal, il est remarquable que cette ville ait tablé sur une planification stratégique pluriannuelle, traduite en objectifs et cibles mesurables, évaluables et corrigibles.

Tandis que le concept de durabilité de Malmo est catalyseur d'une reconversion urbaine face aux difficultés causées par la désindustrialisation. Le solaire, l'éolien, les éco-quartiers, les sociétales sont des vecteurs de reconstruction d'une nouvelle image de la ville.

L'exemple de Songlo est différent des cas précédents. Le développement urbain suit un urbanisme ultramoderne, volontariste et ostentatoire pour fabriquer une ville intelligente et ubiquitaire. C'est la prospective et la technologie de pointe qui est au service de la ville durable.

Quant à Kigali, le développement urbain durable peut être examiné, vraisemblablement, dans ce cas, comme acte de pouvoir dont les modalités d'exercice s'effectuent dans la sphère politique mettant en scène des stratégies d'acteurs et l'engagement des différents intervenants, particulièrement dans l'élan d'un métabolisme urbain durable. Le passif et le manque de ressources ne peuvent inhiber une ambition acharnée pour réorganiser et produire une ville durable. C'est la carence des ressources humaines qui accentue les difficultés.

Dans le même sens, la durabilité du développement urbain de Bogotá met en évidence une étroite imbrication entre la planification des transports collectifs et la planification urbaine. Le développement durable repose sur la capacité des États à supporter les coûts des investissements induits, mais elle est tributaire plus de leur capacité à agir efficacement et durablement en fonction de leurs moyens et des bases de l'économie des villes. Cela étant, les enseignements majeurs peuvent être énumérés comme suit :

- La ville durable est un projet sociétal, impulsé par le charisme et la volonté politique ;
- Les villes sont dépositaires de pouvoirs et de capacités de développement. Les acteurs locaux et en premier rang les élus sont responsables de par leurs prérogatives en matière de planification, d'aménagement et de gestion ;
- Le développement des mécanismes non autoritaires de coordination et de régulation de l'action collective afin de gérer la pluralité et la mobilisation. L'adoption d'une approche systémique et la mise en œuvre des synergies sont des préalables déterminants en la matière ;
- La ville durable puise ses fondements des assises juridiques, des référentiels tant nationaux qu'internationaux et des normes prédéfinies ;
- Les processus de développement durable sont créateurs d'attractivité urbaine, mais aussi d'opportunités et de richesses. L'économie verte est un créneau de développement et de repositionnement des villes ;
- La ville durable est synonyme de la R&D, la technologie innovante et l'investissement vert ;
- La durabilité urbaine est multiforme et multi-scalaire. L'action est à mesurer selon les spécificités et les capacités de chaque ville. Il ne s'agit nullement de modèle à reconduire ou à transposer ;
- L'implémentation de la ville durable n'est jamais un acte isolé, ni une réaction fragmentaire, elle doit faire objet de grands débats et de plan réfléchi s'insérant dans une vision de développement multi-échelle associant, l'aménagement du territoire, l'urbanisme, l'habitat et le foncier. A ce titre, la planification ne peut-être qu'ouverte, évolutive et soumise à des principes fondamentaux de développement durable ;
- L'essor de la ville ne dépend pas uniquement de facteurs endogènes. Il a besoin d'espaces de collaboration, de conseil et d'échange d'expertises. Il en est question de mettre la ville en réseaux dans ses contextes régional et suprarégional est, ainsi, une condition nécessaire à son positionnement ;
- Les grands aménagements urbains, par-delà leurs incidences économiques, sont générateurs de perceptions sociales positives. Ils constituent un facteur d'intégration à la ville susceptible de réduire les fragmentations, les inégalités et les risques sociaux.

## 15.1. Enseignements des expériences nationales

### A. Le développement urbain durable : fondements de base et stratégies nationales

#### a. Effort juridique comme action de base vers la durabilité

Avant d'élucider l'intégration de la question du développement durable dans les principales stratégies traitant l'urbain de près ou de loin, il convient de souligner que l'arsenal juridique national est riche en dispositions, principes et éléments de cadrage qui insistent sur le développement durable en tant que principe, obligation et ligne de conduite. D'emblée, la constitution de 2011 exhorte l'Etat, les établissements publics et les collectivités territoriales pour œuvrer à la mobilisation de tous les moyens disponibles



pour faciliter l'égal accès des citoyennes et des citoyens aux conditions leur permettant de jouir du droit au développement durable. Il revient à l'Etat de réaliser un développement humain et durable, à même de permettre la consolidation de la justice sociale et la préservation des ressources naturelles nationales et des droits des générations futures<sup>136</sup>.

Dans la même optique, la loi cadre 99-12, portant charte nationale de l'environnement et du développement durable, prévoit l'intégration du développement durable dans les politiques publiques sectorielles et l'adoption d'une stratégie nationale en la matière. Elle énumère à cet égard des principes directeurs et des objectifs saillants que les régions et les autres collectivités territoriales doivent traduire dans leurs outils de planification et leurs programmes de développement. Lesdits principes directeurs en matière d'environnement et du développement durable sont l'intégration, la participation, la responsabilité, la prévention, la précaution, la solidarité et la territorialité<sup>137</sup>.

Cette loi cadre n'a pas manqué d'évoquer des dispositions fixant les mesures d'incitations financières et fiscales destinées à encourager le financement des projets portant sur la protection de l'environnement et le développement durable ainsi que le financement des programmes de recherche-développement<sup>138</sup>. Parmi les textes juridiques ayant pour finalité le développement durable, il y a lieu de citer, outre les lois n°11-03, 12-03 & 13-03, la loi n°81-12 relative au littoral visant à concilier les impératifs fondamentaux de protection du littoral et de sa mise en valeur avec les exigences du développement économique, social et culturel<sup>139</sup>.

## b. Des stratégies multiples

Nombreuses sont les initiatives et actions publiques, sous forme de stratégies, programmes, plans, etc. qui touchent les questions de la prospective urbaine et du devenir des villes. A noter à cet égard la Stratégie Nationale de Développement Durable (SNDD), l'initiative Nationale du Développement Humain (INDH), la Stratégie Nationale du Développement Urbain (SNDU), le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT), etc.<sup>140</sup>

Le SNAT considère que la réussite de l'enjeu de la compétitivité et de l'aménagement du territoire dépend d'une répartition efficace des rôles entre les différents niveaux de la

136 - Articles 31 et 35 du dahir n°1.11.91 du 27 Chaabane 1432 (29 juillet 2011) portant promulgation du texte de la constitution

137 - Articles 1, 2, 13 et 20 du Dahir n° 1-14-09 du 4 jourmada I 1435 (6 mars 2014) portant promulgation de la loi cadre n° 99-12 portant charte nationale de l'environnement et du développement durable

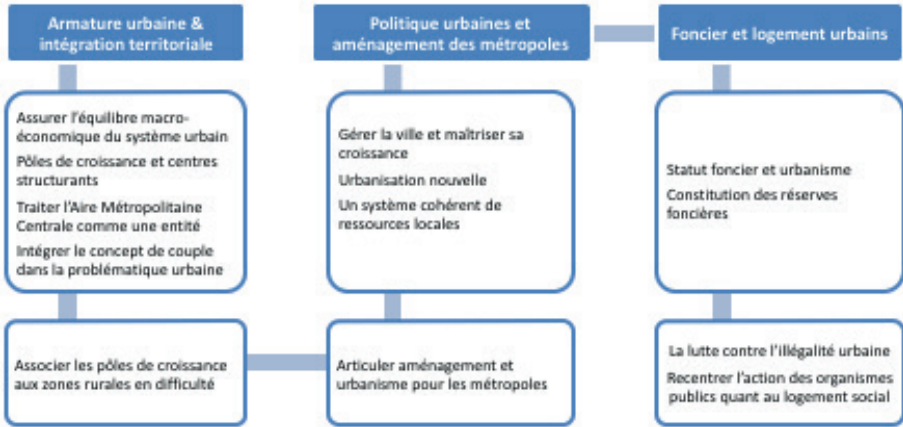
138 - Articles 28, 29 & 30 du Dahir n° 1-14-09 du 4 jourmada I 1435 (6 mars 2014) portant promulgation de la loi cadre n° 99-12 portant charte nationale de l'environnement et du développement durable

139 - On fait allusion au Dahir n° 1-03-59 portant promulgation de la loi n°11-03 relative à la protection et à la mise en valeur de l'environnement, au Dahir n° 1-3-60 portant promulgation de la loi n°12-03 relative aux études d'impact sur l'environnement & au Dahir n° 1-03-61 portant promulgation de la loi n°13-03 relative à la lutte contre la pollution de l'air

140 - A noter également la Stratégie Nationale des Déplacements Urbains, la stratégie Nationale d'Efficacité Energétique, la Stratégie Nationale du Numérique, la Stratégie Nationale du Développement industriel «Emergence», la Stratégie Nationale du Développement du Tourisme «Tourisme 2020», la Stratégie Nationale de développement des Activités Logistiques, la Stratégie Nationale de Développement de la Logistique Urbaine, le Programme National «villes sans bidonvilles», le Programme National de Réhabilitation des Médinas et Tissus anciens, le Programme des Villes Nouvelles et des Nouveaux Pôles Urbains, la stratégie Rail 2040, la stratégie Routière 2035, la stratégie Aéroportuaire 2035, la stratégie portuaire 2030, le Plan National d'Assainissement Liquide, le Plan National d'Assainissement Solide...

hiérarchie urbaine. La ville est, ainsi, un point nodal et un élément déterminant dans la cette politique. Le tableau ci-après met en exergue, à titre indicatif, les orientations du SNAT.

Quelques orientations du SNAT



D'autre part, la Stratégie Nationale du Développement Durable (SNDD), qui a été adoptée officiellement le 25 juin 2017 par le Conseil des ministres, annonce un processus continu qui s'appuie sur 7 enjeux et des objectifs à atteindre. Ses sept enjeux marquent un engagement pour la concrétisation du développement durable et sont comme suit :

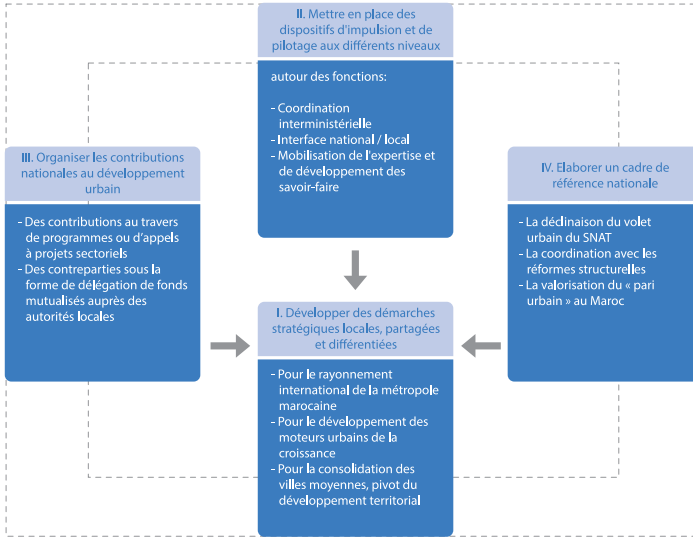
1. Consolider la gouvernance du développement durable ;
2. Réussir la transition vers une économie verte ;
3. Améliorer la valorisation des ressources naturelles et renforcer la conservation de la biodiversité ;
4. Accélérer la mise en œuvre de la politique nationale de lutte contre le changement climatique ;
5. Accorder une vigilance particulière aux territoires sensibles ;
6. Promouvoir le développement humain et réduire les inégalités sociales et territoriales ;
7. Promouvoir une culture du développement durable.

Ces enjeux se recoupent avec les préoccupations de la Charte Nationale d'Aménagement du Territoire et du Développement Durable qui affiche comme orientations phares : la mise à niveau du tissu économique national, la formation des ressources humaines, la gestion urbaine et politique de la ville, la protection des ressources naturelles et développement durable, la revalorisation des territoires et espaces projets, le développement des villes nationales et les pôles régionaux, la régionalisation et développement local intégré, le renforcement de la décentralisation et l'élargissement des champs de la déconcentration, la démocratie, le partenariat et la participation.

Quant à la SNDU, celle-ci a mis l'accent sur un changement de perspective vers une ville durable compétitive, moteur de la croissance, assurant la cohésion sociale et économe de

la ressource. Organisée davantage autour de la question « comment faire autrement ? », la SNDU a l'ambition de définir les conditions pour engager un processus de changement collectif. Le développement urbain est subordonné à une exigence de modernisation des politiques publiques et de la gouvernance urbaine, autour du fait local.

### Cadre d'orientation défini par la Stratégie Nationale de Développement Urbain



Les visions sur le développement urbain annoncent un changement de logique<sup>141</sup> et une conscience quant à la nécessité de la cohérence des politiques publiques sectorielles, la convergence des actions et l'intégration du concept et des impératifs de la durabilité.

Par ailleurs, le Maroc a ouvert, en 2016, un dialogue avec l'OCDE sur les politiques de développement territorial. Ce dialogue a porté sur la métropolisation comme processus de transformation généralisée de l'urbain. L'accent est mis, alors, sur la nécessité de :

- Eviter la fragmentation et la multiplicité des intervenants ;
- Pallier les limites constatées de l'intercommunalité ;
- Encourager des rapports équilibrés entre centre et périphérie ;
- Rationaliser l'investissement et améliorer l'efficacité économique ;
- Encourager l'émergence de systèmes urbains multiscales ;
- Innover en matière de partenariats et de financements ;
- Promouvoir la durabilité des territoires ;

141 - La vision de modernisation, requalification, promotion et valorisation de la ville associée marketing urbain et budgétisation. Les slogans : Rabat Capitale Ville Lumière, Tanger Métropole, Marrakech la cité du renouveau permanent ou l'initiative baptisée WeCasablanca mobilisent un montant global de 80 Milliards de dirhams pour mettre en œuvre les programmes d'actions. Ce montant est cité par le Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, Direction de l'Urbanisme, Atelier, Les villes durables au Maroc, CESE, 08 septembre 2016

- Emerger des écosystèmes intégrés ;
- Accroître la performance en matière de gouvernance ;
- Améliorer l'image des territoires ;
- Permettre l'internationalisation des territoires.

## B. Des villes marocaines et l'ambition de la durabilité

Dès le début du nouveau millénaire, on va assister à la création d'une série de villes et zones d'urbanisation nouvelles qui ne répondent pas aux schémas classiques de promotion immobilière du fait qu'elles intègrent des dimensions sociale, culturelle et environnementale.

Le Groupe Al Omrane, la CDG et l'OCP inscrivent leurs actions en matière de durabilité, en s'appropriant un nouveau discours sur les fondements et principes des villes vertes, résilientes et durables. Les villes nouvelles en cours de réalisation par le Groupe Al Omrane sont Tamensourt, Tamesna, Sahel-Lakhayayta et Chrafate<sup>142</sup>. Parmi, les grands projets initiés par des filiales de la CDG, on cite le nouveau pôle urbain d'Anfa<sup>143</sup> et la ville de Zenata. Quant à l'OCP, cet opérateur a mis en chantier la ville verte Mohammed VI, la mine verte de Khouribga<sup>144</sup> et les pôles de Mazagan<sup>145</sup> et Foum El Oued<sup>146</sup>. Il est proposé de se limiter aux expériences relativement avancées et qui font étalage du concept de ville durable, en l'occurrence Zenata et la ville verte Mohammed VI.

### a. Zenata et l'emblème de l'éco-cité

Zenata est une ville nouvelle initiée en 2006 comme éco-cité, sur une assiette foncière de 1860 ha donnant sur la façade atlantique entre Casablanca et Mohammedia faisant partie du territoire de la commune d'Aïn Harrouda. L'objectif est d'accueillir une population de 300.000 habitants et de créer 100.000 emplois à terme. Le portage du projet est assuré par la Société d'Aménagement de Zenata (SAZ), filiale de la CDG; laquelle a mené une

142 - Les villes nouvelles en cours de réalisation par le Groupe Al Omrane s'étalent sur une superficie globale de 5241 ha, destinées à abriter à terme 1 150 000 habitants, soit un investissement total de 114 milliards de dirhams. Il s'agit des villes de Tamensourt (1931 Ha), Tamesna (840 Ha), Sahel-Lakhayayta (1700 Ha) et Chrafate (770 Ha) lancées respectivement en 2004, 2007, 2008 et 2009.

143 - Le nouveau pôle urbain d'Anfa est conçu sur l'ancien aéroport d'Anfa déclassé à Casablanca. Ce projet qui occupe une surface de plus de 350 ha vise le développement d'une nouvelle centralité urbaine devant contribuer à hisser Casablanca au rang des grandes métropoles internationales en prévoyant la nouvelle Place Financière de Casablanca. Une surface de 100 ha est dédiée aux espaces verts dont un parc métropolitain de 50 ha.

144 - Le projet d'aménagement « Mine verte » de Khouribga est amorcé en 2012 sur le site des anciennes installations minières de l'OCP sur une superficie de 294 ha avec un coût de réalisation estimé de 1,5 milliard de dirhams. Il consiste en la création d'une cité et d'un parc d'attraction regroupant des activités à vocations culturelles, sportives et ludiques.

145 - Le Pôle Urbain de Mazagan est situé à 90 km au Sud de Casablanca en faisant la jonction urbaine entre les villes d'Azemmour et El Jadida. Cette opération qui s'étend sur 1300 hectares, dont 294 ha d'espaces verts, affiche le concept d'une ville durable de la connaissance, du savoir, de l'information et de l'innovation, pour une population prévisionnelle de 134 000 habitants à l'horizon 2034. L'investissement annoncé est de 5 milliards de dirhams.

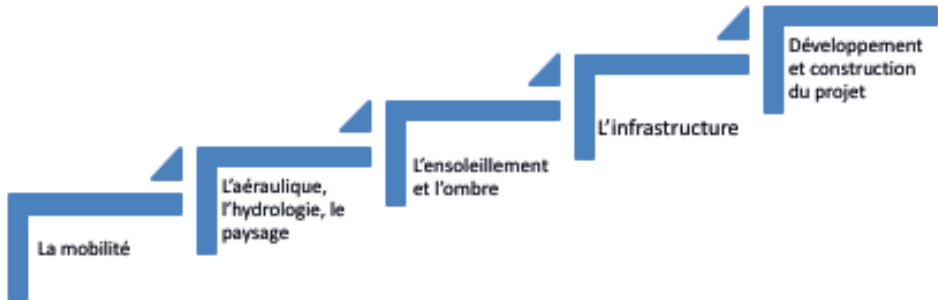
146 - Située à 18 km de la ville de Laâyoune, la technopole de Foum El Oued est initiée en 2016 sur une superficie de 126 hectares, avec un investissement de 2 milliards de dirhams. Elle se veut être une smart cité favorisant les valeurs environnementales.

grande action de branding et de communication sur ce projet dit pilote, modèle voire exemplaire selon l'ADF.

Les aspirations comme les objectifs sont multiples; ils couvrent la création des opportunités d'emplois nécessaires au développement de la ville, le relogement de 6000 ménages habitant dans des marges insalubres sur le site du projet, la diversification de l'offre en logement, en plateaux de bureaux et en zones créatrices de plus-value, à savoir l'offshoring, la logistique... L'ambition de cette opération d'envergure s'étend sur la réalisation d'une composante balnéaire et touristique de grande qualité, la création de parcs thématiques à l'échelle régionale et des squares à l'échelle de l'îlot résidentiel, le renforcement du pôle industriel Mohammedia-Zenata, la création d'une forte centralité commerciale intermédiaire entre Casablanca et Mohammedia, sans omettre la fonction universitaire et technologique, à travers un campus important. Les principes annoncés du projet sont l'innovation, la durabilité et la paix sociale.

En effet, le parti d'aménagement de Zenata renvoie à un grand pôle logistique et industriel de 400 ha composé d'une zone industrielle de 80 ha, une aire logistique ONCF de 120 ha et un port sec ANP de 200 ha, sans passer sous silence trois autres pôles d'activités locomotives : un pôle santé de 10 ha, un pôle d'enseignement de 20 ha sous forme d'un campus de formation intégré et un pôle commercial de 25 ha.

La conception urbanistique du projet a été couplée d'une série de réflexions et d'études y compris une étude d'impact sur l'environnement pour s'engager, aussitôt, dans un processus de durabilité. Ladite conception est articulée autour des cinq thématiques principales suivantes :



Le plan d'aménagement de Zenata est conçu de manière à réduire les déplacements en voiture, favoriser les moyens de transports communs et doux, sachant qu'on a prévu le tramway, le BHNS, des parkings intelligents et un circuit piéton de 20 km<sup>147</sup>. L'étude élaborée sur l'aéroulie, l'hydrologie et le paysage cherche à assurer une régulation thermique à +/-3°C et d'y intégrer les écoulements de l'eau pour le développement de la végétation et la préservation de la biodiversité.

147 - Le plan d'aménagement avance une conception d'unités de vie selon le principe des médinas marocaines. Il avance aussi la création de pôles de vie autour des équipements de proximité, accessible à moins de 5 min à pied, l'accessibilité d'équipements majeurs publics et privés à 10 minutes à vélo et la création d'un circuit piéton de 20 km praticable, continu sur toute la ville.

La thématique de l'ensoleillement et l'ombre prône une ville bioclimatique sobre en énergie et adaptée au climat local<sup>148</sup>. Quant à l'infrastructure et au développement du projet, on vise une opérationnalisation progressive et optimale de ses différentes composantes et une télégestion des réseaux, en agissant selon une approche systémique et continue de développement durable.

Le plan d'aménagement est décomposé en plusieurs unités de vie d'environ 28.000 habitants, dont chacune comprend des jardins publics et des équipements. La trame verte symbolise le projet du fait qu'on compte 470 ha d'espaces verts qui quadrillent la ville, à la recherche d'une meilleure régulation de la température ambiante. Des bassins de rétention d'eau pour la saison humide favorisent la reconstitution des nappes phréatiques et la forestation du site. On se focalise ainsi sur la mise en concordance avec le référentiel et standards internationaux d'Eco-Cités (IEFS) répondant aux exigences du contexte national. A ce propos, la détection de la pollution, les cartes de bruits, la trame verte, la trame bleue, E-services, les services publics intelligents, les espaces publics numériques et bien d'autres éléments sont récurrents dans les discours ardents et ambitieux sur le développement de la ville de Zenata.

### **b. La ville verte Mohammed VI et le label de la durabilité**

L'OCP, premier opérateur économique du Maroc, a lancé en 2009, à travers sa filiale SADEV, un grand projet de ville nouvelle au niveau de Benguerir, situé à 70 km de Marrakech et 170 km de Casablanca. L'assiette foncière du projet est de 1000 ha destinés à abriter à terme 100.000 habitants. Le budget prévisionnel alloué à ce projet est de l'ordre de 4,5 milliards de dirhams.

Le label du développement durable et du respect de l'environnement ainsi que la fonction universitaire sont les principaux vecteurs d'attractivité de cette ville qui montre l'ambition ostensible d'un espace de vie cohésif et d'un écosystème du savoir dans la perspective d'incarner amplement un modèle urbain durable à l'échelle continentale. Le campus universitaire et la coulée verte le long de 4,5 km, sur une superficie de 83 ha, constituent un marqueur identitaire de la ville et sa colonne vertébrale assurant son articulation avec l'espace bâti de Benguerir.

En effet, le projet est composé d'un Green Energy Park (GEP), une université polytechnique, un lycée d'excellence, un centre de formation professionnelle, un centre de recherche et de développement et un Technoparc conçu pour accueillir des entreprises de technologie. Le tableau suivant retrace ces composantes majeures.

**Composantes principales de la ville verte Mohammed VI**

Composante	Capacité / superficie	Etat d'avancement
Green Energy Park (GEP)	08 ha	Opérationnel
Université	12000 étudiants et 5000 doctorants & chercheurs	1 <sup>ère</sup> phase opérationnelle depuis Octobre 2013

*148 - Cette thématique claironne un rafraîchissement naturel pendant l'été, en jouant sur l'implantation du bâti et le positionnement des ouvertures entre bâtiments pour favoriser une ventilation et un ensoleillement traversant, et un chauffage passif en hiver (inertie des bâtiments, mur épais avec couche d'air interstitielle, intérieurs conçus en maçonnerie) tout en insistant sur les plantations le long des voies, selon des distances et élévations réfléchies suivant l'orientation pour créer des ombres positives*

Lycée d'excellence	1000 étudiants	Opérationnel depuis Septembre 2015
Centre de formation professionnelle	1500 apprentis	Opérationnel
Technoparc	60 ha	En cours

Le concept urbanistique est étayé sur les valeurs de l'inclusion sociale et la cohérence spatiale avec le bâti existant de Benguerir. Les options fondamentales du projet sont comme suit :

- Une organisation polycentrique, avec cinq centralités appelées « oasis » autour desquelles sont développés des centres urbains avec des pôles économiques et culturels et des espaces publics ;
- Une qualité paysagère impliquant un ratio de 20 m<sup>2</sup> d'espace vert par habitant, dépassant la norme recommandée par l'OMS de 10m<sup>2</sup>/habitant ;
- Une adaptation de l'urbanisme à l'environnement, en assurant bio-climatisation via l'orientation des voies d'aménagement et des bâtiments en fonction des vents dominants, ombrages et ensoleillement. La ventilation des îlots est recherchée par les percées NE-SO, sans oublier d'opter pour des plantations coupe-vent aux abords de la ville ;
- Une circulation douce, en traçant l'objectif de mettre en place un système de transport unifié de transport et de mobilité.

Le projet s'est vu décerner la certification LEED (international Leadership in Energy and Environmental Design)<sup>149</sup> par le biais du bâtiment de l'université, pour la première fois au Maroc. Le challenge de réalisation d'une ville verte et durable est pris à travers la préservation des ressources naturelles, la cohésion sociale et la pérennisation des services urbains inclusifs et des investissements. L'enjeu est de favoriser l'ancrage de la ville dans son territoire en faisant impulser une dynamique de développement, animer le territoire, rehausser l'attractivité économique, stimuler la création de l'emploi, assurer un cadre de vie de qualité... Qui plus est, on maintient une logique économique dans la direction du projet à pérenniser via la création de structures de gestion permanente et l'incitation à une bonne gouvernance urbaine.

### c. Des limites et non des moindres

A priori, les villes nouvelles au Maroc sont initiées au gré des opportunités foncières publiques sans que leur création ne soit fondée sur une planification stratégique relevant de l'aménagement du territoire ou de l'urbanisme prévisionnel. Attendu que la pertinence de certaines opérations est évidente, mais il serait difficile en l'absence des études et documents de cadrage de rebondir sur un plan d'aménagement en mesure de régir la ville en question dans son contexte régional, national et international. A titre indicatif, il serait légitime de se soucier des articulations et de la cohérence urbaine entre la ville verte Mohammed VI et la ville de Benguerir.

149 - Le LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) est une certification environnementale américaine reconnue au niveau international dans le domaine de l'évaluation de la construction durable des bâtiments, des aménagements urbain et paysager durables des quartiers, de la prévention de la pollution, mais également des modes de gestion de l'énergie, de l'eau, du transport urbain et des déchets respectueux de l'environnement.

Sur le plan juridique et à défaut de texte spécifique régissant la procédure et les instruments de planification, de réalisation et de gestion des villes nouvelles, ces projets d'envergure sont déguisés en lotissements et groupes d'habitations conformément aux dispositions de la loi 25.90<sup>150</sup>.

En l'absence de systèmes de conception, de construction, de normalisation et de labellisation des villes durables, à l'échelle nationale, les études dites prospectives définissant des options de développement socio-économique et urbain à long terme, seraient-elles hasardeuses, au vu des exigences méthodologiques devant présider tout naturellement à toute planification urbaine ingénieuse.

Dans le même ordre d'idées, la gestion comme la gouvernance des villes, aspirant à la durabilité, posent de grandes difficultés. Actuellement ce sont les opérateurs publics qui prennent en charge et accompagnent la mise en œuvre des projets, mais la vision n'est guère claire quant à leur gestion à terme. Les moyens des communes abritant ces villes sont limités et aucun dispositif juridico-institutionnel n'est encore prédéfini pour garantir la durabilité des modèles urbains en cours de réalisation.

Il n'est point impressionnant de constater parfois des retards dans la mise en service des équipements réalisés. Serait-il nécessaire de repenser le cadre de contractualisation entre l'opérateur et ses partenaires pour figner les engagements des parties ? A-t-on besoin d'une structure adhoc à même d'assurer la convergence et l'inter-ministériarité de l'action publique dans la concrétisation de la ville ? Faut-il améliorer les dispositifs d'accompagnement social en faveur d'une meilleure intégration des habitants dans leur nouvel espace de vie ?

Par ailleurs, le système de financement des villes en quête du développement durable montre une certaine limite, du fait que seul l'opérateur assume la réalisation des équipements in site et hors site du projet, ce qui pose des difficultés de retour sur investissement dans l'horizon temporel de la ville.

L'insuffisance du modèle de financement basé sur les ressources de la péréquation et l'impact financier résultant de l'inadéquation des taxes immobilières (TNB, Taxes sur le lotissement et la construction...) au vu de la nature et la durée des villes nouvelles reflètent des embarras face à l'aboutissement de tels projets.

L'attention est portée, également, sur la concession des services publics comme l'un des points à repenser. En matière d'assainissement liquide, les concessions doivent insister sur le traitement des eaux usées et sur la prise en charge de l'exploitation de la station d'épuration. En sus, il faut que le principe de concession de l'éclairage public soit compatible avec l'objectif de l'économie d'énergie. Lorsque le concessionnaire est lui-même le fournisseur d'électricité, il sera impératif de veiller davantage à l'investissement dans des équipements plus économes et plus rentables à terme pour la collectivité bien qu'ils soient immédiatement plus chers. En outre, les concessions ne doivent pas perdre de vue sur les apports pluviaux des bassins versants en amont du projet pour que le dimensionnement des conduites soit juste et mesuré. La résilience de la ville est tributaire, entre autres, de sa capacité à drainer des débits maximaux, de plus en plus fréquents et intenses, suite aux changements climatiques.

*150 - Dahir n° 1-92-7 (15 hija 1412) portant promulgation de la loi n° 25-90 relative aux lotissements, groupes d'habitations et morcellements (B.O. 15 juillet 1992).*



Sur un autre registre, importe-il de signaler que l'absence de système de subvention des énergies renouvelables constitue-t-il un frein d'ordre économique vis-à-vis des projets de production desdites énergies. Doit-on ajouter qu'on reproche à la réglementation en vigueur en matière de production et de distribution de l'électricité de ne pas permettre aux producteurs privés d'avoir accès au marché de la moyenne et la basse tension.

Cela étant, les expériences menées à l'échelle nationale sont prometteuses à condition d'apporter des réponses pondérées aux limites et défis soulevés qui risqueraient de mettre en cause la durabilité des modèles urbains amorcés.

#### d. Comment faire autrement

Certes, les déficiences portant sur les aspects de conception, de gestion, de gouvernance, de financement, etc. sont bien identifiées mais les réponses ne sont guère évidentes. Il est de l'intelligence d'opter pour des réformes structurelles et d'établir des interfaces entre la planification stratégique des villes durables, les dispositifs juridiques, institutionnels et techniques y afférents et les moyens de leur mise en œuvre. Le tableau ci-dessous relate des propositions pour recadrer et promouvoir des villes nouvelles durables.

##### Pour des villes nouvelles durables (VND)

Axes	Propositions / Mesures
Gouvernance	Recadrer, suivre et évaluer la stratégie gouvernementale de réalisation des VN et décider de l'opportunité de création des VND au niveau du Comité interministériel de la politique de la ville (instance de coordination et de convergence des politiques publiques présidé par M. le Chef du Gouvernement).
	Créer un maillon de pilotage opérationnel doté des prérogatives nécessaires en matière d'urbanisme (une société mixte par ville regroupant l'Etat, l'opérateur et les communes concernées pour assurer l'accompagnement du projet de la phase de réalisation, la mobilisation des financements et la gestion de la ville).
	Mettre en place un cadre de contractualisation adapté à la réalisation évolutive de la VND pour régir et ficeler les engagements des différents partenaires et la programmation budgétaire sectorielle annuelle.
Conception et intégration en amont des actions de DD	Prévoir un système de normalisation et de labélisation de l'implémentation des villes durables.
	Adosser la création des villes nouvelles aux orientations liées aux : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schéma National d'Aménagement du Territoire ;</li> <li>• Études prospectives définissant la vocation de la VND et son positionnement suivant une vision globale de développement à l'échelle régionale ;</li> <li>• Études d'impact et d'intégration environnementale.</li> </ul>
	Accompagner systématiquement les plans d'aménagement des VND par des études thématiques : mobilité urbaine et circulation douce, accessibilité, schéma de transport et connectivité, valorisation du patrimoine, efficacité énergétique, promotion des énergies renouvelables, traitement des eaux usées et des déchets, etc.
	Promouvoir les Eco-quartiers dans les VND.

Urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévoir un urbanisme évolutif (urbanisme de projets) adapté à la réalisation à long terme des VND (réalisation en tranches) et implantation des grands projets structurants...</li> <li>• Prévoir et Intégrer les actions de durabilité au niveau des documents d'urbanisme.</li> </ul>
	Protéger les périmètres des VND des nouvelles ouvertures à l'urbanisation (dérogations urbaines) dans un rayon à définir pour préserver l'attractivité et la compétitivité des VND.
Juridique	Mettre en place un texte juridique dédié aux VND définissant les instruments de leur conception et de leur mise en œuvre.
Financement	Mettre en place un fonds destiné à l'aménagement et l'équipement des VND (Le Fonds de Solidarité Habitat et Intégration Urbaine (FSHIU) dans le cadre de la politique de la ville (voies d'accès, hors sites, réseau de transport en commun...) ainsi qu'à la prise en charge des investissements liés à l'intégration des actions de développement durable (décharges contrôlées, stations de traitement et d'épuration...)
Fiscalité	Adapter la fiscalité immobilière aux projets de villes nouvelles.
	Prévoir des incitations fiscales pour la production des énergies renouvelables, la valorisation des zones d'activités et zones industrielles au sein des VND.

L'exemplarité des discours sur la résilience, l'intelligence et la durabilité doit trouver sa résonance dans l'action publique collective et l'innovation dans les modalités d'intervention des différents acteurs.

## 16. Priorités, vision et pistes d'inflexion de développement durable des villes du Maroc

### A. Priorités des villes marocaines

- La bonne gouvernance locale.
- La sécurité des biens et des personnes.
- La création d'emploi, la réduction de la pauvreté et l'accès à un logement décent.
- Un environnement sain et la réduction de la pollution.
- La sécurité d'accès à l'eau potable et à l'énergie à un prix raisonnable et transparent.
- La préservation et la valorisation de l'identité et de la culture.

### B. Vision de développement durable des villes

Il résulte des priorités et des conclusions du diagnostic multi dimensions et multi acteurs et multi secteurs que la vision de la ville durable du Maroc devrait être articulée sur les axes suivants :

- a. **Attractivité** : Appartenance; culture; intérêt des citoyens et des autres parties intéressées, investisseurs par exemple; lieu; sentiment d'identité.
- b. **Préservation et amélioration de l'environnement** : Amélioration des performances environnementales, y compris la réduction des émissions de gaz à effets de serre; protection, restauration et amélioration de la diversité biologique et des services écosystémiques, y compris protection des écosystèmes, de la diversité et des migrations de la faune et de la flore ainsi que de la diversité génétique; réduction des risques sanitaires.
- c. **Résilience** : Anticipation; adaptation au changement climatique et/ou atténuation de ses effets; préparation aux chocs et aux perturbations économiques, évolution sociale.
- d. **Utilisation responsable des ressources** : Consommation, distribution; amélioration de la gestion du sol; réduction, réutilisation et recyclage des matériaux; respect pour la rareté de tous les types de ressources.
- e. **Cohésion sociale** : Accessibilité; culture; dialogue avec les parties externes non limité par des frontières, diversité; équité; patrimoine; intégration; réduction des inégalités; enracinement; sentiment d'appartenance et mobilité sociale.
- f. **Bien-être** : Accès à des opportunités; créativité, éducation, bonheur; environnement sain; amélioration du capital humain; ville où il fait bon vivre; prospérité; qualité de vie; sécurité; confiance; protection sociale.

### C. Finalités du développement durable des villes Marocaines à long terme

1. Co-construction d'un projet de société de ville partagé par ses citoyens et citoyennes.
2. Une gouvernance responsable et un management opérationnel efficient de la ville.
3. Ville génératrice de richesse et d'emplois, inclusive, et solidaire; tout en créant un environnement favorable à la femme, dans lequel elle peut jouer son rôle de citoyenne à part entière.
4. Ville qui renforce le lien social et améliore la qualité de vie de ses citoyens et citoyennes.
5. La sécurité de l'approvisionnement de la ville en eau potable et en énergie et une gestion responsable de ressources naturelles.
6. Ville qui maîtrise ses externalités environnementales, préserve sa biodiversité et résiliente aux crises et des catastrophes naturelles.
7. Positionnement compétitif de la ville marocaine dans les radars des investisseurs et des marchés financiers internationaux.

La ville marocaine doit également planifier l'implémentation et la localisation des ODD dans sa gouvernance locale et dans ses programmes de développement. C'est dans les villes qu'aura lieu la bataille de lutte contre les changements climatiques et de développement durable.



## D. Pistes d'inflexions

Une piste d'inflexion est une issue où peut s'opérer un changement vers une allure positive. Il est opportun de mettre l'accent sur les points qui sont de nature à déclencher des événements importants en faveur de la durabilité de la ville.

### a. Pistes d'inflexions décisives

Les pistes d'inflexion décisives définissent les points, sur lesquels on doit miser pour apporter des solutions aux questions structurelles qui pèsent sur le devenir de la ville. Elles pourraient avoir des effets d'entraînement sur les pistes d'inflexion fondamentales.

1. Faire de la ville un projet de société commun suffisamment démocratisé, partagé et approprié par ses citoyens ;
2. Professionnaliser les méthodes de gouvernance et de management opérationnel de la ville ;
3. Accompagner les différentes composantes de la société civile des villes pour assumer leurs prérogatives en matière de participation, concertation et de consultation et d'évaluation des programmes de développement auprès des instances de gouvernance locale et régionale ;
4. Eriger l'emploi des femmes et des jeunes comme première priorité de développement des villes ;
5. Rendre l'espace public sûr aux femmes ;
6. Développer les valeurs de vivre ensemble et le sentiment du bien-être des citoyens ;

7. Assoir une culture du développement durable et d'une éducation à la citoyenneté active ;
8. Faire de l'innovation et la recherche & développement des leviers de durabilité de la ville du Maroc ;
9. Faire de l'attractivité et la compétitivité économique soutenable de la ville au Maroc catalyseur de réduction des inégalités sociales.

#### **j. Pistes d'inflexion fondamentales**

Les pistes d'inflexion fondamentales s'enchaînent à celles dites décisives et s'étendent à la planification urbaine, aux moyens de développement et de financement de la ville, à l'efficacité énergétique de l'espace urbain ainsi qu'à l'intelligence et à la résilience de la ville.

10. Intégrer les ODD de l'Agenda 2030 dans les phases d'élaboration et d'évaluation des programmes de développement des villes.
11. Réinventer la planification de la ville marocaine en intégrant les principes de développement durable et de cohérence avec le niveau régionale
12. Développer une nouvelle approche d'optimisation et de diversification des moyens fonciers, humains et financiers de la ville
13. Renforcer la sécurité et l'efficacité énergétique et hydrique et les capacités numériques de la ville de demain
14. Rendre la ville plus résilience contre les risque (économiques, technologiques, climatiques, etc.)
15. Développer des nouveaux modes de consommation des ressources naturelles et de production responsables et lutter contre le gaspillage alimentaire dans les différentes activités socio-économiques de la ville.

## **17. Recommandations**

Il serait inconcevable de recourir à des réactions partiales face à une problématique multidimensionnelle, multi échelle et multi-acteurs. Ce rapport esquisse les efforts de redressement et de prospective devant converger vers une séquence d'actions hiérarchisées pour assurer la transition vers des villes durables. Ainsi, Il est proposé de structurer les recommandations en trois catégories :

- Recommandations pour assurer les préalables de la ville durable;
- Recommandations sectorielles pour l'implémentation de la ville durable;
- Recommandations d'accompagnement et de management des ressources.

## A. Recommandations pour assurer les préalables de la ville durable

### 1. Eriger les métropoles et les villes en priorité nationale de l'Etat et mettre l'enjeu de la transition vers la durabilité urbaine au centre des politiques publiques. Pour cela, il sera impératif de :

- Intégrer la généralisation de la transition vers des villes durable dans les priorités des prochaines déclarations gouvernementales;
- Doter les métropoles d'un statut particulier en matière de prérogatives et de capacités de management opérationnel efficient afin qu'elles puissent jouer pleinement leurs rôles de moteurs de croissance à l'échelle mondiale ;
- Concrétiser le principe de subsidiarité, en assurant un transfert réfléchi de compétences de l'Etat vers les métropoles et les villes accompagnée d'un transfert des ressources correspondantes lui permettant l'exercice desdites compétences.

### 2. Co-construire avec le Conseil de la ville, les citoyens, selon une méthodologie participative adaptée, une ambition et un projet sociétal de la ville de demain à long terme intégré à la Région :

Ce projet de ville devrait mettre les préoccupations et les aspirations des populations au cœur de ses priorités et prendre en compte leurs potentialités économiques, sociales et environnementales et leurs spécificités culturelles. Les mécanismes de concertation avec les populations doivent assurer la cohérence avec la vocation de la région, être approprié par l'ensemble de ses composantes et acteurs et décliné au niveau des différents échelons et quartiers ;

A cet effet, il convient de profiter du processus d'élaboration des schémas directeurs selon les exigences du décret n°2-17-583, relatif à la procédure d'élaboration, de révision et d'évaluation du SRAT pour veiller à la cohérence et la convergence entre le projet sociétal de chaque ville et la planification stratégique et la vision de la région.

### 3. Les partis politiques devraient assumer leur responsabilité quant à la transition vers des villes durables. A cet effet, il faut que les partis politiques puissent :

- Assurer leurs missions en matière d'encadrement des citoyens et préparation d'une élite politique locale qualifiée en matière de gouvernance locale ;
- Intégrer le Développement Durable dans les programmes des partis politiques lors des élections communales ;
- Présenter des candidats aux conseils élus capables de porter un projet de ville; lesquels doivent avoir les prérequis et compétences nécessaires en vue d'aboutir à des conseils de villes capables de relever le défi du développement urbain durable.

### 4. Inculquer aux citoyens la culture des devoirs et responsabilités vis-à-vis de la ville et promouvoir la citoyenneté active. Pour réussir cet enjeu l'Etat devrait :

- Vulgariser les instances de la gouvernance locale dans le système scolaire et développer des centres d'éducation à l'environnement et au développement durable pour leur inculquer les valeurs de vivre ensemble, de respect de l'environnement et de participation à la prise de décision ;

- Imposer le travail communautaire et le bénévolat aux élèves et étudiants et les impliquer dans des projets au profit de leurs villes et territoires. En matière de réinsertion sociale des détenus, il convient également de promouvoir le travail pénitentiaire et communautaire au profit de la ville comme outil d'intégration et de lutte contre la récidive et de solidarité aux valeurs de l'urbanité.
5. **Professionaliser les méthodes et les outils de consultation et de concertation participative avec les différentes composantes de la société civile de la ville en intégrant les jeunes et les femmes via :**
    - L'élaboration d'un guide méthodologique standard spécifique pour chaque instrument et instance de dialogue, consultation et concertation avec les citoyens et la société civile. Chaque guide doit définir les critères d'éligibilité des associations, les modalités d'organisation des concertations et de garantie des moyens de travail et ressources à mettre à la disposition des associations ;
    - Ces guides devraient être élaborés d'une manière participative dans le cadre de la commission technique nationale relative à l'aménagement durable des villes et des collectivités, créées par IMANOR en 2017, en collaboration avec la DGCL, le Secrétariat d'Etat chargé de Développement Durable et le Ministère de l'aménagement du territoire de l'urbanisme et l'habitat et la politique de la ville ;
    - Assoir un cadre juridique approprié pour encourager les associations de la ville à s'organiser en réseau et les former sur leurs prérogatives et les nouvelles méthodes de participation, de présentation des pétitions, des motions et des réclamations auprès des communes et de l'administration territoriales.
  6. **Doter les métropoles d'un statut particulier en matière de prérogatives et de capacités de management opérationnel efficient** afin qu'elles puissent jouer pleinement leurs rôles de moteurs de croissance à l'échelle mondiale.
  7. **Améliorer la visibilité des Villes intermédiaires et libérer leurs potentiels** pour qu'elles puissent assumer pleinement leur rôle stratégique et responsabilité en termes de développement urbain, d'atteinte des ODD et particulièrement d'équilibre territorial entre la métropole chef-lieu de la région et les zones rurales.
  8. **Accélérer l'implémentation de la charte nationale de la déconcentration en opérant un réel transfert progressif des pouvoirs de décision et des ressources et moyens correspondants aux échelons territoriaux appropriés.**
  9. **L'Etat et les collectivités territoriales doivent rendre l'espace public des villes aux femmes et promouvoir le sens civique des citoyens de la ville, à travers :**
    - L'insertion de la femme dans l'élaboration de toute vision de développement urbain, le soutien de la société civile et l'organisation des campagnes de sensibilisation dédiées. La finalité étant de faire évoluer les mentalités et des normes socioculturelles;
    - Renforcer la sécurité publique comme préalable à la durabilité urbaine.

## **B. Recommandations sectorielles pour la transition vers le développement durable des villes**

Les recommandations sectorielles concernent les domaines de développement durable de la ville actuelle, à savoir :

- Économie et production et consommation durables;
- La sécurité;
- Le logement;
- L'éducation;
- La santé;
- La mobilité, connectivité, transport;
- Les infrastructures et les réseaux;
- L'eau;
- L'énergie;
- La solidarité, inclusion, vivre ensemble, filets sociaux, interdépendance;
- L'environnement sain, la biodiversité et les forêts urbaines, la réduction de la pollution, la gestion des déchets;
- Adaptation et atténuation des effets des changements climatiques et des catastrophes naturelles;
- Biodiversité et services écosystémiques;
- L'innovation et la recherche;
- La culture et l'identité collective.

Chaque domaine a fait l'objet d'une analyse et proposition de recommandations opérationnelles afin de répondre aux six finalités de développement durable au sein des villes, à savoir

- Attractivité;
- Environnement;
- Utilisation responsable des ressources naturelles;
- Cohésion sociale;
- Bien être;
- Résilience.

**10. Faire des villes marocaines des pôles économiques et industriels compétitifs et résilients à l'échelle nationale et internationale; créateurs de richesses et d'emplois décents et inclusifs des femmes et des jeunes.**



## A niveau national

- **Co-construire pour chaque ville une vision économique à long terme basée sur son potentiel, ses atouts et ses spécificités selon une approche intégrée et cohérente avec la vocation de la région** documentée dans le SRAT et en assurant la complémentarité entre les villes de la région et avec la politique industrielle nationale. Cette vision devrait être conçue d'une manière participative, dans un premier temps par les différents acteurs de la ville et dans un deuxième temps avec les autres acteurs de la région.
- **Favoriser les conditions nécessaires au développement du secteur privé local et au captage des investissements internationaux par la mise en place de règles équitables, efficaces et transparentes** : Donner une place importante aux métropoles et aux villes dans le projet de charte nationale des investissements et accélérer les réformes engagées pour la restructuration des CRI et l'amélioration du climat des affaires au niveau régional et particulièrement pour la création et la pérennité des TPME et des startups dans les villes. Ceci permettra de stimuler fortement le marché de l'emploi local et régional et de renforcer la place privilégiée des villes marocaines dans le classement international annuel doing business et dans les chaînes de valeur mondiales.
- **Assurer une meilleure équité dans la territorialisation des projets structurants issus des politiques sectorielles et des investissements publics entre les villes.**
- **Inscrire la vision économique des villes et leurs zones industrielles aménagées dans le programme d'action de marketing territorial international des régions** et de la nouvelle Agence Marocaine de Développement des Investissements et des Exportations (AMDIE) tout en veillant à une meilleure répartition territoriale des IDE dans les villes.

## A niveau local

- Assurer une meilleure résilience économique de la ville à travers la diversification de son économie (savoir, sociale et solidaire, nouvelles filières industrielles vertes); et mise en place d'un mécanisme institutionnel d'intelligence économique, afin de mieux anticiper et de s'adapter aux futurs changements technologiques, industriels, énergétiques et climatiques
- Améliorer l'inclusion économique et financière des femmes, des jeunes et des migrants à travers l'accompagnement approprié des TPME en termes d'accès aux financements, la promotion de l'entreprenariat via le statut de l'auto emploi en favorisant le passage de l'informel au formel.

## Au niveau sociétal

- Promouvoir la mise en place d'un système de management de la responsabilité sociétale des entreprises en se basant sur le référentiel ISO26000 et impliquer d'avantage le secteur privé régional dans un nouveau rôle d'investisseur patriotique engagé pour faire émerger les villes marocaines dans les radars de compétitivité internationale.

- Mettre à niveau les standards de durabilité des zones industrielles existantes et normaliser en partenariat avec IMANOR, le cahier des charges définissant les règles et les bonnes pratiques d'aménagement et de traitement, de recyclage et valorisation de leurs rejets.
- Accélérer l'adoption du projet de loi 49-17 relatif à la réforme de l'étude d'impact sur l'environnement des projets d'investissement, le renforcement des moyens humains et matériels du contrôle des cahiers des charges et la mise en place de l'évaluation stratégique ESE préalable des politiques publiques et programmes de développement au niveau régional et local. Dans le but d'une appropriation et d'une effectivité de ces nouvelles exigences et réformes, le processus d'adoption du projet de loi 49.17 devrait se faire d'une manière concertée avec l'ensemble des acteurs du secteur privé et des associations et des bureaux d'étude.
- Accélérer d'urgence la refonte du Dahir de 1914 sur les établissements classés dangereux, incommodes et insalubres, selon une démarche concertée avec le Ministère de l'Industrie et du Commerce, le Ministère l'urbanise, la DGCL, la CGEM et la société civile.
- Mettre en place un plan d'actions de lutte contre le gaspillage alimentaire dans les différentes activités socio-économiques de la ville en cohérence avec le programme national de lutte contre le gaspillage alimentaire en cours de finalisation par le Ministère de l'agriculture et de la pêche.

## 11. Assurer la sûreté et la sécurité urbaine

- Activer l'adoption du projet de loi 11-10 stipulant la création de l'observatoire national de la criminalité qui doit jouer un rôle central dans l'élaboration de la politique criminelle urbaine, élaborer des études scientifiques sur l'impact des peines d'emprisonnement, les cas de récidive et proposer des solutions pour en réduire le nombre.

Le conseil d'administration de l'observatoire précité doit intégrer les départements ministériels chargés de la jeunesse et sport, de l'habitat et l'urbanisme, de la culture, l'intérieur, la défense, les finances, sans omettre les représentants de la société civile spécialisée dans ce sujet et surtout des experts en matière de criminologie, de statistiques, sociologie...

Cet observatoire devrait centraliser et étudier les indicateurs de la criminalité, analyser les tendances et les causes profondes économiques, sociales, culturelles et culturelles du phénomène et proposer les moyens de prévention et de prospective quant aux phénomènes de violences, des incivilités, de la délinquance et du terrorisme. A cet effet les villes marocaines doivent être dotées d'une cartographie nationale des crimes par type, quartier, ville, région, catégorie socioprofessionnelle, âge... Autant d'indicateurs qui permettront de comprendre chaque type de criminalité et apporter des solutions adéquates.

- Mettre la question de la sécurité des femmes au centre des préoccupations de la politique de la ville, des indicateurs clés de mesure de la qualité de vie des citoyens, et des programmes des partis politiques.

- Promouvoir les valeurs de respect, de dialogue et de tolérance dans le système de valeurs des familles et de la gouvernance locale et de l'école et particulièrement envers les subsahariens.

## 12. Passer de la logique quantitative en logements à résorber vers une logique d'Habitat et de logement décent, inclusif et durable

### *Améliorer la qualité du logement comme condition environnementale du bien-être et du mieux vivre ensemble*

- Développer en partenariat avec IMANOR, un Label vert pour le marché du logement social pour intégrer les prescriptions environnementales, hydriques et énergétiques dans le cahier des charges des promoteurs immobiliers.
- Accélérer les textes d'application de la loi 66-12 sur le contrôle et la répression des infractions en matière d'urbanisme et de construction et bannir la pratique de dérogation pour les logements sociaux en dehors des documents d'urbanisme.
- Développer une offre de logement locatif social et repenser le nombre de logements sociaux à l'hectare toléré par la circulaire ministérielle du 14 juin 2010 (230 logements/Ha) impliquant un coefficient d'occupation du sol très élevé, ce qui risque de reproduire des vulnérabilités et des exclusions.
- Adopter de nouvelles approches pour le programme national « Villes Sans Bidonvilles » pour le recentrer dans le cadre d'une politique de la ville en vue d'éradiquer les bidonvilles et d'y substituer des espaces de vie, de sociabilité et intégrés à la ville.
- Concrétiser les mesures prévues dans la loi 94-12 relatives aux bâtiments menaçant ruine et à l'organisation des opérations de rénovation urbaine, notamment la mise en place des procédures visant le traitement des édifices menaçant ruine et la création de l'agence nationale de rénovation urbaine.

### *Améliorer la performance énergétique et environnementale de l'Habitat*

- Rendre obligatoire la note de calcul relative à l'efficacité énergétique dans le bâtiment conformément à la réglementation RTCM au moment de dépôt de dossier de demande d'octroi du permis de construction.
- Développer dans le cadre du contrat programme Etat-AMEE 2017-2020, un programme national pour la promotion de l'efficacité énergétique et l'autoproduction d'électricité à partir des énergies renouvelables dans le bâtiment à travers la mise en place d'un mécanisme intégré : Financement international + Assistance technique + Stratégie industrielle + Stimulation du marché + Faibles subventions + Prix du carbone bas. Ce dispositif constitue une combinaison intégrée et complète des interventions des différents acteurs publics et privés et de la mise en œuvre des décrets d'application de la loi 47.09 relative à l'efficacité énergétique et la loi 58.15 qui ouvre l'accès au réseau basse tension aux producteurs d'électricité produite à partir de sources d'énergies renouvelables.

- Développer des produits financiers verts pour le marché des équipements électroménagers économes en énergie en partenariat avec l'AMEE responsable de l'étiquetage énergétique des appareils, les sociétés de crédit à la consommation, les opérateurs privés et les représentants de la société civile et de protection des consommateurs.
- Instaurer un référentiel pour les projets d'Eco-quartiers en vue d'inciter à l'éco-civisme et d'encadrer les processus d'aménagement urbain respectant les principes du développement durable tout en s'adaptant aux caractéristiques territoriales. Un programme Éco-quartier doit viser à aider les citoyens à prendre eux-mêmes en charge les défis environnementaux auxquels ils font face collectivement.

### 13. **Faire de l'éducation, de l'Enseignement supérieur et de la formation professionnelle un levier de promotion de la culture de développement durable**

- Intégrer les principes du développement durable, l'éducation à l'environnement dans le système d'éducation nationale afin de conduire le changement des mentalités et des comportements des citoyens.
- Intégrer les métiers de développement durable dans le programme des écoles de formation des urbanistes et des architectes.
- Intégrer l'éducation à l'environnement et au développement durable de manière méthodique dans les Curricula pédagogiques scolaires.
- Assurer l'équité entre l'école publique et l'école privée.
- La ville doit participer à l'entretien et la mise à niveau des écoles publiques et ouvrir les espaces de sports des équipements d'enseignement à son entourage.

### 14. **Décliner une vision de mobilité urbaine durable et inclusive dans les villes**

*Adopter le projet de stratégie nationale de mobilité durable par le Conseil de Gouvernement*

*Renforcer les capacités de gestion des services de transport*

- Informatiser la gestion de la demande de parking et de la circulation en accordant une attention particulière au traitement des carrefours problématiques et l'implémentation des Systèmes d'Aide à l'Exploitation et d'Information Voyageurs (SAEIV).
- Renforcer et généraliser des Société de développement local SDL (pour la planification, la mise en œuvre et le suivi des infrastructures et services) et des Etablissements de Coopération Intercommunale ECI (pour la coordination au niveau de l'agglomération) du transport urbain.
- Renforcer les capacités pour les acteurs locaux en matière de gestion des services de transport public et de montage financier auprès du Fonds dédié au Financements Pérennes des Transports Urbains (FART).

### *Diminuer le besoin et la distance du déplacement*

- Optimiser les déplacements en faisant recours à la dématérialisation des procédures administratives et la répartition rationnelle des bassins d'habitat et d'emploi durant la phase de planification urbaine.
- Penser l'intermodalité des transports au niveau des SDAU et PA, notamment pour les villes et zones d'urbanisation nouvelles en prévoyant des couloirs pour les transports multimodaux, les motocycles, la bicyclette et les piétons.
- Généraliser les plans de déplacement urbain PDU à toutes les communes et conditionner les aides et les financements à leurs réalisations. Souscrire le PDU dans le cadre des orientations et dispositions des documents de planification urbaine, notamment le SDAU pour produire une ville compacte, coordonnée et connectée.
- Optimiser l'expansion de la ville et influencer la répartition des zones d'habitat et des bassins d'emploi par la réalisation des lignes de transport de masse.

### *Augmenter les Modes de transports moins énergivores et améliorer l'efficacité énergétique des véhicules*

- Préparer à moyen terme l'infrastructure de base des villes à accueillir les voitures électriques comme principal moyen de mobilité urbaine de demain.
- Promouvoir les modes de déplacement doux et accorder une attention particulière à la mobilité des personnes en situation d'handicap dans la ville.
- Mettre en place une stratégie de développement de la compétitivité logistique urbaine et de mise en œuvre de la charte marocaine en faveur de la logistique verte. Les villes sont interpellées à disposer de règles et schémas d'organisation de circulation et de stationnement des véhicules de transport de marchandises.

## **15. Faire du patrimoine culturel un levier d'attractivité et de compétitivité durable de la ville**

- Mettre en valeur l'attrait identitaire et spirituel dans la conception et la réalisation des projets de logements, d'équipements publics, de repères patrimoniaux, de places, d'espaces verts, de mobilier urbain.
- Elaborer une charte culturelle nationale pour servir de cadrage à la planification urbaine des villes existantes et futures. Cette charte devrait contenir les spécificités culturelles locales, le patrimoine immatériel et le legs architectural, les valeurs et contribuer à ancrer les principes et règles directeurs d'intégration urbaine, de cohésion sociale et de valorisation des dimensions mémorielle, symbolique et naturelles des villes, et l'optimisation de la consommation des ressources.
- Revoir et améliorer les approches et les programmes de promotion et d'animation culturelle dans les villes pour les rendre accessibles à tous les citoyens.

- Mettre en place un fonds national de financement et une fiscalité incitative aux investissements dédiés à la réhabilitation des monuments et infrastructures des villes ancestrales et anciennes et renforcer les capacités des communes de ces villes en matière de montage et de gestion des projets de valorisation économique du patrimoine historique et culturel.
- Assurer un inventaire national du patrimoine architectural urbain et un enregistrement exhaustif et rigoureux auprès du Ministère de la culture et contribuer à sa promotion à l'international et à son inscription en tant que patrimoine international auprès de l'UNESCO.

#### **16. Développer les valeurs de solidarité, d'inclusion et de vivre ensemble entre les citoyens de la ville**

- Abolir le zonage excessif dans les documents d'urbanisme en faisant recours à la mixité urbaine et fonctionnelle. Il faut prendre en considération une ventilation entre l'habitat de différents standings et le logement social pour éviter les ségrégations socio-spatiales.
- Répartir les équipements collectifs, les espaces publics, les repères identitaires, déterminant la qualité du quartier et donnant aux habitants le sentiment de la dignité et le droit à la ville. Chaque quartier doit jouir de la proximité entre autres, d'un ou plusieurs centres commerciaux, places, jardins, bibliothèques, aires de jeux, terrains de sport. Ces établissements d'attraction polarisent les espaces d'échange et de relations comme ils développent des centralités urbaines.
- Dans l'optique d'implémentation de la nouvelle politique nationale envers les migrants, il convient de faire de leur inclusion, un axe important de la gouvernance des villes et de mixité sociale au moment de la planification de nouvelles extensions urbaines.
- Développer des mécanismes nationaux innovants en matière de protection sociale à généraliser pour les catégories sociales marginalisées des villes de demain qui abriteront plus la quasi-totalité de la population nationale.
- Faire en sorte que les organismes publics ou privés offrant des installations ou des services ouverts ou fournis au public prennent en compte tous les aspects de l'accessibilité par les personnes handicapées; conformément aux dispositions de la loi 10-03.
- Adapter les signalétiques urbaines pour les rendre accessibles aux différents types de handicap. L'immobilier urbain doit prendre en considération les conditions particulières des mouvements des personnes à mobilité réduite.
- Développer des programmes dans les médias et les écoles nationales spécifiques à la promotion des valeurs d'ouverture à l'égard des autres cultures, religions et ethnies et au renforcement du lien social.
- Intégrer la matière du patrimoine culturel dans les programmes scolaires et de l'enseignement supérieur en les dotant des ressources humaines spécialisées.

## 17. Libérer le potentiel des énergies durables des villes marocaines

- Déployer de nouvelles pratiques managériales de l'énergie dans les villes en mettant en place la norme internationale ISO 50001 dans la gestion de l'énergie au niveau des infrastructures communales, des bâtiments administratifs, et dans l'éclairage public. A ce titre, l'utilisation des nouvelles technologies smart grid dans la gestion des réseaux de distribution d'électricité et de d'optimisation de la consommation d'énergie dans l'éclairage et le développement des sociétés de services énergétiques (ESCO) ou/et des SDL spécialisées devraient être généralisées et normalisées dans toutes les villes marocaines et particulièrement dans les nouvelles extensions urbaines.
- Accompagner les opérateurs économiques locaux et notamment les PME dans leurs démarches administratives en matière d'investissement dans les projets de production d'électricité d'origine renouvelable conformément au décret n° 2-15-772 du 28 octobre 2015 relatif aux conditions et des modalités d'accès au réseau national de la Moyenne Tension pour l'électricité produite de sources des énergies renouvelables.
- Mettre en place un tableau de bord énergétique national dédié au suivi, au benchmark et au classement de la performance énergétique de chaque ville via des indicateurs clés comme l'intensité énergétique, l'efficacité énergétique et de l'autonomie de production d'énergie thermique et électrique à partir du renouvelable.
- Développer un marché carbon national et vente du budget des émissions en se basant sur les projets pilotes prévus dans le programme PMR et en cohérence avec l'article 6.2 de l'accord de Paris et des mécanismes de coopération concertés du marché carbon international.
- Créer un Fonds Efficacité Energétique dédié et géré par l'AMEE, alimenté par les taxes et les prélèvements sur les carburants (+1% sur le prix du carburant).
- Développer des émissions Médias pour une mobilisation collective à changer les comportements (consommer mieux, remplacer les équipements énergétivores) et faire de l'efficacité énergétique un vecteur de rentabilité économique.
- Activer la publication des décrets d'application des lois 58.15 et 47.09 (décrets relatifs aux modalités techniques et commerciales d'injection de l'électricité d'origine renouvelable dans le réseau BT, décret instaurant les audits énergétiques, étude d'impact énergétique de projets d'aménagement urbain ou de construction de bâtiments, les aspects de normalisation en matière d'efficacité énergétique, de généralisation de l'étiquetage énergétique des équipements résidentiels, normalisation de la consommation d'énergie d'origine fossile dans l'industrie, ouverture du réseau BT et MT aux projets d'électricité d'origine renouvelable, etc.).

## 18. Pour un environnement urbain sain soutenable et respectueux de la biodiversité de la ville

- Articuler les dispositifs de santé aux externalités environnementales de la ville : par la mise en place un système de veille et d'alerte sanitaire lié aux externalités environnementales de la ville (pic de pollution de l'air, du sol, des eaux, des déchets solides, du stress, etc.) et un plan d'action santé-environnement pour chaque ville.

- Assoir une nouvelle gouvernance environnementale des villes basée sur la mise à disposition des moyens de contrôle de l'effectivité des lois et de la réglementation environnementale via la généralisation de la police administrative environnementale et d'accès à l'information environnementale pour l'ensemble des citoyens. En matière de gestion environnementale par le Conseil de la ville, il convient de développer la pratique de réédition par le conseil à la fin de son mandat politique du bilan de l'état du capital naturel et des réalisations en matière de protection de l'environnement et de mettre en place un système de management des exigences environnementales selon le référentiel normatif international ISO 14001 en tirant profit du retour d'expérience de la ville de Marrakech.
- Concernant la gestion des rejets liquides, il est urgent de :
  - Publier les valeurs limites de déversement des rejets liquides dans le littoral et l'élaboration des schémas régionaux de littoral conformément aux exigences de la loi n°81.12 sur le littoral;
  - Et d'accélérer la mise en œuvre du programme national de dépollution industrielle, l'extension du mode d'épuration des STEP urbaines au traitement tertiaire et la publication des décrets relatifs à la réutilisation des eaux usées épurées et le transport et la valorisation énergétique des boues activées issues des STEP.
- Faire des forêts et de la biodiversité urbaine un levier d'amélioration de la qualité de vie des citoyens et d'attractivité des villes. Dans ce sens, il convient, que le conseil des villes développe avec l'administration territoriale, le HCEFLCD et les citoyens, un plan de protection, d'aménagement et de valorisation et de promotion des forêts urbaines inventoriées.
- Concevoir un projet de conduite de changement des mentalités et des comportements des citoyens envers la gestion des déchets ménagers, pour passer d'une gestion classique collecte-enfouissement décharge vers la mise en place d'une nouvelle filière industrielle verte tri sélectif à la source-traitement recyclage-valorisation des déchets dans des CEV (centres d'enfouissement et de valorisation). Cette nouvelle approche, nécessite d'une part une révision de la loi n°28.00 et une revue de fond de la manière de mise en place de la deuxième phase du PNDM et du bilan de la première, et d'autre part un nouveau rôle du citoyen-acteur dans la gestion des déchets et une mobilisation des médias afin de faire des économies et générer des ressources à travers la gestion et le recyclage des déchets pouvant permettre de produire de l'énergie, de créer de nouveaux emplois.
- Anticiper la situation de pénurie d'alimentation en eau potable des villes par le développement des eaux non conventionnelles (réutilisation des eaux usées épurées et dessalement de l'eau de mer des villes côtières), l'optimisation de la demande par l'amélioration des rendements des réseaux de distribution et l'utilisation de l'eau par les ménages, l'intégration de l'étude d'impact hydrique des futurs projets d'investissement dans la planification urbaine et enfin via la reconfiguration du modèle économique de gestion des services de la distribution de l'Eau Potable et de collecte et épuration des eaux usées.



- Créer un centre national de compétence et d'innovation technologique dans les métiers de l'optimisation de la consommation des ressources naturelles et de l'environnement dédié à l'accompagnement technique et méthodologique des collectivités territoriales et des industriels aux nouveaux modes de consommations responsables et de dépollution notamment la gestion des déchets solides, de la qualité de l'air et d'épuration des eaux usées.

#### 19. Améliorer les capacités d'atténuation, d'adaptation et de résilience des villes aux changements climatiques

- Créer dans le cadre du Centre national de compétences des changements climatiques (4C Maroc) une plateforme nationale de partenariat dédiée au renforcement des capacités et à l'accompagnement des acteurs clés des villes (élus, administration locale, services déconcentrés, société civile et secteur privé) qui vise la territorialisation des projets inscrits dans les NDC du Maroc, l'élaboration d'une manière participative de leurs plans climat-énergie ville, le montage technique et financier de leurs projets d'atténuation, la mobilisation et la diversification des ressources de la finance climat international et la mise en place des mécanismes de MRV en vue d'amplifier les objectifs nationaux des NDC.

Le processus d'élaboration des plans énergie des villes devrait tenir compte des orientations et mesures proposées par la stratégie nationale LEDS à l'horizon 2050, la mutualisation des investissements avec les autres communes de la régions et avec les investissements prévus dans les stratégies et programmes nationaux, à savoir : la stratégie énergétique nationale, la stratégie nationale de la logistique, plan solaire, le programme national des déchets ménagers et assimilés, le programme national d'assainissement liquide et d'épuration des eaux usées, le programme d'amélioration du transport public urbain, etc.

- Faire précéder les extensions des périmètres urbains des villes à risques par l'établissement des cartes d'aptitude à l'urbanisation pour déterminer et orienter les zones constructibles et les tracés des infrastructures routières et autoroutières.
- Assoir une stratégie efficace et coordonnée de prévention et de lutte contre les catastrophes naturelles dans chaque ville afin de :
  - Définir les responsabilités, définir un leadership fort (chief risk officer), assurer la coordination avec la plateforme nationale de gestion des risques majeurs et inscrire ces derniers dans les politiques de développement;
  - Rehausser le knowledge management sharing des risques et de gestion des crises dans les villes ;
  - Responsabiliser tous les acteurs locaux pour veiller à l'application des dispositions juridiques nécessaires à la résilience des villes.
- Inciter les entreprises et notamment les régies et les zones industrielles à identifier les scénarios de crise spécifiques à leurs secteurs et implémenter des dispositifs de management des crises appropriés et les tester.

- Développer à travers l'Etat et les collectivités territoriales une stratégie de financement appropriée de lutte contre les catastrophes naturelles, basée sur des techniques financières de compensation ou de solidarité, et le recours aux mécanismes assurantiels basés sur le partenariat public-privé.
- Accompagner les associations locales dans le processus de montage et de soumission des projets climat au financement auprès du fonds vert pour le climat (GCF).

## 20. **Faire des villes un cadre d'Innovation de créativité et de recherche appliquée pour les jeunes**

- Développer un savoir-faire national en matière de services de villes intelligentes « smart cities » via le renforcement des infrastructures d'aménagement numérique des villes et notamment les métropoles et l'utilisation des applications des nouvelles technologies dans les services publics offerts aux citoyens.
- Généraliser les smart grids et les compteurs intelligents dans toutes les villes.
- Promouvoir une culture d'innovation au sein de l'école, des structures familiales et de l'administration et des universités.
- Accentuer les vocations des villes sur les technopoles de créativité et les centres de recherche et d'excellence en intégrant les dimensions de développement durable et de nouvelles technologies propres dans leurs objectifs, programmes et domaines d'intervention.
- Amplifier les projets de recherche appliquée dans les domaines des nouvelles technologies de l'économie verte, de l'économie de savoir, et économie numérique en tirant profit des nouveaux fonds de financement dédiés à la recherche. Cette mesure devrait être axée sur l'incubation et la promotion de startups et de PME dans l'optique de développement de technologies et de champions nationaux capables d'exporter leurs savoir-faire au niveau international.
- Etudier l'opportunité de doter les métropoles d'instituts de recherche dédiés aux problématiques de la ville (mobilité, gestion des déchets, efficacité énergétique...), en partenariat avec les centres de recherche existants et en coordination avec la région.

## **C. Mesures de management et d'accompagnement de la transition vers le développement durable des villes marocaines**

### 21. **Pour une planification stratégique basée sur la complémentarité, la coopération et la mutualisation des efforts au niveau local, régional et national**

- Exploiter les outils de régulation de l'action collective, notamment le SRAT qui s'impose comme document de référence pour l'action publique. Les PDR, les PDPP et les PAC, comme documents hiérarchisés, doivent s'insérer dans les orientations dudit schéma régional.

- Mettre en œuvre les moyens prévus par la constitution et les lois organiques sur les collectivités territoriales, à savoir : l'intercommunalité, les établissements de coopération intercommunale, les groupements, les mécanismes de coopération, de partenariat et de contractualisation, la gestion moderne par objectifs suivant des indicateurs de suivi, de réalisation et de performance, les techniques de suivi et d'évaluation et les systèmes d'information.

Dans ce sens, recourir à l'intercommunalité contribuera à assurer des missions d'intérêt commun, comme le transport collectif et l'élaboration du plan des déplacements, le traitement de déchets, la voirie, l'assainissement et les stations de traitement des eaux usées, la création et la gestion des équipements structurants, la mise en place des parcs industriels.

- Recourir à l'externalisation de certains services publics à travers les régies de distribution, la gestion déléguée et les sociétés de développement local pour faire face aux contraintes administratives et comptables qui entachent la gestion de la ville, à condition de mesurer l'impact social.
- Faire appel à une gouvernance urbaine renouvelée via des contrats programmes Etat-ville, les systèmes d'information, les manuels de procédures et leur dématérialisation pour générer des effets d'entraînement positifs sur l'efficacité et l'attractivité de la ville.
- Innover dans les mécanismes de coordination, renforcer la participation de la société civile et du secteur privé pour gérer la pluralité, la mobilisation et l'appropriation du projet de la ville durable.
- Créer une société mixte par ville nouvelle regroupant l'Etat, l'opérateur et les communes concernées pour assurer l'accompagnement du projet quant à la réalisation, la mobilisation des financements et la gestion de la ville.
- Mettre en place un cadre de contractualisation adapté à la réalisation évolutive de la ville nouvelle durable pour régir les engagements des différents partenaires et la programmation budgétaire sectorielle annuelle.
- Procéder périodiquement à une évaluation stratégique environnementale et sociale des PAC et des programmes de développement des régions en ligne avec le projet de loi n°49.17 sur l'évaluation environnementale.

## 22. Optimiser la gouvernance du foncier

- Instaurer des moyens institutionnels et juridiques pour la maîtrise et la gestion du foncier comme préalables à la mobilisation des emplacements réservés aux équipements et installations d'intérêt général et la constitution des réserves foncières publiques :
  - Mettre en place des établissements régionaux au service des collectivités territoriales et établissements publics pour une meilleure gestion et maîtrise de la question foncière. La proposition du projet de code de l'urbanisme de mettre en place une agence foncière régionale apparaît pertinente ;
  - Prévoir des moyens juridiques d'appropriation du sol par l'Etat et ses relais administratifs pour la constitution des réserves foncières et la mobilisation des emplacements réservés aux équipements et installations d'intérêt général, à savoir le droit de préemption ;

- Consacrer la primauté de la règle de l'urbanisme sur les dispositions régissant les statuts fonciers, en cas de contradictions, dans tout périmètre couvert par un document d'urbanisme homologué ;
- Instituer des règles de solidarité des propriétaires fonciers dans la réalisation de la voirie, des équipements et des espaces verts. L'accent doit être mis sur l'équité foncière comme principe fondamental dans la planification et la gestion de la ville.

### 23. Intégrer les finalités de développement durable des villes dans le processus de planification urbaine et d'aménagement urbain

#### *Documents d'urbanisme*

- Intégrer les orientations de la stratégie nationale de développement durable dans les règles d'élaboration des différents documents de planification urbaine et notamment le SDAU et le PAU.
- Instaurer des règles de droit à même de garantir l'articulation entre SNAT, SOFA, SRAT, SDAU, PA, PAC et projet de ville et exiger la compatibilité entre les orientations, options et dispositions qui relèvent desdits documents.
- Faire du PA un document contractuel, à évaluer toutes les trois ou cinq années pour pouvoir réajuster le contrat - programme triennal ou quinquennal à adopter par la commune et ses partenaires.
- Miser sur les outils de la planification urbaine pour favoriser la densité et limiter le mitage et l'éclatement urbain au travers de politiques foncières, de mobilité et de transport et de renouvellement urbain.
- Systématiser l'étude d'impact énergétique et hydrique et environnementale systématiquement dans les SDAU, les plans d'aménagement urbains et les projets d'investissement.
- Prévoir et promouvoir les bonnes pratiques et normes d'Eco quartiers dans les villes nouvelles durables.

### 24. Inscrire les Villes nouvelles existantes sur la voie de la durabilité

- Adosser la création des villes nouvelles aux orientations liées au SNAT, SNDD et au SRAT, aux études prospectives définissant la vocation de la ville et son positionnement suivant une vision de développement à l'échelle régionale et aux études d'impact et d'intégration environnementale et énergétique.
- Accompagner systématiquement les plans d'aménagement des villes nouvelles par des études thématiques, conformément aux dispositions de l'article 3 de la loi des agences urbaines : mobilité urbaine et circulation douce, accessibilité, schéma de transport et connectivité, valorisation du patrimoine, efficacité énergétique, promotion des énergies renouvelables, traitement des eaux usées et des déchets solides, etc.
- Evaluer le taux de durabilité des plans d'investissements actuels dédiés à la mise à niveau des villes nouvelles et lancer leurs mises à jour pour assurer leur viabilité, attractivité et connectivité avec les bassins d'emplois et les autres villes.

## 25. Professionnaliser le mangement opérationnel de la gestion urbaine

- Opter pour une gestion urbaine, à travers les autorisations de lotir de créer des groupes d'habitations et de projets urbains, qui favorise la réduction de la distance spatiale entre les différentes couches sociales, et assure l'articulation des séquences urbaines et des espaces publics au niveau de chaque quartier et de chaque secteur de la ville.
- Instituer des outils d'aménagement urbain comme les villes nouvelles, les zones d'aménagement concerté, les projets opérationnels, les zones de réserves foncières, les périmètres de remembrement urbain, sachant que la réglementation en vigueur limite les opérations d'aménagement et de production de l'espace urbain aux lotissements, groupes d'habitations, constructions et morcellements.
- Créer au moins un bâtiment-totem au niveau de chaque ville comme repère emblématique et lieu étandard de rassemblement de l'écosystème de la ville.
- Mettre en place un texte juridique dédié aux villes nouvelles durables définissant les instruments de leur conception et de leur mise en œuvre.
- Donner un statut juridique particulier à la gouvernance et la gestion des métropoles.
- Diligenter l'adoption du projet de loi n°61-16 portant institution de l'Agence du développement numérique.

## 26. Accélérer la réforme du processus de la fiscalité locale et diversifier les instruments de financement de la ville via la finance climat locale afin d'adapter les recettes et les ressources des villes à leurs besoins croissants de développement durable :

Prévue par le législateur, la réforme de la fiscalité locale est actuellement en chantier. Plusieurs pistes méritent d'être explorées pour adapter les ressources des communes urbaines à leurs besoins croissants. A cet effet Il y a lieu de :

- **Accélérer la promulgation du décret de recours des Collectivités Territoriales à l'emprunt, afin de sécuriser les banques pour investir le secteur local.**
- **Bénéficier des plus-values foncières :**

Il y a des dispositions juridiques qui ne sont pas mises en œuvre et qui sont de nature à participer au budget de la commune. Il convient de citer la contribution des riverains à la création de la voirie communale conformément aux articles 37, 38 et 39 de la loi 12-90 relative à l'urbanisme<sup>151</sup>, comme on peut évoquer la possibilité de partager la plus-value générée par l'urbanisme entre l'Etat et les propriétaires fonciers selon les conditions prévues dans<sup>152</sup> l'article 59 de la loi n°7-81 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et à l'occupation temporaire.

151 - L'article 37 de la loi 12-90 relative à l'urbanisme dispose que le propriétaire de toute parcelle devenant ou demeurant riveraine de la voirie communale projetée, est tenu de contribuer gratuitement à la création de cette voirie jusqu'à concurrence de la valeur d'une portion de son terrain équivalente à un rectangle d'une largeur de dix mètres et d'une longueur égale à la longueur de façade dont disposera la parcelle sur ladite voirie. Cette contribution ne saurait toutefois dépasser la valeur du quart de la parcelle

152 - L'article 59 de la loi n°7-81 stipule que lorsque l'annonce ou l'exécution des travaux ou opérations publics confère à des propriétés privées une augmentation de valeur supérieure à 20%, les bénéficiaires de cette augmentation ou leurs ayants droits sont solidairement redevables envers la collectivité intéressée d'une indemnité égale à la moitié de la totalité de la plus-value ainsi créée. En aucun cas l'enrichissement restant acquis au redevable ne soit inférieur à 20%.

Il est raisonnable d'assurer le financement de la ville par la ville. En cas de changement d'usage d'un terrain (zonage) ou de règles d'utilisation du sol (hauteur, densité...), il faut cibler la captation d'une partie de la plus-value pécuniaire suivant un cadrage juridico-fiscal reflétant la justice foncière et l'équité fiscale.

Le principe de récupération partielle des coûts d'investissement suite à la réalisation d'infrastructure ou d'équipements financés par la ville est tout à fait légitime. La commune met en place la voirie, la viabilité, les réseaux de transport, etc. mais généralement elle ne tire pas profit des plus-values qui en résultent. Au moment des transactions ou de la construction, serait-il opportun de réévaluer d'une manière juste et mesurée les valeurs locatives au fil de l'eau en fonction de l'évolution du marché foncier.

- **Taxer les pollueurs et bénéficier des financements verts :**

- Opérationnaliser les redevances existantes relatives aux rejets des effluents liquides industriels par rapport aux valeurs sectorielles des rejets publiées et étudier la faisabilité de contribution des automobilistes moyennant des péages urbains, une part de la vignette ou encore une part de la taxe sur les carburants aux émissions atmosphériques;
- Accélérer la mise en place des mécanismes de la fiscalité environnementale et du fonds national de l'environnement et de développement durable inscrits dans l'article 30 et 29 de la loi cadre n°99.12.

- **Localiser la finance climat et diversifier les financements verts :**

L'accréditation en cours du Fonds d'équipement Communal, « banque des collectivités locales », auprès du GCF et du fonds d'adaptation devrait apporter des solutions concrètes aux besoins d'acheminement et d'allocation de ressources de financement aux projets locaux d'action climatique, permettant ainsi (i) de faciliter l'accès aux financements par les collectivités locales, (ii) de favoriser le développement de nouveaux outils et produits financiers tels que les obligations vertes pour le comptes des acteurs locaux et (iii) de permettre le développement et transfert de savoir-faire en matière de finance climatique locale.

Par ailleurs, la mise en œuvre effective du 4C, le centre national de compétence et d'expertise multi-acteurs a prévu d'accompagner et offrir aux acteurs locaux et des solutions concrètes en termes de renforcement de compétence et de partage d'expertise et particulièrement dans les métiers de montage technique et financier des projets d'adaptation et d'atténuation climat.

- **Mieux couvrir le coût des services urbains :**

Les services se développent continuellement et deviennent de plus en plus onéreux. Il faut les couvrir convenablement, même si leur coût ne sera jamais complètement couvert par les recettes directes, comme c'est le cas du transport. Le versement transport pourrait permettre de faire contribuer les entreprises bénéficiaires de la mobilité urbaine au financement de ce service.

Le ramassage et le traitement des ordures ménagères sont taxés dans certaines villes au poids réellement enlevé. Ce service, financé via la taxe des services communaux, peut faire l'objet d'une redevance spécifique du fait qu'il est bien identifiable et couteux. Il peut atteindre 20% du budget de fonctionnement de certaines collectivités. Serait-il admissible d'instituer une redevance sur les ordures ménagères et s'appliquer à la valorisation des déchets urbains.

- **Agir sur le système de taxation, cas de l'électricité :**

Certains experts songent, pour des raisons écologiques, sociales et financières, à réviser le système de taxation de l'eau et de l'électricité. Pour justifier cette idée, on confirme que 15% des dépenses d'électricité des ménages représentent la recette globale des trois grandes taxes communales. Autrement dit, 15% plus cher sur l'électricité équivaut à la somme des recettes de la taxe d'habitation, la taxe professionnelle et la taxe des services communaux<sup>153</sup>. D'autant plus, la plupart des recettes ont un coût de perception élevé alors la piste suggérée est facilement percevable.

- **Rationaliser les dépenses de fonctionnement, cas de l'éclairage public :**

Certes, il est nécessaire d'agir sur les recettes, mais il faut agir aussi sur les dépenses. C'est pourquoi, la ville est vivement appelée à rationaliser ses dépenses de fonctionnement, notamment en matière de consommation d'énergie. En effet, la facture de l'éclairage public pèse lourdement sur les budgets des communes, ce qui justifie l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement lumière pour éclairer juste, optimiser les dépenses, chercher l'efficacité énergétique et doter la ville d'une identité nocturne, à même de booster l'attractivité des villes. C'est une niche d'économie appréciable sur le poste de redevances de l'électricité, surtout que la gestion du réseau d'éclairage public est souvent déficitaire et équipée avec des luminaires énergivores.

- **Recourir à l'intercommunalité :**

L'intercommunalité peut être un vecteur en faveur de la gestion et du financement de la ville. Les établissements de coopération intercommunale ont vocation à prendre en charge les services publics urbains les plus lourds, en l'occurrence les transports collectifs, la mobilité, le stationnement, la voirie, etc. La loi organique 113.14 renvoie à des accords locaux sans leur prévoir de ressources financières. Le déploiement des activités et des investissements de ces établissements suppose des ressources propres en mesure de leur permettre de programmer des actions et les mettre à l'abri des aléas politiques. Il s'agit d'une autre piste à baliser comme critère d'incitation quant à l'allocation de dotations de l'Etat au profit des collectivités fédérant leurs efforts à travers des établissements de coopération intercommunales.

- **Rehausser la gouvernance, changer le profil financier :**

La gouvernance renouvelée faisant appel à des contrats programmes Etat-ville, des contrats de gestion déléguée, à la création de sociétés de développement local, au partenariat, aux systèmes d'information, aux manuels de procédures et leur dématérialisation ne peut qu'avoir des effets d'entraînement positifs sur les finances locales et sur l'attractivité de la ville.

*153 - Hervé Hocquard, expert de la banque mondiale, atelier organisé par le CESE sur « gestion du budget et de la fiscalité des villes et innovation de nouveaux outils de financement local », 01 février 2017.*

Il est toujours possible d'améliorer la performance financière de la ville à travers la professionnalisation de la gestion des équipements comme le marché de gros, la gare routière, l'abattoir, etc. L'amélioration des ressources de la ville peut changer son profil financier et lui permettre de s'ouvrir sur de nouvelles perspectives de financement. Le recours à l'emprunt, selon de meilleures conditions, est tributaire d'une notation financière favorable mettant en confiance les investisseurs et les prêteurs<sup>154</sup>. Ainsi la commune peut s'ériger en partenaire plus fiable pour mener des actions en partenariat publique-privée, en prenant sa part de l'investissement et du risque dans des projets de transport, d'infrastructures à péage...

L'exemple de Casablanca montre l'effet de levier de l'accroissement des ressources sur l'investissement. La ville doit mettre en œuvre le Plan de Développement du Grand Casablanca qui s'élève à 32,4 MMDH et auquel elle contribue pour 3,5 MMDH sur son budget. En 2014, l'épargne nette était de 146 MDH, soit 5% du total des recettes courantes. Cette nouvelle constante de 1% par an de croissance des recettes implique 01 MMDH, ce qui vaut à 0,4 point de ratio d'endettement en moins, dans un horizon de 5 ans.

## **27. Relever le défi de développement des ressources humaines qualifiées et adopter une approche de renforcement des capacités basée sur l'ingénierie de la formation et sur le résultat**

- **Généraliser l'élaboration du schéma directeur de la formation continue à toutes les villes en intégrant les besoins de formation des élus et du personnel de l'administration locale et notamment :**
  - Les capacités de leadership et de management opérationnel des élus du conseil de la ville;
  - Les capacités du personnel de l'administration locale en matière de gestion des services délégués et des SDL;
  - Les stratégies nationales, les exigences légales et réglementaires en matière de lutte contre les changements climatiques et de développement durable;
  - Le renforcement des capacités en matière de montage technique et d'ingénierie financière des projets d'investissement et les procédures d'accès aux nouveaux instruments financiers climat;
  - Développer des programmes de formation en partenariat avec l'Académie Africaine des Collectivités Territoriales (ALGA) de CGLU Afrique comme centre d'excellence pour la modernisation et la professionnalisation du management des administrations territoriales du continent.
- **L'Etat est appelé à renforcer la décentralisation et la déconcentration administratives, pour cela il convient de :**
  - Doter les administrations locales des villes d'un système de management par la qualité (SMQ) selon le référentiel normatif ISO 9001 v2015 afin maîtriser la réalisation des activités et des services rendus, de développer la culture des engagements

<sup>154</sup> - Le ratio limite communément admis est : stock de dette peut équivaloir 8 à 10 fois la capacité d'autofinancement nette.



affichés envers les citoyens et de mesurer la satisfaction des citoyens. A ce titre, le Gouvernement devrait accélérer, l'élaboration de la charte des services publics, prévue dans la constitution, qui constituerait une base solide et un catalyseur pour l'implémentation du SMQ au niveau des administrations des villes;

- Élaborer une charte de la déconcentration, selon une approche participative, en vue d'étayer une déconcentration systémique de droit commun évolutive et progressive et opérant un réel transfert progressif des pouvoirs de décision et des ressources et moyens correspondants aux échelons territoriaux appropriés.
- Allouer une importance à la formation de ressources humaines de haut niveau, à travers :
  - Le renforcement de la formation professionnelle, l'amélioration des taux de scolarisation, la recherche d'une bonne adéquation des formations aux besoins du marché de l'emploi;
  - L'accélération de la mise en œuvre des réformes inscrites dans le cadre de la charte de l'enseignement;
  - La réalisation des évaluations régulières et des ajustements continus pour s'adapter aux évolutions et aux opportunités de développement.
- Miser sur le développement de l'expertise nationale pour accélérer la transformation numérique du Maroc en s'appuyant sur le e-Gov qui recèle un fonds et un portefeuille d'une vingtaine de projets structurels.
- Vulgariser les techniques et connaissances relatives à l'efficacité énergétique.
- Associer l'approche efficacité énergétique à l'ensemble des politiques publiques sectorielles et dans les programmes de formation, de recherche et d'innovation.
- Multiplier les modules de formation et de sensibilisation au profit des élus et de l'administration sur, entre autres, la gouvernance des projets culturels, les énergies renouvelables et efficacité énergétique.
- Instaurer l'obligation de la commune d'éditer un rapport d'évaluation biannuelle.
- Renforcer le système de suivi-évaluation de l'action communale en matière de gouvernance de la ville via :
  - La mise en place de la charte nationale des engagements des services publics et d'une plateforme de communication permanente ouverte avec les citoyens;
  - La formation des associations sur les nouvelles méthodes de participation, de présentation des pétitions des motions et des réclamations auprès des communes et de l'administration territoriales;
  - La mise en place des indicateurs synthétiques couvrant l'ensemble des axes de gouvernance urbaine;
  - La mise en place d'un système d'information régulièrement alimenté.

- l'instauration d'un système de veille environnementale pour cerner les informations, les innovations, les statistiques, la réglementation, la biodiversité, les écosystèmes, les équilibres écologiques ou climatiques, ainsi que les perspectives et tendances concernant l'environnement urbain et le développement durable;
- La définition d'un cadre normatif pour une évaluation juste et mesurée des efforts consentis par la commune, l'Etat et les acteurs locaux pour la réalisation des ODD.
- Organiser périodiquement des forums multi-acteurs pour débattre des problématiques urbaines, des contenus des rapports sur la ville et des perspectives de développement.
- Suivre les indicateurs et capital sociaux des villes en vue de faire évoluer le bien-être et la prospérité des citoyens et renforcer la paix et la stabilité sociale.
- Moderniser l'écosystème éducatif, développer la protection et l'éducation de la petite enfance et prévoir des investissements majeurs dans le préscolaire.

#### **D. La Normalisation un outil de référence pour le management de la transition vers des villes durables et la localisation des ODD**

**28. Mettre en place un système de management permettant d'intégrer le développement urbain durable, eu égard aux normes ISO 37101 : 2016 et ISO 37120 : 2014. Les villes sont appelées à profiter de tel système référentiel pour asseoir et structurer leur développement, selon des indicateurs de performance.**

Elle est destinée à renforcer les capacités managériales des élus locaux et à s'appuyer sur les initiatives locales. Elle concerne les enjeux environnementaux, sociaux et économiques, incluant l'amélioration des services de la communauté territoriale et des bienfaits socio-économiques, ainsi que le soutien d'objectifs clairs pour le développement durable au sein des communautés territoriales et l'encouragement de systèmes de planification rationnels pour les atteindre.

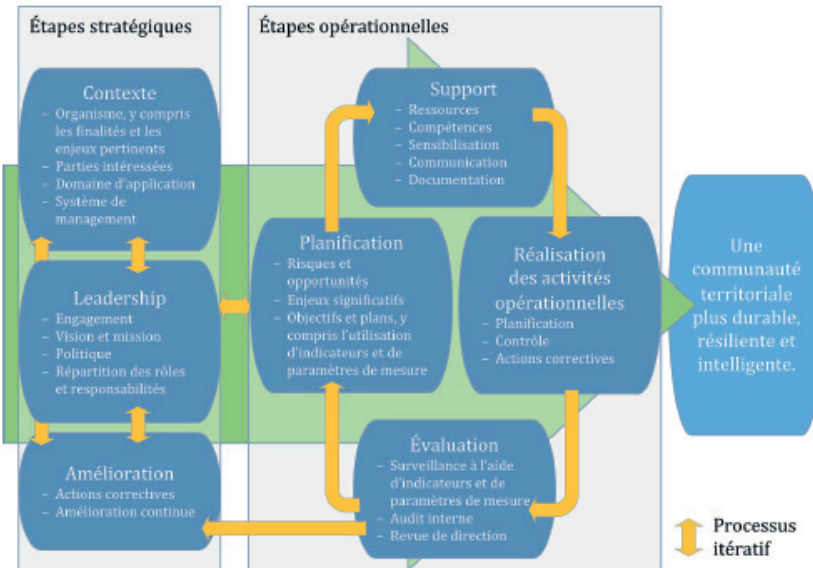
Elle met l'accent sur les villes en tant que jalons essentiels du développement durable de la société dans son ensemble. Même si chaque communauté territoriale a ses propres valeurs et ses propres intérêts, toutes les communautés territoriales peuvent retirer des bénéfices mutuels en partageant des valeurs et des objectifs communs, sans pour autant exonérer les acteurs individuels de leurs responsabilités respectives. La mise en œuvre réussie de la Norme internationale ISO 37101 peut :

- Aider à créer un consensus sur le développement durable au sein des communautés territoriales;
- Améliorer le caractère durable, l'intelligence et la résilience des stratégies, programmes, projets, plans et services conduits sous la responsabilité directe des communautés territoriales ou sur le territoire qui les concerne;
- Développer des approches intersectorielles, multidisciplinaires, relatives à la valeur sur le cycle de vie et au coût global;
- Favoriser les synergies entre plusieurs acteurs grâce à une approche holistique;
- Améliorer l'efficacité et l'attractivité des communautés territoriales.

Les résultats escomptés d'un système de management pour le développement durable au sein des communautés territoriales comprennent :

- Le management du développement durable et l'encouragement de l'intelligence et de la résilience des communautés territoriales, en tenant compte des frontières territoriales auxquelles elles s'appliquent;
- L'amélioration de la contribution des communautés territoriales aux résultats du développement durable;
- Structurer l'approche de localisation des ODD au niveau des villes
- L'évaluation de la performance des communautés territoriales dans leurs progrès en matière de développement durable ainsi que le niveau d'intelligence et de résilience qu'elles ont atteint;
- La détermination des obligations de conformité.

La norme fixe des exigences précises pour la maîtrise et l'amélioration des étapes de Leadership, de Planification, de gestion des processus ressources matérielles, financières et informationnelles, le mangement opérationnel de la réalisation des activités opérationnelles, l'évaluation des performances et l'instauration des mécanismes de mesure, régulation, arbitrage et d'amélioration continue du système de management pour le développement durable au sein des villes.



Source : [www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:37101](http://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:37101)

Lors de l'évaluation de la performance dans l'atteinte des finalités du développement durable des villes marocaines, détaillées ci-dessus, en tenant compte des différents domaines d'action de développement durable, le Conseil de la ville doit prendre en considération les objectifs pour le développement durable des Nations Unies (en particulier l'objectif 11 : « Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient

ouverts à tous, sûrs, résilients et durables »), ainsi que leur mise en œuvre potentielle au sein de la planification territoriale et les programmes de développement local.

Le Conseil de la ville doit également établir une feuille de route des résultats souhaitables et, de manière périodique, déterminer son niveau de progression vers le développement durable à l'aide d'une matrice de maturité. Cette matrice doit comprendre quatre ou cinq stades sur son axe horizontal et autant d'éléments que nécessaire sur son axe vertical. Les éléments choisis doivent être adaptés à la ville et à ses domaines d'action. Les différents stades doivent être planifiés aussi loin dans le développement durable qu'il est possible de l'envisager de façon réaliste.

29. Standardiser l'élaboration du PAC, PDR, PDPP avec des canevas méthodologiques uniformes dans le cadre d'un référentiel normatif en partenariat avec IMANOR.

28. Elaborer un guide normatif sur les mécanismes et les pratiques standardisées en matière de dialogue civile et des méthodes de consultation, concertation et participation des association dans les instances locales.

## **18. Tableau de bord de mesure de la performance des 12 domaines d'actions du développement durable des villes et mise en correspondance avec les 17 ODD de l'Agenda 2030**

L'objectif recherché est de mesurer l'atteinte des six finalités de développement durable (Attractivité, Préservation et amélioration de l'environnement, Résilience, Utilisation responsable des ressources, Cohésion sociale, Bien-être) appliquées aux 12 domaines de développement durable de la ville :

- Gouvernance, responsabilisation et engagement ;
- Éducation et renforcement des compétences ;
- Innovation, créativité et recherche ;
- Santé et soins ;
- Culture et identité collective ;
- Vivre ensemble, interdépendance et solidarité ;
- Économie, production et consommation durables ;
- Cadre de vie et environnement professionnel ;
- Sûreté et sécurité ;
- Infrastructures et réseaux ;
- Mobilité ;
- Biodiversité et services Ecosystémiques.

**Pour élaborer ce projet de TDB nous nous sommes appuyés sur les conclusions du diagnostic, les recommandations du rapport, les indicateurs normalisés de la norme ISO 37120 et les indicateurs proposés par l'Agenda 2030 relatif aux 17 ODD :**

- ODD 1 Eradication de la pauvreté ;
- ODD 2 Sécurité alimentaire et agriculture durable ;
- ODD 3 Santé et bien-être ;
- ODD 4 Education de qualité ;
- ODD 5 Egalité entre les femmes et les hommes ;
- ODD 6 Gestion durable de l'eau pour tous ;
- ODD 7 Energies propres et d'un coût abordable ;
- ODD 8 Travail décent et croissance durable ;
- ODD 9 Infrastructures résilientes et innovation ;
- ODD 10 Réduction des inégalités ;
- ODD 11 Villes et communautés durables ;
- ODD 12 Consommation et production responsables ;
- ODD 13 Lutte contre les changements climatiques ;
- ODD 14 Vie aquatique marine ;
- ODD 15 Vie terrestre ;
- ODD 16 Paix, justice et institutions efficaces ;
- ODD 17 Partenariats pour la réalisation des objectifs.

Domaine d'action de développement durable des villes	Indicateurs de performance durable de la ville	ODD
<p><b>1. Gouvernance, responsabilisation et engagement</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niveau d'intégration des finalités de développement durable des villes dans les programmes des partis politiques</li> <li>• Niveau de qualification des élus locaux</li> <li>• Pourcentage de femmes en pourcentage du total d'élus comme conseillers communaux</li> <li>• Nombre d'électeurs inscrits en pourcentage du nombre de citoyens en âge de vote</li> <li>• Participation électorale aux dernières élections communales (en pourcentage d'électeurs inscrits)</li> <li>• Pourcentage de femmes employées dans la main-d'œuvre de l'administration locale</li> <li>• Nombre de condamnations pour corruption et / ou corruption par fonctionnaires locaux pour 100 000 habitants</li> <li>• Proportion de villes dotées d'une structure de participation directe de la société civile à la gestion et à l'aménagement des villes; fonctionnant de façon régulière et démocratique</li> <li>• Nombre de villes dotées de PAC intégrant dans leurs programmes les six finalités de développement durable en tenant compte des projections démographiques, des migrants et des ressources nécessaires.</li> <li>• Ratio du service de la dette (dépenses liées au service de la dette en pourcentage de ressources propres d'une commune)</li> <li>• Dépenses d'investissements en pourcentage des dépenses totales</li> <li>• Ressources propres en pourcentage de ressources totales</li> <li>• Impôts recouverts en pourcentage de taxes facturées</li> <li>• Nombre de villes ayant obtenu le visa de leurs budget annuel par le Ministère de l'Intérieur du premier coup.</li> <li>• Nombre de villes ayant adopté et mis en place des plans climat-énergie</li> <li>• Nombre de villes ayant adopté et mis en place des stratégies locales de réduction des risques de catastrophes, conformément aux stratégies suivies à l'échelle nationale et en cohérence avec le cadre international de Sendai (2015-2030)</li> <li>• Nombre de partenariat public-public et public-privé (national et international) pour la réalisation des objectifs et programmes de la ville durable</li> </ul>	<p><b>ODD 16</b></p> <p><b>ODD 11</b></p> <p><b>ODD 5</b></p> <p><b>ODD 8</b></p> <p><b>ODD 10</b></p> <p><b>ODD 13</b></p> <p><b>ODD 17</b></p>
<p><b>2.Éducation et renforcement des compétences</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de diplômés de l'enseignement supérieur pour 100 000 habitants</li> <li>• Taux de chômage des jeunes</li> <li>• Pourcentage de population féminine d'âge scolaire inscrite dans les établissements scolaires</li> <li>• Pourcentage d'élèves en fin de cycle primaire : taux de survie</li> <li>• Pourcentage d'élèves en fin de cycle secondaire : taux de survie</li> <li>• Pourcentage de population d'âge scolaire inscrite dans les établissements scolaires</li> <li>• Nombre d'élèves par instituteur dans l'enseignement primaire</li> </ul>	<p><b>ODD 4</b></p> <p><b>ODD 5</b></p> <p><b>ODD 10</b></p>

Domaine d'action de développement durable des villes	Indicateurs de performance durable de la ville	ODD
<b>3. Innovation, créativité et recherche</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de nouveaux brevets pour 100 000 habitants (indicateur complémentaire)</li> </ul>	<b>ODD 9</b>
<b>4. Santé et soins</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de lits de patients hospitalisés pour 100 000 habitants</li> <li>• Nombre de médecins pour 100 000 habitants</li> <li>• Nombre d'infirmiers et de sages-femmes pour 100 000 habitants</li> <li>• Taux de conformité de la qualité de l'eau potable</li> <li>• Pourcentage de la population urbaine vivant dans de mauvaises conditions de logement</li> <li>• Nombre de personnes sans domicile pour 100 000 habitants</li> <li>• Concentration de particules fines (PM2,5)</li> <li>• Concentration de matières particulaires (PM10)</li> <li>• Concentration en NO<sub>2</sub> (dioxyde d'azote)</li> <li>• Concentration en SO<sub>2</sub> (dioxyde de soufre)</li> <li>• Pollution sonore</li> <li>• Espérance de vie moyenne</li> <li>• Nombre de lits de patients hospitalisés pour 100 000 habitants</li> <li>• Mortalité des moins de cinq ans pour 1 000 naissances viables</li> <li>• Décès liés aux moyens de transport pour 100 000 habitants</li> <li>• Pourcentage de la population urbaine souffrant de malnutrition</li> <li>• Pourcentage de la population urbaine souffrant de surcharge pondérale ou d'obésité</li> <li>• Pourcentage de la population urbaine bénéficiant de la collecte des eaux usées</li> <li>• Pourcentage de la population urbaine ne bénéficiant pas de traitement des eaux usées</li> <li>• Pourcentage de la population urbaine bénéficiant du service de distribution d'eau potable</li> </ul>	<b>ODD 11</b> <b>ODD 1</b>  <b>ODD 3</b> <b>ODD 6</b> <b>ODD 10</b>
<b>5. Culture et identité collective</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'institutions culturelles et d'infrastructures sportives pour 100 000 habitants</li> <li>• Pourcentage du budget municipal alloué aux infrastructures culturelles et sportives</li> <li>• Dépenses totales (publiques et privées) par habitant consacrées à la préservation, à la protection et à la conservation de l'ensemble du patrimoine culturel</li> <li>• Nombre annuel de manifestations culturelles par habitant (expositions, festivals, concerts, etc.)</li> <li>• Nombre d'institutions culturelles et d'infrastructures sportives pour 100 000 habitants</li> </ul>	<b>ODD 11</b>

Domaine d'action de développement durable des villes	Indicateurs de performance durable de la ville	ODD
<p><b>6. Vivre ensemble, interdépendance et solidarité</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taux de chômage urbain</li> <li>• Pourcentage de personnes travaillant à plein temps</li> <li>• Taux de chômage des jeunes</li> <li>• Pourcentage de la population urbaine vivant dans de mauvaises conditions de logement</li> <li>• Pourcentage de population vivant dans des logements abordables</li> <li>• Budget consacré à la construction de bâtiment durable, résilient et économe en ressources et à la mise à niveau d'anciens bâtiments.</li> <li>• Nombre de personnes sans domicile pour 100 000 habitants</li> <li>• Pourcentage de la population urbaine vivant dans la pauvreté</li> <li>• Coefficient d'inégalité sociale (de Gini)</li> <li>• Ratio entre le taux d'utilisation des terres et le taux de croissance démographique</li> <li>• Taille de la zone d'habitations informelles en pourcentage de zone urbaine</li> </ul>	<p><b>ODD 1</b> <b>ODD 11</b> <b>ODD 5</b> <b>ODD 10</b></p>
<p><b>7. Économie, production et consommation durables</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taux de chômage urbain</li> <li>• Taux de chômage des jeunes</li> <li>• Taux de chômage des femmes</li> <li>• Taux des femmes entrepreneurs</li> <li>• Valeur estimée des biens commerciaux et industriels en pourcentage de la valeur totale estimée de l'ensemble des biens immobiliers</li> <li>• Nombre d'entreprises pour 100 000 habitants</li> <li>• Nombre annuel de visiteurs pour 100 000 habitants</li> <li>• Nombre moyen annuel d'heures d'interruptions du service électrique par ménage</li> <li>• Nombre moyen annuel d'heures d'interruptions d'eau par ménage</li> <li>• Taux de gaspillage alimentaire de la ville</li> <li>• Consommation énergétique par habitant par secteur (kWh/hab/an)</li> <li>• Pourcentage de la consommation énergétique finale totale provenant de sources renouvelables, en part de consommation énergétique urbaine totale</li> <li>• Consommation d'électricité de l'éclairage des voies publiques par kilomètre de rue éclairée (kWh/km/an)</li> <li>• Consommation énergétique finale des bâtiments publics par an (kWh/m<sup>2</sup>/an)</li> <li>• Superficie agricole urbaine totale pour 100 000 habitants</li> <li>• Pourcentage de la consommation alimentaire assurée par la production alimentaire urbaine/locale</li> <li>• Consommation totale en eau par habitant (litres/jour)</li> <li>• Pourcentage de pertes en eau potable dans le réseau de distribution (eau non comptabilisée)</li> <li>• Émissions des gaz à effet de serre mesurées en tonnes par habitant</li> <li>• Quantité totale des déchets solides municipaux collectés par habitant</li> <li>• Pourcentage des déchets solides urbains recyclés</li> <li>• Production de déchets dangereux par habitant (tonnes)</li> </ul>	<p><b>ODD 12</b> <b>ODD 1</b> <b>ODD 2</b> <b>ODD 5</b> <b>ODD 6</b> <b>ODD 7</b> <b>ODD 8</b> <b>ODD 10</b> <b>ODD 11</b></p>



Domaine d'action de développement durable des villes	Indicateurs de performance durable de la ville	ODD
<b>8.Cadre de vie et environnement professionnel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage de population résidant à moins de 500 mètres des transports publics en service au minimum toutes les 20 minutes pendant les périodes de pointe</li> <li>• Espaces verts (hectares) pour 100 000 habitants</li> <li>• Pourcentage de la population ayant aisément accès aux transports publics, par groupe d'âge, sexe et personnes ayant des besoins spécifiques</li> <li>• Nombre de personnes sans domicile pour 100 000 habitants</li> <li>• Pourcentage de la population urbaine vivant dans de mauvaises conditions de logement</li> <li>• Taille de la zone d'habitations informelles en pourcentage de la zone urbaine</li> <li>• Mètres carrés d'espaces publics de loisirs d'extérieur par habitant</li> <li>• Concentration de particules fines (PM2,5)</li> <li>• Concentration de matières particulaires (PM10)</li> <li>• Pollution sonore</li> <li>• Pourcentage de la population urbaine bénéficiant de la collecte des eaux usées</li> <li>• Pourcentage des eaux usées urbaines bénéficiant d'un traitement collectif</li> <li>• Taille des décharges sauvages en pourcentage de zone urbaine</li> </ul>	<p><b>ODD 11</b></p> <p><b>ODD 1</b> <b>ODD 6</b> <b>ODD 10</b></p>
<b>9.Sûreté et sécurité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proportion de personnes victimes de harcèlement physique ou sexuel, par sexe, âge, situation au regard du handicap</li> <li>• Atteintes aux biens pour 100 000 habitants</li> <li>• Nombre d'homicides pour 100 000 habitants</li> <li>• Nombre de sapeurs-pompiers pour 100 000 habitants</li> <li>• Nombre de décès liés aux incendies pour 100 000 habitants</li> <li>• Nombre de décès liés aux catastrophes naturelles pour 100 000 habitants</li> <li>• Pertes économiques directes mesurées par rapport au PIB national, dues aux dommages causés aux infrastructures critiques et nombre de perturbations des services de base résultant de catastrophes</li> <li>• Nombre d'officiers de police pour 100 000 habitants</li> <li>• Délai d'intervention des services de secours au premier appel de secours (alerte)</li> <li>• Superficie en mètres carrés des plaques tournantes d'infrastructures critiques de transport accessibles au public couverts par un système vidéo en circuit fermé pour 100 000 habitants</li> <li>• Nombre de décès causés par des accidents industriels pour 100 000 habitants</li> <li>• Décès liés aux moyens de transport pour 100 000 habitants</li> </ul>	<p><b>ODD 11</b></p> <p><b>ODD 1</b> <b>ODD 5</b> <b>ODD 9</b> <b>ODD 13</b></p>

Domaine d'action de développement durable des villes	Indicateurs de performance durable de la ville	ODD
<b>10. Infrastructures et réseaux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage de population urbaine reliée aux installations électriques agréées</li> <li>• Nombre de connexions Internet pour 100 000 habitants</li> <li>• Nombres de connexions téléphoniques mobiles pour 100 000 habitants</li> <li>• Kilomètres de réseaux de transports publics pour 100 000 habitants</li> <li>• Temps moyen de trajet (navette entre le domicile et le lieu de travail)</li> <li>• Taux de conformité de la qualité de l'eau potable</li> <li>• Pourcentage de la population urbaine bénéficiant du service de distribution d'eau potable</li> <li>• Pourcentage de population urbaine bénéficiant de la collecte régulière des déchets solides (résidentiel)</li> <li>• Pourcentage des déchets solides urbains éliminés dans un centre d'enfouissement technique</li> <li>• Pourcentage des déchets solides urbains traités dans une installation de valorisation énergétique des déchets</li> <li>• Pourcentage des déchets solides urbains incinérés à ciel ouvert</li> <li>• Pourcentage des déchets solides urbains éliminés dans une décharge à ciel ouvert</li> <li>• Pourcentage des déchets solides urbains recyclés</li> <li>• Pourcentage de la population urbaine bénéficiant de la collecte des eaux usées</li> <li>• Pourcentage de la population urbaine ne bénéficiant pas d'un traitement des eaux usées</li> <li>• Taux de conformité du traitement des eaux usées</li> </ul>	<p><b>ODD 11</b></p> <p><b>ODD 1</b> <b>ODD 13</b> <b>ODD 6</b> <b>ODD 7</b> <b>ODD 9</b> <b>ODD 10</b></p>
<b>11. Mobilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kilomètres de réseaux de transports publics pour 100 000 habitants</li> <li>• Pourcentage de population résidant à moins de 500 mètres des transports publics en service au minimum toutes les 20 minutes pendant les périodes de pointe</li> <li>• Temps moyen de trajet (navette entre le domicile et le lieu de travail)</li> <li>• Nombre annuel de trajets en transports en commun par habitant</li> <li>• Pourcentage d'usagers utilisant un mode de déplacement autre qu'un véhicule individuel pour se rendre au travail</li> <li>• Kilomètres de pistes et bandes cyclables pour 100 000 habitants</li> <li>• Décès liés aux moyens de transport pour 100 000 habitants</li> </ul>	<p><b>ODD 11</b></p> <p><b>ODD 1</b> <b>ODD 10</b></p>

Domaine d'action de développement durable des villes	Indicateurs de performance durable de la ville	ODD
<b>12.Biodiversité et services Ecosystémiques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budget alloué à la préservation et la gestion des forêts urbaines</li> <li>• Budget alloué à la préservation et la gestion des plages</li> <li>• Pourcentage d'espaces naturels protégés</li> <li>• Variation en pourcentage du nombre d'espèces de la biodiversité urbaine</li> <li>• Espaces verts (hectares) pour 100 000 habitants</li> <li>• Nombre annuel d'arbres plantés par 100 000 habitants</li> <li>• Superficie agricole urbaine totale pour 100 000 habitants</li> <li>• Émissions des gaz à effet de serre mesurées en tonnes par habitant</li> <li>• Taux de conformité du traitement des eaux usées</li> <li>• Taux de recyclage des eaux usées épurées</li> <li>• Taux de valorisation énergétique des eaux usées traitées</li> <li>• Pourcentage des déchets solides urbains éliminés dans un centre d'enfouissement technique</li> <li>• Pourcentage des déchets solides urbains traités dans une installation de valorisation énergétique des déchets</li> <li>• Pourcentage des déchets solides urbains incinérés à ciel ouvert</li> <li>• Pourcentage des déchets solides urbains éliminés dans une décharge à ciel ouvert</li> </ul>	<p><b>ODD 2</b></p> <p><b>ODD 6</b></p> <p><b>ODD 14</b></p> <p><b>ODD 15</b></p>

## 19. ODD 11 « Villes et communautés durables » : cibles et indicateurs

Cible	Indicateur ONU
11.1 D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à un logement et des services de base adéquats et sûrs, à un coût abordable, et assainir les quartiers de taudis	11.1.1 Proportion de la population urbaine vivant dans des quartiers de taudis, des implantations sauvages ou des logements inadéquats
11.2 D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées	11.2.1 Proportion de la population ayant aisément accès aux transports publics, par groupe d'âge, sexe et situation au regard du handicap
11.3 D'ici à 2030, renforcer l'urbanisation durable pour tous et les capacités de planification et de gestion participatives, intégrées et durables des établissements humains dans tous les pays	11.3.1 Ratio entre le taux d'utilisation des terres et le taux de croissance démographique  11.3.2 Proportion de villes dotées d'une structure de participation directe de la société civile à la gestion et à l'aménagement des villes, fonctionnant de façon régulière et démocratique
11.4 Redoubler d'efforts pour protéger et préserver le patrimoine culturel et naturel mondial	11.4.1 Dépenses totales (publiques et privées) par habitant consacrées à la préservation, à la protection et à la conservation de l'ensemble du patrimoine culturel et naturel, par type de patrimoine (culturel, naturel, mixte, inscrit au patrimoine mondial), niveau d'administration (national, régional et local/municipal), type de dépense (dépenses de fonctionnement/investissement) et type de financement privé (dons en nature, secteur privé à but non lucratif, parrainage)
11.5 D'ici à 2030, réduire nettement le nombre de personnes tuées et le nombre de personnes touchées par les catastrophes, y compris celles qui sont liées à l'eau, et réduire nettement la part du produit intérieur brut mondial représentée par les pertes économiques directement imputables à ces catastrophes, l'accent étant mis sur la protection des pauvres et des personnes en situation vulnérable	11.5.1 Nombre de personnes décédées, disparues ou directement touchées lors de catastrophes, pour 100000 personnes  11.5.2 Pertes économiques directes mesurées par rapport au PIB mondial, dommages causés aux infrastructures critiques et nombre de perturbations des services de base résultant de catastrophes
11.6 D'ici à 2030, réduire l'impact environnemental négatif des villes par habitant, y compris en accordant une attention particulière à la qualité de l'air et à la gestion, notamment municipale, des déchets	11.6.1 Proportion de déchets urbains solides régulièrement collectés et éliminés de façon adéquate sur le total des déchets urbains solides générés, par ville  11.6.2 Niveau moyen annuel de particules fines (PM2.5 et PM10, par exemple) dans les villes, pondéré en fonction du nombre d'habitants
11.7 D'ici à 2030, assurer l'accès de tous, en particulier des femmes et des enfants, des personnes âgées et des personnes handicapées, à des espaces verts et des espaces publics sûrs	11.7.1 Proportion moyenne de la surface urbaine construite consacrée à des espaces publics, par sexe, âge et situation au regard du handicap  11.7.2 Proportion de personnes victimes de harcèlement physique ou sexuel, par sexe, âge, situation au regard du handicap et lieu des faits (au cours des 12 mois précédents)
11.a Favoriser l'établissement de liens économiques, sociaux et environnementaux positifs entre zones urbaines, périurbaines et rurales en renforçant la planification du développement à l'échelle nationale et régionale	11.a.1 Proportion d'habitants vivant dans des villes qui mettent en œuvre des plans de développement urbains et régionaux tenant compte des projections démographiques et des ressources nécessaires, par taille de la ville
11.b D'ici à 2020, accroître nettement le nombre de villes et d'établissements humains qui adoptent et mettent en œuvre des politiques et plans d'action intégrés en faveur de l'insertion de tous, de l'utilisation rationnelle des ressources, de l'adaptation aux effets des changements climatiques et de leur atténuation et de la résilience face aux catastrophes, et élaborer et mettre en œuvre, conformément au Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe (2015-2030), une gestion globale des risques de catastrophe à tous les niveaux	11.b.1 Nombre de pays ayant adopté et mis en place des stratégies nationales de réduction des risques de catastrophe conformément au Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe (2015-2030)  11.b.2 Proportion d'administrations locales ayant adopté et mis en place des stratégies locales de réduction des risques de catastrophe, conformément aux stratégies suivies à l'échelle nationale.
11.c Aider les pays les moins avancés, y compris par une assistance financière et technique, à construire des bâtiments durables et résilients en utilisant des matériaux locaux	11.c.1 Proportion de l'assistance financière allouée aux pays les moins avancés qui est consacrée à la construction de bâtiments durables, résilients et économes en ressources et à la remise à niveau d'anciens bâtiments, en utilisant des matériaux locaux

## ANNEXES

### Annexe 1: Liste des abréviations

<b>AFOM</b>	Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces
<b>AGR</b>	Activités Génératrices de Revenus
<b>AMEE</b>	Agence Marocaine pour l'Efficacité Energétique
<b>ANP</b>	Agence Nationale des Ports
<b>AREP</b>	Agence Régionale d'Exécution de Projets
<b>BAD</b>	Banque Africaine de Développement
<b>BHNS</b>	Le Bus à Haut Niveau de Service
<b>BO</b>	Bulletin Officiel
<b>CCNUCC</b>	Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques
<b>CDG</b>	Caisse de Dépôt et de Gestion
<b>CDN</b>	Contribution Déterminée au niveau National
<b>CESE</b>	Conseil Economique Social et Environnemental
<b>CGLU</b>	Cités et Gouvernements Locaux Unis
<b>CNUED</b>	Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement
<b>COP</b>	The Conference Of the Parties
<b>CO</b>	Monoxyde de carbone
<b>CO<sub>2</sub></b>	Dioxyde de carbone
<b>DEPF</b>	Direction des Etudes et des Prévisions Financières
<b>DGCL</b>	Direction Générale des Collectivités Locales
<b>ESCO</b>	Energy Service COmpany
<b>FART</b>	Financements Pérennes des Transports Urbains
<b>FVC</b>	Fonds Vert pour le Climat
<b>GES</b>	Gaz à Effet de Serre
<b>GEP</b>	Green Energy Park
<b>HCP</b>	Haut-Commissariat au Plan
<b>IDE</b>	Investissement Direct à l'Etranger
<b>IMANOR</b>	Institut Marocain de Normalisation

<b>INDH</b>	Initiative Nationale du Développement Humain
<b>ISO</b>	International Organization for Standardization
<b>IR</b>	Impôt sur le Revenu
<b>IS</b>	Impôt sur les Sociétés
<b>KEDS</b>	Kigali Economic Development Strategy
<b>LBC</b>	Lampes à Basse Consommation
<b>LEED</b>	Leadership in Energy and Environmental Design
<b>MorSEFF</b>	Morocco Sustainable Energy Financing Facility
<b>MUAT</b>	Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire
<b>NTIC</b>	Nouvelles Technologie d'Information et de Communication
<b>NAMA</b>	Nationally Appropriate Mitigation Actions
<b>NDC</b>	Nationally Determined Contribution
<b>NOx</b>	Oxyde d'azote
<b>NTIC</b>	Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication
<b>NU</b>	Nations Unies
<b>OCDE</b>	Organisation de Coopération et de Développement Economique
<b>OCP</b>	Office Chérifien de Phosphate
<b>ODD</b>	Objectif de Développement Durable
<b>OMD</b>	Objectif du Millénaire pour le Développement
<b>OMS</b>	Organisation Mondiale de la Santé
<b>ONCF</b>	Office National du Chemin de Fer
<b>ONU</b>	Organisation des Nations Unies
<b>ORSEC</b>	ORganisation des SECours
<b>PA</b>	Plan d'Aménagement
<b>PAC</b>	Programme d'Action Communal
<b>PCV</b>	Plan Climat de Ville
<b>PDCA</b>	Plan, Do, Check, Act
<b>PDPP</b>	Plan de Développement Provincial
<b>PDR</b>	Plan de Développement Régional
<b>PDU</b>	Plan de Déplacement Urbain
<b>PIB</b>	Produit Interieur Brut
<b>PIV</b>	Plan d'Investissement Vert

<b>PME</b>	Petites et Moyennes Entreprises
<b>PNDM</b>	Programme National des Déchets Ménagers et Assimilés
<b>PNUD</b>	Programme des Nations Unies pour le Développement
<b>PNUE</b>	Programme des Nations Unies pour l'Environnement
<b>REDAL</b>	Régie Autonome de Distribution de l'Eau et de l'Électricité
<b>RGPH</b>	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
<b>R&amp;D</b>	Recherche et Développement
<b>RFSC</b>	Reference Framework of Sustainable Cities
<b>SAIEV</b>	Systèmes d'Aide à l'Exploitation et d'Information Voyageurs
<b>SAZ</b>	Société d'Aménagement de Zenata
<b>SDAU</b>	Schéma Directeur d'Aménagement Urbain
<b>SDR</b>	Société de Développement Régional
<b>SDL</b>	Société de Développement Local
<b>SNDD</b>	Stratégie Nationale de Développement Durable
<b>SNAT</b>	Schéma National d'Aménagement du Territoire
<b>SOFA</b>	Schéma d'Organisation Fonctionnelle et d'Aménagement
<b>SO<sub>2</sub></b>	Dioxyde de soufre
<b>SRAT</b>	Schéma Régional d'Aménagement du Territoire
<b>STAR</b>	Sustainability Tools for Assessing & Rating Communities
<b>TH</b>	Taxe d'Habitation
<b>TNB</b>	Taxe sur les Terrains urbains Non Bâtis
<b>TP</b>	Taxe Professionnelle
<b>TSC</b>	Taxes sur les Services Communaux
<b>TVA</b>	Taxe sur la Valeur Ajoutée
<b>USD</b>	United States Dollar
<b>UNESCO</b>	United Nations Educational, Scientific and Cultural
<b>VND</b>	Villes Nouvelles Durables
<b>WCDE</b>	World Commission on Environment and Development

## Annexe 2: Synthèse du benchmark international en matière de transition vers des villes durables

---

L'objectif du benchmark est de s'arrêter sur quelques villes connues communément comme durables, d'entreprendre une analyse de leurs clés de réussite et d'en tirer des enseignements. Les expériences tant internationales que nationales, dont les résultats sont concluants, aident intrinsèquement à améliorer, redresser ou réorienter, le cas échéant, les logiques, les outils, les modalités et les modes de gouvernance qui président aux villes marocaines en quête du label de la durabilité.

Ce travail s'attache à analyser et à tirer profit du benchmark et du droit comparé auprès de six villes, à savoir Lille (France), Montréal (Canada), Malmö (Suède), Songdo (Coré du Sud), Kigali (Rwanda) et Bogota (Colombie). Ces cas incarnent des expériences diverses ayant évolué dans des contextes économiques et socio-politiques différents. Ils sont, ainsi, révélateurs de méthodes de conception et de gestion multiples et de mécanismes de transition vers des villes durables.

Que l'on se réfère au référentiel juridique, à la taille des sites investis, au portage institutionnel ou encore au mode de gouvernance, les villes répondent, selon leurs potentialités, leurs pesanteurs et leurs niveaux d'ambition, aux impératifs du développement humain, de la cohésion sociale, de la cohérence spatiale, du changement climatique, de la sobriété en consommation de ressources naturelles, de la qualité de vie et de la compétitivité territoriale.

### a. Lille et la construction d'un territoire durable et solidaire

Lille figure dans le palmarès des villes de France qui se sont engagées dans les processus de développement urbain durable. C'est grâce à un dispositif juridique<sup>155</sup> soutenant l'enjeu du développement durable, à un concept de développement volontariste et à un engagement collectif que Lille a jalonné son chemin d'émergence.

---

155 - Outre les chartes et accords internationaux, en l'occurrence les sommets de la Terre, la charte d'Aalborg, les OMD, les ODD, les congrès des NU sur l'habitat et le Développement Durable, le référentiel juridique français est pléthorique, à savoir : la charte de l'environnement de 2005 qui énonce notamment trois grands principes : le principe de prévention, le principe de précaution et le principe pollueur-payeur; la loi n°2015-992 du 17 Aout 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte et les plans d'action y relatifs; la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement instituant les principes du droit de l'environnement; la loi Grenelle I, ou loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement formalisant les 268 engagements du Grenelle de l'environnement liés à l'environnement et au développement durable, et visant à restaurer la biodiversité par la mise en place d'une trame verte et bleue et de schémas régionaux de cohérence écologique, tout en diminuant les émissions de gaz à effet de serre et en améliorant l'efficacité énergétique; la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement complétant la loi Grenelle I; la Stratégie Nationale de Développement Durable 2010-2013 déterminant la politique française en matière de développement durable en stimulant le passage à une économie sobre en ressources naturelles et en carbone.



Faisant suite à son Agenda 21 adopté en 2006 et aux grands débats<sup>156</sup> sur l'habitat, le développement durable, la mobilité et l'aménagement du territoire, mobilisant élus, experts, partenaires et les acteurs de la ville en 2009, Lille a adopté le 2 avril 2010 une délibération-cadre, qui a défini ses ambitions et engagements en matière de développement durable, devenu la clé de voûte d'un programme communautaire visant à renforcer les aspirations politiques et à assurer le repositionnement de la ville en tant que métropole européenne durable.

Sur la base d'une stratégie multidimensionnelle et un plan d'action pluriannuel, eu égard au plan Climat Energie Territorial, Plan de Déplacement Urbain, schémas globaux des réseaux divers, etc. on a pu booster des mutations spatiales, socio-culturelles, économiques et environnementales. On assiste à une expérience qui s'applique à concrétiser le concept de développement devenant un élément structurant du projet politique, un facteur majeur d'attractivité et surtout un marqueur de l'identité de Lille.

La vision construite est animée par trois objectifs majeurs<sup>157</sup> :

- Créer un environnement favorable à l'implantation et au développement des entreprises en conciliant attractivité économique, qualité environnementale et densité urbaine ;
- Accélérer la dynamique d'une métropole durable en favorisant l'émergence et le développement d'une économie verte ;
- Soutenir un modèle économique à même de répondre aux attentes des habitants en matière d'emploi.

Le développement durable irrigue les politiques de l'habitat, de la mobilité et du renouvellement de la ville. Il contribue à la réduction des inégalités urbaines et accompagne la recherche de la cohésion sociale comme il se traduit par des démarches proches des citoyens, équitables et contribuant à la lutte contre la précarité en mettant en pratique le principe de solidarité. Ce concept irrigue également l'économie avec l'ambition d'un développement dynamique, créatif et responsable à travers l'instauration d'une nouvelle économie verte et la création d'emplois avec une exigence de responsabilité environnementale et sociale<sup>158</sup>.

L'économie sociale et solidaire constitue un autre vecteur de développement de Lille. On a tracé un plan cadre articulé sur trois axes prioritaires, à savoir : le soutien aux structures qui accompagnent les porteurs de projets, la participation à des actions de sensibilisation, de promotion et de communication autour de l'économie sociale et solidaire, ainsi que la mise en réseau des différents acteurs.

---

156 - Les Grands débats ont constitué une étape importante d'échanges sur le futur de Lille. Ils ont été des occasions d'interroger le positionnement de cette métropole sur la question de son évolution. Comment, dans la dynamique des grandes agglomérations européennes, faire en sorte de se distinguer et rayonner par sa valeur ajoutée durable ?

157 - Voir : Lille Métropole Communauté urbaine, Rapport développement durable, La Centrale – Lens, octobre 2012, pp. 7-10.

158 - <http://www.lillemetropole.fr/mel/institution/competences/developpement-durable/developpement%20durable-integre.html>

L'ambition de la ville s'affiche via ses engagements en matière de développement urbain durable, de transition énergétique, de production et de consommation durable, de préservation de la santé publique, etc. Ces engagements ont nécessité une animation territoriale de la politique de durabilité au sein d'un club de développement durable pour stimuler les échanges de bonnes pratiques et la consolidation d'une culture commune<sup>159</sup>.

**b. Montréal, Métropole agissant suivant un plan de développement durable :** Une ville durable, comme Montréal, ne peut être qu'une expression d'un effort de clairvoyance collective et d'une attitude qui procède initialement à une planification stratégique. L'essentiel est de passer à l'acte et à l'action dans un cadre de référence juridique<sup>160</sup>, normatif, ouvert et contractuel.

Le premier plan stratégique de développement durable de cette collectivité a porté sur la période [2005-2009]. L'effort collectif a continué à travers le deuxième plan quinquennal [2010-2015], avant d'adopter le plan Montréal durable en cours, conçu pour la période [2016-2020]. C'est un engagement fédérant les apports de toutes les parties prenantes de la ville pour assurer le développement durable.

Dans son plan de développement durable [2010-2015], Montréal annonçait neuf objectifs<sup>161</sup> couvrant la réduction de 30% les GES et de 15% la production d'eau potable par rapport à l'an 2000, l'amélioration de la qualité des eaux de ruissellement qui se déversent dans les cours d'eau, la récupération de 80 % des matières recyclables et organiques, l'augmentation de 30% le nombre de certifications environnementales, le renforcement des infrastructures vertes en faisant passer la canopée de 20 à 25%<sup>162</sup> pour faire de Montréal un leader nord-américain de l'industrie de l'environnement et des technologies propres à l'horizon 2020. Les résultats sont globalement concluants au vu de l'évaluation effectuée par la collectivité Montréalaise en 2016 quoiqu'on n'ait pas pu mis en œuvre.

C'est l'aboutissement d'un processus qui s'est avivé en 2003 avec la signature de la déclaration de principe de la collectivité Montréalaise en matière de développement durable. Dès lors, la ville implique une panoplie d'organisations dans le relevé des défis qui s'y imposent dans un cadre de partenariat, avec des actions intelligibles, mesurables, évaluables et corrigibles.

Poursuivant les efforts entrepris dans le cadre du plan de développement durable précédent, le plan [2016-2020] souligne trois défis<sup>163</sup> : Montréal sobre en carbone, équitable

---

159 - Direction de la Communication de Lille Métropole Communauté urbaine : *Rapport développement durable, La Monsoise, septembre 2013, pp. 44-57.*

160 - On fait allusion à la loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999); la loi fédérale sur le développement durable (2008), exigeant l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie fédérale de développement durable; le code national de l'énergie pour les bâtiments (2011) contenant des exigences minimales pour la conception et la construction de bâtiments éco-énergétiques; la loi sur l'efficacité énergétique (1992); les règlements environnementaux pour les secteurs de l'énergie et du transport...

161 - Chantal Gagnon (sous la supervision de) : *Montréal durable, 2016-2020, Ensemble pour une métropole durable, Canada, 2016, pp.36-37.*

162 - *A l'horizon 2025 par rapport à 2007*

163 - *Montréal sobre en carbone : réduire de 80 % les GES d'ici 2050 - Montréal équitable : améliorer l'accès aux services et infrastructures, lutter contre les inégalités - Montréal exemplaire : tracer la voie et mobiliser*

et exemplaire comme il prend des mesures pour atteindre dix cibles collectives énoncées dans les exercices de planification de la Ville de Montréal. Le plan actuel se veut un plan évolutif qui pourrait être révisé et réorienté, en fonction de nouvelles conjonctures et opportunités établit des lignes directrices selon quatre priorités d'intervention, à noter<sup>164</sup> :

- réduire les émissions de GES et la dépendance aux énergies fossiles;
- verdir, augmenter la biodiversité et assurer la pérennité des ressources;
- assurer l'accès à des quartiers durables, à échelle humaine et en santé;
- faire la transition vers une économie verte, circulaire et responsable.

L'aspect novateur de la démarche est l'engagement partagé de la ville et des organisations partenaires dans le projet de Montréal durable. Des ententes ont été conclues avec les industriels pour prendre en charge l'amélioration de leur performance environnementale<sup>165</sup>. On a ouvert de nouveaux espaces de collaboration en misant sur le dynamisme et la synergie des acteurs comme sur le réseautage pour favoriser les échanges d'expertises ainsi que la diffusion des bonnes pratiques dans les activités de son réseau de partenaires<sup>166</sup>.

### c. Malmö, un prototype de ville durable en Suède

La ville de Malmö est une ville pionnière du développement durable en Europe. Elle est d'ores et déjà l'une des villes les plus vertes dudit continent grâce à ses éco-quartiers<sup>167</sup>. Serait-il important de signaler que ce label est acquis après la crise économique des années 90, sachant que cette ville a perdu sa fonction principale suite à la désindustrialisation qui a touché la ville à cette époque.

L'utilité de cette mise au point réside dans le rôle du dispositif organisationnel et des synergies d'acteurs dans la régénération de Malmö. L'action collective, sous-tendu par un dialogue social s'est orientée, foncièrement, vers le pari du développement durable comme emblème identitaire de la ville et catalyseur de sa reconversion.

Malmö recentre son assise de développement sur la culture et les technologies de l'information. On y a réussi l'implémentation des systèmes énergétiques modernes, les transports doux, la promotion de technologies intelligentes, l'éco-construction... De telle politique s'accompagne, tout naturellement, d'un effet d'entraînement économique positif, ce qui démontre la compatibilité de la croissance économique et le développement durable.<sup>168</sup>

164 - <http://ville.montreal.qc.ca/portal>

165 - <http://ville.montreal.qc.ca>

166 - *Plus de 230 partenaires de tous les horizons sont mobilisés dans la mise en œuvre d'initiatives de développement durable pour l'avenir de Montréal. Cette ville a le Compact of Mayors, la plus grande coalition de leaders locaux qui se sont engagés à la réduction et au suivi de l'évolution des émissions de GES et à l'adaptation aux changements climatiques.*

167 - <http://citizenpost.fr/2015/11/suede-malmo-ville-plus-durable-deurope/>

168 - Voir <https://urbanattitude.fr/malmo-la-ville-du-futur-durable/> et <http://citizenpost.fr/2015/11/suede-malmo-ville-plus-durable-deurope/>

A cet égard, il convient de souligner le référentiel juridique<sup>169</sup> et l'importance de la planification suivant un nouvel urbanisme ayant permis de reconvertir les friches industrielles et de requalifier la ville sur la base d'une normalisation à la fois souple et durable.

L'ambition est tellement grande que Malmö cible l'objectif d'avoir un effet neutre sur le climat vers 2030 de faire substituer énergies fossiles consommées par la ville par des énergies renouvelable en 2020. Cette collectivité mène une politique urbaine volontariste étayée également sur le concept de la ville intelligente. Ainsi, la ville est engagée dans :

- L'innovation en matière de ressources énergétiques ;
- L'intégration de nouveaux matériaux et innovation en matière de conceptions architecturales pour une efficacité énergétique ;
- La promotion des technologies intelligentes et durables accompagné d'un effet économique au profit pour la population ;
- Le développement du transport via l'utilisation des énergies renouvelables et le renforcement des transports en commun ;
- La réduction de la fracture sociale à travers la mixité socio-spatiale et le droit à la ville.

La nouvelle image de la ville qui révèle le symbole du développement durable est l'une des nouvelles richesses de la ville. Le solaire comme équipement des bâtiments, l'éolien, la technologie innovante<sup>170</sup>, le retour à des toits végétaux, les valeurs de l'urbanité, l'adhésion des habitants dans l'optimisation de la prise des décisions sont tant d'éléments qui permettent de construire cette image<sup>171</sup>. Force est constater que le développement urbain interpelle une démarche participative susceptible de fédérer les apports intellectuels, empiriques et affectifs de l'ensemble des acteurs politiques, économiques et sociaux.

#### **d. Songdo, la haute technologie au service de la durabilité**

Construite *ex-nihilo*, la ville de Songdo<sup>172</sup> affiche un autre exemple en matière de développement durable. Conçue comme une ville intelligente et ubiquitaire, elle est hyper-connectée autant dire qu'il s'agit d'une ville numérique assistée par ordinateur, servant de laboratoire futuriste à la Corée du Sud.

---

169 - - La constitution de 1974 qui définit des fondamentaux comme le logement et la formation; le Code de l'Environnement (1999) réunit un ensemble de textes législatifs, dans quinze domaines relatifs au droit de l'environnement, notamment : la loi sur l'environnement et le changement climatique (2016); le décret (2001 : 1063) relatif au traitement des déchets; la loi (1999 : 673) régissant la taxation relative aux déchets; la convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance de 1979; le programme national de l'efficacité et l'intelligence énergétique dans le bâtiment; la stratégie nationale pour une gestion durable des déchets de 2005...

170 - La ville profite de sa proximité de la mer pour développer une technologie dans laquelle l'eau de mer stockée en sous-sol sert à chauffer les bâtiments. Les déchets organiques sont convertis en biogaz.

171 - Julien Leprovost, Malmö, un modèle pour créer une ville plus durable, 2010

in <https://www.goodplanet.info/actualite/2010/06/29/malmoe-un-modele-pour-creer-une-ville-plus-durable/>

172 - Située à 65 km à l'ouest de Séoul, la Ville nouvelle de Songdo a été lancée en 2005 sur 610 ha, avec une estimation budgétaire de plus de 40 milliards de dollars. La fin du chantier est prévue en 2018. La ville abrite à terme 300.000 habitants. À la fin de 2013, elle compte déjà 70.000 habitants.

Songdo exhibe son aspect écologique; elle comprend 40 % d'espaces verts, des installations de villégiature et d'agrément, des pistes cyclables, des taxis fluviaux et un métro ne produisant pas de rejet de CO<sub>2</sub>. Les buildings y sont couverts de toits végétaux et de panneaux solaires. C'est la première cité à être constituée exclusivement de bâtiments à haute qualité environnementale selon le standard LEED<sup>173</sup>.

La ville a été conçue pour devenir un pôle en matière de technologies de la connaissance, notamment biomédicales et technologies de l'information. L'innovation est multi-scalaire : 99% des places de stationnement sont souterraines. La collecte et la gestion des ordures ménagères rompent avec les méthodes usuelles; les déchets sont interceptés depuis les logements et acheminés directement vers une usine d'incinération par le biais d'un réseau souterrain de tuyaux et aspirées par un système pneumatique, permettant en définitive la production d'électricité. Les eaux usées sont, quant à elles, traitées au niveau d'une centrale qui en recycle 40%.<sup>174</sup>

Naguère l'ONU a choisi ce grand projet urbain pour abriter le siège du Fonds vert pour le climat. Songdo aspire à devenir une référence dans le domaine des villes intelligentes et durables. Elle s'impose déjà comme un pôle d'affaires rayonnant à l'échelle régionale, de par ses structures et sa position géographique stratégique à proximité de l'aéroport d'Incheon lui permettant une bonne connectivité internationale<sup>175</sup>.

Cette planification inventive a profité d'un environnement juridique<sup>176</sup>, politique, socio-culturel et technologique favorable. Elle a tablé sur un parti d'aménagement composite et une base économique diversifiée. En effet, le système viaire, la trame d'équipements, les espaces de boisement, le zonage équilibré et cohésif, le paysage urbain produit constituent des composantes spatiales tant attrayantes que rentables. La promotion d'une économie verte et des énergies renouvelables comme l'innovation multiforme en matière de transport, de mobilité et des réseaux divers dévoilent l'intelligence et la durabilité de la ville.

### **e. Kigali ou le déchainement d'un processus de développement urbain durable**

L'exemple de Kigali est fort intéressant. Il reflète la volonté de l'Etat pour estomper des crises, baliser un projet de développement national et devenir un modèle de ville durable. A l'étalement et au désordre urbain post-génocide, succède l'ambition de moderniser cette ville « afin d'en faire une world class city »<sup>177</sup>. Il est également motivant parce que Kigali est classée parmi les villes pauvres en ressources, selon le rapport établi en 2016 conjointement par la BAD, l'OCDE et le PNUD. D'ailleurs, Rwanda est un pays du Sud

173 - <http://songdoibd.com/>

174 - Chloé Laganier, 2016 in [www.energystream-wavestone.com/2016/06/songdo-modele-villes-intelligentes-de-demain/](http://www.energystream-wavestone.com/2016/06/songdo-modele-villes-intelligentes-de-demain/)

175 - [http://www.maxisciences.com/ville/songdo-la-ville-du-futur\\_art25808.html](http://www.maxisciences.com/ville/songdo-la-ville-du-futur_art25808.html)

176 - Voir la loi sur l'encadrement de la croissance verte faible en émission de carbone (2009) favorisant l'économie verte; la loi sur l'allocation des quotas d'émissions de GES (2012); la loi-cadre sur la transition vers une économie faible en carbone; la charte de la Terre (1999) qui dispose que la protection de l'environnement, les droits de l'homme, un développement humain équitable, et la paix sont interdépendants et indivisibles...

177 - Benjamin Michelon : Kigali : Une urbanisation entre modernisation et réconciliation in *Urbanisme*, n°363, pp. 33-38, 2008 in <https://infoscience.epfl.ch/record/130701>

qui affronte, avec une grande vigueur, des vulnérabilités socio-économiques et des précarités urbaines pressantes.

Kigali a tiré parti des réformes entreprises par l'Etat en matière d'environnement, de création des pôles d'innovation, d'incubation des technologies, de la promotion des start-up d'investissement dans la R&D, d'ouverture, etc. Si cette ville scintille actuellement, c'est parce qu'on a agi suivant un plan de développement urbain stratégique dit Kigali Economic Development Strategy (KEDS), dans le cadre d'une politique publique holistique en donnant la priorité aux infrastructures, aux énergies renouvelables, à la science, la technologie, l'innovation et notamment à l'économie verte<sup>178</sup>.

Le Fonds rwandais de dotation pour l'innovation créé en 2012 soutient la R&D en vue du développement de produits et processus novateurs axés, entre autres sur les TIC. En parallèle, le Fonds national pour l'environnement et le changement climatique au Rwanda tient lieu de dispositif de financement intersectoriel en vue d'atteindre les objectifs de croissance verte et résiliente définis dans la stratégie nationale de croissance verte et de résilience climatique. On a lancé à Kigali un Technoparc de TIC pour un investissement total de 150 millions de dollars des États-Unis.<sup>179</sup>

Ainsi, Kigali s'est transformée en métropole propre, organisée voire ultramoderne, porteuse de nombreuses réussites sociales, économiques et environnementales. Elle se positionne en tant qu'une destination montante de l'investissement<sup>180</sup> et l'une des villes africaines en pleine progression. Elle est désormais très prisée à l'échelle mondiale<sup>181</sup>.

C'est la gouvernance politique et territoriale<sup>182</sup> qui constitue l'une des conditions sénéqua-none pour éviter de saper le développement durable du pays, avant même de faire référence à d'autres clés de réussite tels que la planification urbaine, le dispositif juridique<sup>183</sup> et la mise en réseau régional<sup>184</sup>.

178 - Voir le rapport de la vision 2020 du Rwanda in [www.ambarwanda-paris.fr/pdf/Vision-2020-fr.pdf](http://www.ambarwanda-paris.fr/pdf/Vision-2020-fr.pdf)

179 - Rapport de l'UNESCO sur la science, vers 2030, Edition UNESCO, Impression Graphius à Gand, 2016, p.528

180 - BAD, OCDE et PNUD : Perspectives économiques en Afrique, Partie II : Villes durables et transformation structurelle, 2016, p. 232.

181 - En 2008, ONU-Habitat a remis son prix d'honneur à Kigali pour ses efforts d'élimination des taudis et d'amélioration des aménagements urbains.

182 - Rwanda a été qualifié dans le rapport de l'UNESCO, vers 2030, 2016, comme le meilleur élève d'Afrique orientale et centrale en matière de transparence et de gouvernance. Depuis une décennie, l'économie croît à un rythme annuel de 5,5% en moyenne, selon la Banque mondiale, dont 4,4% en 2015.

183 - On renvoie à la loi organique n°04-2005 du 8 avril 2005 portant protection, sauvegarde et promotion de l'environnement, la loi foncière n°08-2005 du 14-07-2005 portant Régime Foncier au Rwanda, l'arrêté ministériel n°001/16.00 du 23-11-2009 portant détermination des prix fonciers de référence dans la ville de Kigali...

184 - Le 1er juillet 2010, les cinq membres de la CAE (le Rwanda, le Burundi, le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie) ont constitué un marché commun pour la libre circulation des marchandises, de la main-d'œuvre, des services et des capitaux. En 2014, le Rwanda, le Kenya et l'Ouganda ont décidé d'adopter un visa de tourisme unique.

Voir : Rapport de l'UNESCO sur la science, vers 2030, Edition UNESCO, Impression Graphius à Gand, 2016, p.24 & p.503.

## f. Bogota : le développement durable à travers le Transmilenio

Bogotá est reconnue comme une ville peuplée, multiculturelle, diverse et créative. Cette capitale, en constante évolution, s'est consolidée comme une ville importante de la région et une référence économique et culturelle en Amérique latine<sup>185</sup>.

Au milieu des années 1990, Bogota souffrait des crises, en l'occurrence les violences, l'insécurité et les dysfonctionnements majeurs quant au transport et à la mobilité, en l'absence d'un projet de développement urbain durable<sup>186</sup>. A cette époque, le pouvoir politique a jugé que la requalification de la ville passe par des aménagements urbains pouvant résoudre sa congestion et stimuler sa durabilité. On a misé alors sur le transport collectif comme préalable indispensable à un renouveau de Bogota. Cette dernière s'est engagée dans une voie originale sous l'impulsion de maires entreprenants. Une des mesures phare de l'action municipale a été l'adoption en 2000 d'un système de transport de masse par autobus en site propre, appelé Transmilenio. Ce système est aujourd'hui, connu à l'échelle mondiale dans le cercle des experts en transports urbains. Il est perçu comme un mode de transport innovant, non calqué sur les modèles importés du Nord, et pouvant être exporté dans d'autres villes confrontées aux mêmes problèmes que Bogotá<sup>187</sup>.

L'image de la ville a changé. Le transmilenio s'apparente à un système de transport durable pour une ville du Sud. Il a joué le rôle non seulement d'un moyen de déplacement peu coûteux et efficace avec une vitesse moyenne comparable à celle d'un tramway, mais aussi d'un facteur d'intégration à la ville en liant les marges urbaines aux centralités de Bogota.

L'attrait pour ce système de transport tient également à ce qu'il s'inscrit dans un projet de ville durable, visant l'amélioration de la qualité de vie des habitants, la réduction de l'engorgement, de la pollution mais également des ségrégations socio-spatiales et des risques sociaux.

L'ensemble des aménagements urbains y compris les pistes cyclables; le mobilier urbain, les coulées vertes, les voies piétonnes et l'éclairage public concourent à l'ordonnancement du paysage urbain, à la sécurisation de la ville et à la convivialité d'un espace encombré, comme ils permettent la réconciliation des habitants avec leur capitale. L'enjeu est tellement grand qu'il dépasse les seuls aspects économiques, urbains et environnementaux pour s'étendre aux perceptions sociales vis-à-vis de la ville qui se veut cohésive et durable, malgré les déficiences qui y persistent.

## 2. Analyse des référentiels et des normes internationaux en matière de villes durables

Il est nécessaire d'établir un cadrage conceptuel succinct, avant de faire un éclairage sur les agendas et les objectifs de développement durables tels qu'ils sont conclus à l'échelle internationale. Cette partie vise à aviver une conscientisation collective à l'égard des

185 - Bogota compte 7 980 000 habitants; voir : [www.bogota2016.uclg.org/fr/informations-pratiques](http://www.bogota2016.uclg.org/fr/informations-pratiques)

186 - <http://carfree.fr/index.php/2010/09/03/bogota-un-modele-de-revolution-urbaine/>

187 - Alice Gil-Beuf : ville durable et transport collectif : le Transmilenio à Bogotá, *Annales de géographie* 2007/5 (n° 657), pp.533-547.

enjeux de développement durables possibles, de la normalisation et des responsabilités de tous les acteurs, notamment les élus locaux qui sont appelés à prendre des initiatives et à dresser des programmes et plans d'actions à même de traduire les termes desdits agendas en mesures concrètes.

Les préoccupations de développement durable ont-elles précédé l'élaboration du concept ? Il est manifeste que le concept a évolué au vu des dégradations de l'environnement, de la misère sociale, des catastrophes naturelles et anthropiques, mais aussi des projections démographiques et économiques, avant de s'élargir pour englober une multitude de dimensions.

Le concept de développement durable est le corollaire de la ville durable. Après une longue période de scepticisme ou d'indifférence, cette acception s'est imposée en affichant la nécessité et l'obligation de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité de satisfaire ceux des générations futures. Cette question intergénérationnelle a été perçue initialement sous le seul angle de l'environnement. L'objet s'élargit au trépied associant les trois dimensions du social, de l'économique et de l'environnemental, ce qui met en évidence la multi-dimensionnalité des actions à mener en faveur des territoires à développer.

Des années 60 au début des années 80, on assistait à l'émergence du concept de villes et développement durables, suite à la médiatisation de grandes catastrophes écologiques occasionnées par des activités économiques. Les débats sur les risques et sur l'épuisement des ressources naturelles ont fait prendre conscience que les conditions adoptées de la croissance ne pourront se poursuivre de façon indéfinie.

A partir des années 1980 jusqu'à présent en passant par les années 1990, le concept de durabilité a connu une montée en puissance. On note la reconnaissance institutionnelle de pollutions qualifiées de globales (détérioration de la couche d'ozone stratosphérique, augmentation des concentrations atmosphériques de gaz carbonique), l'ampleur de divers sinistres dont certains relèvent des risques technologiques majeurs (Tchernobyl en 1986), les risques d'épuisement des ressources naturelles... Cette prise de conscience a culminé avec la Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement (CNUED) à Rio de Janeiro en juin 1992<sup>188</sup>.

Cette évolution a influencé, de manière plus ou moins concrète, les pratiques des entreprises ou des institutions publiques, notamment dans les domaines de l'aménagement du territoire et des politiques urbaines, où l'on constate que cette préoccupation est progressivement intégrée. Cette tendance est souvent sous la pression des réalités de terrain ou des événements désastreux, mais aussi sous l'impulsion des gouvernements, des autorités locales ou même, de plus en plus, des instances internationales.

La ville durable ne constitue pas seulement une opportunité pour introduire la réduction des inégalités écologiques, mais elle doit incarner un partage des responsabilités de tous les acteurs, notamment au niveau des attitudes de l'action publique. Le système d'action prône la conviction que le rôle moteur doit revenir à l'action décentralisée, seule capable, à bonne échelle d'une intégration efficace. La diversité des projets territoriaux peut être

---

*188 - On a fait écho du rapport Brundtland publié en 1987, à la suite de la création de la Commission mondiale pour l'environnement et le développement (CMED) en 1983. C'est au rapport Brundtland qu'on attribue généralement l'origine du terme de développement durable.*



régulée, canalisée, par l'adhésion à des principes communs, dans le cadre d'une stratégie résolue d'innovation institutionnelle.

Le concept de ville durable suppose l'existence de normes permettant d'arbitrer les conflits d'intérêt entre générations différentes comme entre les acteurs multiples et de gérer les contradictions évidentes entre les exigences économiques, sociales et écologiques. Or ces normes, en particulier dans les domaines de l'aménagement du territoire et d'urbanisme sont difficiles à définir quant au seuil convenable en matière de capacité de charge des milieux. Chaque territoire doit définir ses propres objectifs, puis de choisir les moyens appropriés pour y parvenir. Ce qui est plus profondément en jeu dans cette question des normes de durabilité urbaine, c'est la capacité collective à moderniser les formes de l'action publique.

Au demeurant, les lignes directrices des villes durables convergent actuellement vers le recoupement de plusieurs concepts, pour ainsi confirmer que la ville durable est **économe, adaptable, connectée, compétitive, équitable et solidaire, conviviale et inclusive, citoyenne, identitaire et créative**. En effet, ce concept implique une ville qui préserve les ressources naturelles et la biodiversité, qui peut relever les défis du changement notamment en matière de gestion des risques, qui développe et favorise les réseaux urbains et territoriaux, qui mise sur l'efficacité, qui promeut la solidarité sociale, qui se fait accueillante, qui favorise la participation à la vie collective et qui permet la création et l'innovation.

Le cadrage et le référentiel international visent à permettre à tracer les lignes directrices découlant des chartes établies sur les villes durables et à en tirer des enseignements. L'objectif est de mesurer la portée de la normalisation de la durabilité urbaine au Maroc.

### a. Un dispositif référentiel de plus en plus précis et pertinent

Le référentiel international en matière de la durabilité urbaine est pléthorique. La communauté internationale s'applique davantage à étayer un cadrage à même de garantir la cohérence, la cohésion et l'articulation des stratégies, initiatives, programmes et actions visant le développement durable. Des liens structurels existent entre les différents textes internationaux adoptés par les Etats et les collectivités territoriales, à savoir : la conférence de Stockholm, l'agenda 21 du sommet de la terre de Rio, la charte d'Aalborg et d'Aalborg+10, le plan d'action de Lisbonne, les conférences de Copenhague, de Cancún et d'Addis Abeba, l'Agenda du Développement Durable 2030 et ses ODD, l'accord de Paris, le Nouvel Agenda Urbain d'Habitat III et la déclaration de Marrakech.

#### Développement durable : repères historiques

Année	Événement	Observations
1972	Rapport : The Limits to Growth	Club de Rome : Organisation internationale, non gouvernementale
1972	Conférence de Stockholm	Premier Sommet de la Terre - Conférence des NU sur l'environnement humain.

<b>1984</b>	Création d'une Commission mondiale sur l'environnement et le développement	l'Assemblée générale des NU a mandaté la création de cette commission (World Commission on Environment and Development, WCED).
<b>1987</b>	La WCED publiait le Rapport Brundtland	Nom de sa présidente, Gro Harlem Brundtland, et intitulé « Our Common Future ».
<b>1992</b>	Le Sommet de la Terre de Rio	Conférence des NU sur l'environnement et le développement (CNUED): Acte de naissance de l'agenda 21
<b>1994</b>	La charte d'Aalborg (Danemark)	Un texte important qui cherche à rompre avec l'urbanisme né de la charte d'Athènes
<b>1996</b>	Le plan d'action de Lisbonne	Il tente une traduction en préconisations concrètes des principes de la Charte d'Aalborg
<b>1997</b>	La Convention cadre sur les CC	(et son corollaire, le protocole de Kyoto)
<b>2002</b>	4e Sommet de la Terre Johannesburg	Sommet mondial sur le développement durable
<b>2004</b>	Aalborg+10	un nouveau texte qui actualise la Charte d'Aalborg.
<b>2007</b>	Leipzig (Allemagne)	Nouvelle charte sur « la ville européenne durable » adoptée à par le conseil européen
<b>2009</b>	Conférence de Copenhague	Conférence de Copenhague sur le climat
<b>2010</b>	Conférence de Cancún	Conférence de Cancún sur le climat
<b>2010</b>	Dunkerque	mai 2010 : 6e conférence européenne des villes durables
<b>2012</b>	Conférence de Rio+20	le Sommet de la Terre 20 au 22 juin
<b>2015</b>	Conférence d'Addis Abeba	juillet 2015 : Conférence d'Addis Abeba pour le financement du développement
<b>2015</b>	New York Agenda 2030: Sommet des Nations Unies sur le développement durable	25-27 septembre 17 ODD
<b>2015</b>	Conférence pour le climat à Paris	décembre
<b>2016</b>	Quito (Equateur) Conférence Habitat III	3e conférence des NU sur le logement et le développement urbain durable 17 au 20 octobre 2016 Nouvel Agenda Urbain
<b>2016</b>	Conférence de Marrakech	Conférence du passage à l'action

Les objectifs du Millénaire pour le développement (OMD)<sup>189</sup> avaient mis en évidence le rôle positif de l'urbanisation pour relever les niveaux de vie. L'OMD 7 visait de lutter contre l'habitat insalubre. Il prévoyait d'améliorer, à l'horizon 2020, les conditions de vie de 100 millions d'habitants des bidonvilles. Les chiffres de base enregistrés par l'Afrique sur la plupart des indicateurs liés aux OMD ont été relativement faibles par rapport à d'autres régions. La croissance de l'Afrique a été relativement forte, mais insuffisamment rapide ou inclusive pour créer des opportunités d'emplois décentes<sup>190</sup>.

Le bilan établi sur la réalisation des OMD a révélé des déficiences énormes et leurs limites en termes de durabilité et d'inclusion tant pour les populations que pour les territoires vulnérables. L'Agenda 2030 présente une opportunité au niveau international pour parer à ces gaps s'il trouve écho dans l'ensemble des stratégies et politiques publiques nationales et des différentes déclinaisons territoriales.

La ville en général et la métropole en particulier s'avère un espace idoine pour la réussite d'un tel challenge. Le besoin de développer des aires urbaines durables et résilientes en termes de croissance économique, inclusion sociale et environnement sain, fait de plus en plus objet d'une conscientisation profonde des pays. En effet, l'Agenda 2030 fait valoir 17 objectifs<sup>191</sup> en faveur du développement durable, notamment l'objectif n°11 qui exhorte la communauté internationale à faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables. Cet objectif, tant composite que profond, annonce que les villes constituent un vecteur de développement urbain durable. Ce dispositif reflète une ambition d'envergure, dont la réussite dépendra de la capacité des pouvoirs publics à adopter et à intégrer la logique des ODD en gardant le

---

189 - OMD : Objectif 1 : Éliminer l'extrême pauvreté et la faim - Objectif 2 : Assurer l'éducation primaire pour tous - Objectif 3 : Promouvoir l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes - Objectifs 4 & 5 : Réduire la mortalité infantile et améliorer la santé maternelle - Objectif 6 : Combattre le VIH / sida, le paludisme et d'autres maladies - Objectif 7 : Assurer un environnement durable - Objectif 8 : Mettre en place un partenariat mondial pour le développement.

190 - Union Africaine, Nations Unies / Commission économique pour l'Afrique, Groupe de la BAD, PNUD : Evaluation des progrès réalisés en Afrique pour atteindre les objectifs du millénaire pour le développement, Rapport 2015, p.17

191 - Objectif 1. Éliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde - Objectif 2. Éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir l'agriculture durable - Objectif 3. Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge - Objectif 4. Assurer l'accès de tous à une éducation de qualité, sur un pied d'égalité, et promouvoir les possibilités d'apprentissage tout au long de la vie - Objectif 5. Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles - Objectif 6. Garantir l'accès de tous à l'eau et à l'assainissement et assurer une gestion durable des ressources en eau - Objectif 7. Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes à un coût abordable - Objectif 8. Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous - Objectif 9. Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation - Objectif 10. Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre - Objectif 11. Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables - Objectif 12. Établir des modes de consommation et de production durables - Objectif 13. Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions - Objectif 14. Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable - Objectif 15. Préserver et restaurer les écosystèmes terrestres, en veillant à les exploiter de façon durable, gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification, enrayer et inverser le processus de dégradation des terres et mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité - Objectif 16. Promouvoir l'avènement de sociétés pacifiques et ouvertes à tous aux fins du développement durable, assurer l'accès de tous à la justice et mettre en place, à tous les niveaux, des institutions efficaces, responsables et ouvertes à tous - Objectif 17. Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser.

cap sur la finalité du processus de développement de l'Homme et des territoires comme droits à atteindre et obligations à assumer. Les acquis enregistrés par les OMD devront être consolidés par les 17 objectifs et les 169 cibles formulés dans le nouvel Agenda 2030.

Les ODD sont à traduire au niveau des schémas et programmes de planification, d'aménagement, sans omettre de mobiliser les fonds nécessaires pour relever le défi du développement durable des territoires urbains. Ainsi, les objectifs 7 et 9 portent sur l'accès aux services énergétiques durables et sur une infrastructure résiliente, susceptible de booster une industrialisation durable et d'encourager l'innovation. Cet Agenda 2030 incite à promouvoir une croissance économique soutenue (objectif 8), à diligenter des mesures pour faire face aux changements climatiques (objectif 13), à préserver et à mettre en valeur les écosystèmes et la biodiversité (Objectif 15) et enfin à passer à la mise en œuvre via des partenariats en vue d'assurer le développement durable (Objectif 17).

L'Agenda 2063 pris par l'Union Africaine table entre autres sur les villes et les autres établissements humains en vue de donner un nouvel élan à l'Afrique pour qu'elle réalise le plein potentiel de son urbanisation. Il entend accélérer la transformation économique et sociale des économies dépendantes des ressources naturelles, en faveur d'une diversification accrue et d'une transition vers les secteurs les plus productifs, en l'occurrence l'industrie et les services, sans perdre de vue sur la réalisation des mutations sociales positives. L'Agenda 2063 prône une vision consistant à faire des villes des pôles de croissance socio-économiques pour accélérer une transformation structurelle et améliorer les niveaux de vie.

Les pouvoirs publics doivent apporter des réponses à l'exclusion, la pauvreté urbaine et les inégalités, qui ne cessent de s'aggraver, s'ils veulent pouvoir réaliser les objectifs de l'Agenda 2030 et de l'Agenda 2063 relatifs à un développement humain sans exclus dans des villes et agglomérations durables<sup>192</sup>.

A ce propos, la transition vers la ville durable a été affichée comme enjeu majeur lors de la conférence de l'ONU sur le logement et le développement urbain durable, tenue à Quito en 2016. Cet enjeu s'est traduit par un nouvel agenda urbain suivant un fil conducteur liant le programme mondial pour le développement durable, le plan d'action d'Addis Abeba sur le financement du développement et l'Accord de Paris sur le changement climatique.

Ce référentiel fixe le cadre stratégique et normatif en matière d'aménagement et d'urbanisme pour les quinze années à venir. L'orientation stratégique est de construire un nouveau soubassement de développement urbain durable susceptible d'esquisser l'image et de faire émerger la ville durable.

Au fil des années, et à travers déclarations, accords et conventions, la communauté internationale reconnaît que la précarité urbaine pèse lourdement sur le développement humain, social et économique, et qu'un étalement urbain irrégulier n'est pas sans impact négatif sur l'environnement. D'autant plus que même les villes intermédiaires et les petites villes, qui ont actuellement tendance à recevoir des flux migratoires, continuent à croître à un rythme élevé, sans être prêtes à relever le défi urbain. A cet égard, le nouvel Agenda urbain ne fixe pas des mesures contraignantes, mais il préconise plutôt une

---

*192 - BAD, OCDE et PNUD : Perspectives économiques en Afrique 2016, Villes durables et transformation structurelle, Éditions OCDE, p.104*

« vision partagée » dressant des normes pour la transformation des zones urbaines en territoires réceptifs aux bonnes pratiques quant à leur planification, leur aménagement et leur gestion. C'est ainsi que son contenu contient des objectifs précis et présente des outils de mise en œuvre innovants.

Autrement dit, l'Agenda vise à faire des villes des moteurs de lutte contre la pauvreté et l'exclusion, développer l'attractivité économique, protéger l'environnement et lutter contre le changement climatique, en soulignant les lignes directrices pour les programmes et les actions que les pays s'engagent à mettre en œuvre en matière d'urbanisme durable. On reconnaît le rôle de la ville dans l'estompement des risques, à travers des outils de planification, de gestion des ressources et de politiques de construction. L'enjeu repose également sur la planification comme instrument de pilotage stratégique du développement urbain intégré, en favorisant la densité et limitant le mitage au travers de politiques foncières, de mobilité et de transport, de rénovation et de régénération urbaine appropriées...

Il reste à mettre en évidence comment les acteurs publics et le pouvoir élu puissent s'approprier ces objectifs et les faire intégrer dans les documents d'aménagement et d'urbanisme comme dans les programmes et plans d'actions de la collectivité. D'emblée, il sera utile de s'ouvrir sur les partenariats nationaux et internationaux pour profiter des possibilités de financement des projets éligibles au vu des exigences de la durabilité et de l'économie verte. En sus, il est nécessaire de mener une gestion rationnelle des ressources naturelles, prévoir des infrastructures durables et renforcer des capacités de résilience. Il est toujours possible à travers les PDR, PDPP ou PAC de construire des montages technico-financiers et de formuler des initiatives et actions réalisables et faciles à mettre en œuvre.

## **b. Référentiels normatifs internationaux relatifs au développement durable des villes**

### **● Référentiels et corpus multiples**

L'urbanisation exacerbée et continue dans le monde a animé une multitude de réflexions pour transformer son allure intrinsèquement non durable à un potentiel de développement durable. Depuis au moins deux décennies, de nombreuses approches et initiatives évoluent dans le monde pour construire des modalités de coordination et de régulation de l'action collective sur la ville, et promouvoir un nouveau mode de développement urbain.

Ces actions donnent lieu à la production de concepts, de référentiels, de méthodes, d'indicateurs et de guides, sachant que la production de l'espace urbain n'est pas une question analytique simple, mais plutôt un processus complexe d'interaction à figurer dans une logique systémique à normaliser pour aboutir à un corpus conceptuel partagé

et réduire l'incertitude. Ainsi, le RFSC, l'OCDE, CGLU, le STAR Community index, l'ISO<sup>193</sup> et bien d'autres organisations régionales et mondiales ont tenté de fournir aux acteurs un cadre commun partagé des expériences qui favorise les échanges en faisant recours à des indicateurs permettant de mesurer l'aboutissement du processus de la durabilité. A titre d'illustration, le référentiel des villes et territoires durables développé par le RFSC a mis en évidence 05 dimensions et 30 objectifs esquissant la vision européenne des villes dites de demain<sup>194</sup>. Il s'agit d'un cadre référentiel ouvert, flexible, adaptable, évolutif, social et transversal.

### Vision du RFSC : 05 dimensions et 30 objectifs constituant le référentiel des villes et territoires durables



193 - RFSC : Reference Framework of Sustainable Cities (référentiel des villes et territoires durables). Cette organisation française a été créée en 2008 pour traduire de manière opérationnelle les principes de la charte de Leipzig sur les villes durables.

- OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Économiques. Cette structure a succédé en 1961 à l'Organisation Européenne de Coopération Economique (OECE) fondée en 1948. L'OCDE, qui s'est élargi au-delà de la dimension européenne, en ajoutant les États-Unis, le Canada, puis le Japon en 1964, offre aux gouvernements un forum de réflexion et d'échange pour chercher des solutions à des problèmes communs.
- CGLU : Cités et Gouvernements Locaux Unis. C'est la principale organisation mondiale de villes jumelées, née en mai 2004. CGLU qui regroupe un très grand nombre de villes et des associations dans 136 pays du monde agit dans les domaines de la démocratie locale et de la coopération décentralisée en vue de contribuer au développement local et d'améliorer les services urbains.
- STAR : Sustainability Tools for Assessing & Rating Communities. Il s'agit d'outils de développement durable pour l'évaluation et le monitoring des communautés/villes américaines.
- ISO : International Organization for Standardization (Organisation Internationale de Normalisation). C'est un organisme international composé de représentants d'organisations nationales de normalisation de 165 pays. Il est créé en 1947 pour produire des normes internationales appelées normes ISO

194 - Voir : [www.rfsc.eu](http://www.rfsc.eu)

## Indicateurs OCDE « Bien-être » et « Vivre mieux »



Source : OCDE (2011), Comment va la vie ? : Mesurer le bien-être, Éditions OCDE, Paris, <http://dx.doi.org/10.1787/9789264121195-fr>.

Le balisage des concepts, des méthodes et des processus normatifs prônant la durabilité urbaine ne manque pas. Plusieurs initiatives s'inscrivent dans la quête de la durabilité des villes, en l'occurrence les indicateurs de l'OCDE du bien-être et du vivre mieux<sup>195</sup> et les propositions du CGLU relatives aux indicateurs pour le suivi des ODD du nouvel agenda urbain; lesquelles figurent dans le document intitulé « comment définir les cibles et les indicateurs de l'Agenda post-2015 »<sup>196</sup>, établi en 2014. Cette réflexion réexamine les potentielles sources de données pour toutes les cibles de l'objectif 11 « Rendre les villes et les établissements humains inclusifs, sûrs, résilients et durables », ainsi que les cibles d'autres objectifs comportant d'importantes dimensions locales.

Une attention particulière est accordée à l'évaluation des impacts de la culture sur les dimensions sociale, économique, environnementale et culturelle du développement durable. Il a été jugé, lors du deuxième Sommet Culture de CGLU, organisé à Jeju les 11 à 13 mai 2017, que les efforts consentis au niveau international pour parvenir à un développement durable, garantir l'inclusion sociale et la croissance équitable, et réduire l'impact du changement climatique ne pourront porter leurs fruits que si les aspects culturels de la vie dans les communautés sont pris en compte.

195 - <http://www.oecdbetterlifeindex.org>

196 - <https://www.uclg.org/fr/media/nouvelles/le-document-de-travail-de-cglu-contribue-au-debat-international-sur-les-indicateurs>

En sus, le STAR community index met en exergue 10 principes et 81 objectifs et constitue le premier référentiel d'évaluation et de certification à l'intention des villes américaines<sup>197</sup>, pour leur permettre de mesurer leur performance économique, environnementale et sociale, et partant leur durabilité.

Dans le même sens, la communauté internationale dans le cadre de l'Organisation Internationale de Normalisation (ISO) essaye de capitaliser les bonnes pratiques à l'échelle mondiale et d'harmoniser les référentiels en matière de villes durables et intelligentes en vue de favoriser l'interopérabilité et la performance des espaces urbains. Les travaux du comité technique, l'ISO/TC 268, portant sur l'aménagement durable des villes et des collectivités ont débouché sur une série de normes, à savoir :

- ISO 37120 : 2014 / Développement durable des collectivités - Indicateurs pour les services urbains et la qualité de vie;
- ISO/TR 37150 : 2014 / Infrastructures communautaires intelligentes - Revue des activités existantes applicables à la métrique;
- ISO/TS 37151 : 2015 / Infrastructures communautaires intelligentes - Principes et exigences pour la métrique des performances;
- ISO/TR 37152 : 2016 / Infrastructures urbaines intelligentes - Cadre commun pour le développement et les opérations;
- ISO 37101 : 2016 / Développement durable des communautés - Système de management pour le développement durable - Exigences et lignes directrices pour son utilisation.

Les domaines abordés par la norme ISO 37120 sont multiples, à noter : Économie, Éducation, Énergie, Environnement, Finance, Secours incendie et interventions d'urgence, Gouvernance, Santé, Loisirs, Sécurité, Abris, Déchets, Télécommunications et innovation, Transports, Aménagement, Eaux usées, Eau et services d'assainissement. Grâce à son approche uniforme, cette norme permet aux villes de se comparer les unes aux autres, suivant des indicateurs qui visent à aider les villes à évaluer leur performance et leur progression.

ISO 37101 : 2016 est une norme de système de management qui définit les éléments pratiques pour aider les collectivités à implémenter un processus de durabilité. Elle les aidera à fixer des objectifs et à définir, au niveau local, une stratégie de développement durable prenant en compte les perceptions et concours de tous les acteurs. Ainsi, les objectifs de la durabilité s'étendent sur l'attractivité, la préservation et l'amélioration de l'environnement, la résilience économique, environnementale, climatique et socio-spatiale, l'utilisation responsable des ressources, la cohésion sociale et le bien-être. Ce faisant, cette norme établit, selon une approche synoptique, des exigences d'un système de management pour le développement durable dans les communautés, y compris les villes.

---

197 - Les 10 principes sont formulés comme des énoncés simples et évocateurs : Think and act systematically; Instil resiliency; Foster innovation; Redefine progress; Live within means; Cultivate collaboration; Ensure equity; Embrace diversity; Inspire leadership; Continuously improve (Penser et agir systématiquement; Instiller la résilience; Inciter à l'innovation; Redéfinir le progrès; Vivre selon ses moyens; Développer et accompagner la collaboration; Assurer l'équité; Intégrer / adopter la diversité; Soutenir le leadership; Améliorer continuellement). Depuis son lancement en 2012, plus de 50 villes américaines ont été certifiées. La version 2.0 du STAR a été publiée le 11 Octobre 2016. Voir : <http://www.starcommunities.org>



## ❖ **La norme ISO 37101 : 2016 comme opportunité de structuration du développement durable des communautés**

La description des normes de système de management dédiées à l'échelle urbaine n'est pas une fin en soi<sup>198</sup>. La finalité étant de récuser les méthodes désuètes voire les rituels de planification et de gestion de nos villes, en brossant les démarches et les bonnes pratiques portant sur l'urbain, telles qu'elles sont conçues et réussies ailleurs.

C'est ainsi qu'il sera fort intéressant de confirmer que la norme internationale Iso 37101 : 2016 construit un canevas normatif<sup>199</sup> qui se veut un vecteur pour créer un consensus local sur le développement durable, favoriser les synergies entre les différents acteurs grâce à une approche holistique, développer des approches intersectorielles et interdisciplinaires, et améliorer aussi bien l'efficacité que l'attractivité des dites communautés territoriales.

Selon cette norme, la durabilité dans une ville couvre plusieurs aspects, à savoir : Gouvernance, responsabilisation et engagement; Education et renforcement des compétences; Innovation, créativité et recherche; Santé et soins; Culture et identité collective; Vivre ensemble, interdépendance et solidarité; Economie, production et consommation économiques et durables; Cadre de vie et environnement professionnel; Sécurité et sécurité; Infrastructures et réseaux; Mobilité; Biodiversité et écosystème. Cette norme met l'accent sur l'importance d'une décision collective quant aux objectifs, à la stratégie et à l'agenda à définir pour que les parties prenantes puissent ainsi s'approprier de l'approche de développement durable adoptée et s'y engager. Elle se base sur le modèle « Planifier - Mettre en œuvre - Contrôler - Agir » (Plan - Do - Check - Act, PDCA), qui peut être décrit brièvement comme suit<sup>200</sup> :

- Planifier (Plan) : établir les objectifs et les processus nécessaires à l'obtention de résultats conformes aux finalités de la communauté territoriale.
- Mettre en œuvre (Do) : mettre en œuvre les processus et atteindre les objectifs.
- Contrôler (Check) : suivre et mesurer les processus par rapport à la politique, aux objectifs et aux engagements de la communauté territoriale, et rendre compte des résultats.
- Agir (Act) : entreprendre les actions nécessaires pour améliorer les performances.

La suivante illustre la façon dont la norme ISO 37101 suit une approche PDCA pour le management du développement durable au sein des communautés territoriales.

Les étapes stratégiques sont itératives, tandis que les étapes opérationnelles sont séquentielles. C'est leur mise en œuvre combinée qui aide les communautés territoriales à devenir plus durables, résilientes et intelligentes.

Vu que ce cadrage permet de satisfaire les obligations de conformité et spécifie les exigences pour mettre en œuvre un système de management permettant d'intégrer le développement durable à l'échelle d'un territoire, **nos collectivités territoriales sont appelées à profiter de tel système référentiel majeur** pour asseoir et structurer le

198 - Pour saisir le canevas méthodologique de la norme Iso 37101 : 2016, voir l'annexe n°2.

199 - La structure de ladite norme s'articule autour de dix axes, intitulés comme suit : Domaine d'application, Références normatives, Termes et définitions, Contexte de l'organisme, Leadership, Planification, Support, Réalisation des activités opérationnelles, Évaluation des performances et Amélioration.

200 - <https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:37101:ed-1:v1:fr>

développement durable au niveau de leurs espaces de compétence. C'est une boîte à outils à même de leur aider à élaborer leurs propres plans d'action et leurs indicateurs de performance, selon les spécificités et enjeux locaux.

**A l'occasion d'un PAC, PDR, PDPP ou encore lors de l'élaboration de son agenda 21 local, la collectivité territoriale en question ne doit pas perdre de vue ce référentiel normatif** dans le but de mieux saisir les rapports d'interaction qui président aux logiques spatiales, économiques, socio-culturelles et environnementales, dont les éléments sont discontinus, aléatoires et incertains.

### **c. Le cadrage conceptuel et normatif comme appui au développement durable des villes**

Le temps comme l'espace sont générateurs de contingences pour la planification et la gestion de la ville. C'est pourquoi l'urbain constitue davantage un espace central de réflexion, de délibération, de décision et d'action ainsi incarnant une volonté des instances internationales de rompre avec des pratiques éphémères et non pondérées pour amorcer et s'engager dans des réajustements structurels chers à la durabilité des villes. Cette ligne de conduite est mise en lumière à travers les chartes sur les villes durables et les enseignements y afférents pouvant enrichir les réflexions et les initiatives portant sur les villes au Maroc.

#### **❖ Les chartes sur les villes durables : Lignes directrices et enseignements**

Le cadrage conceptuel et normatif est, de plus en plus, perçue comme soubassement au développement durable des villes. Les chartes sur les villes durables, comme celles d'Alborg, Leipzig ou Quito, constituent une source d'inspiration pour les dirigeants des villes au Maroc pour instiller la culture de la durabilité dans les politiques publiques urbaines.

#### **❖ Chartes d'Aalborg : engouement des villes européennes pour la durabilité**

En Europe comme partout en occident, le dogmatisme de l'idéologie fonctionnaliste dans la planification et la production des villes est remis en question. La charte d'Aalborg<sup>201</sup> de 1994, considérée avant tout comme une prise de conscience des problèmes urbains, met l'accent sur les traits et les principes de la ville durable en opposition aux tendances de l'urbanisme fonctionnaliste à tel point que l'on peut considérer que la charte d'Aalborg est une anti-charte d'Athènes.

Dans cette conférence, on a affiché la volonté de s'engager à des aménagements urbains durables, prenant en considération les densités, les centralités, la limitation de la mobilité motorisée, la réduction des niveaux d'exploitation des ressources, le réchauffement climatique et l'intoxication des écosystèmes.

Cela requiert une économie qui investit dans la conservation du capital naturel et qui préconise des rentabilités vertes. Cette logique vante de nouveaux styles de gouvernance étayés sur la démocratisation des processus décisionnels locaux, l'éducation, la durabilité, la subsidiarité dans la gestion de la chose publique locale, la coopération citoyenne entre tous les partenaires, entreprises et groupes d'intérêt. Le tableau suivant retrace les axes et engagements majeurs de la charte d'Aalborg (1994) et la charte d'Aalborg+10 (2004) :

---

201 - La charte d'Aalborg est le manifeste de la conférence européenne sur les villes durables qui s'est tenue à Aalborg, Danemark, le 27 mai 1994.

La charte d'Aalborg	La charte d'Aalborg+10
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le rôle des villes européennes</li> <li>• La notion et les principes de la durabilité</li> <li>• Les plans locaux de durabilité</li> <li>• La durabilité, un processus d'innovation au plan local</li> <li>• La négociation : méthode de résolution des problèmes</li> <li>• L'économie urbaine vers la durabilité</li> <li>• Une justice sociale pour une durabilité urbaine</li> <li>• Un aménagement durable du territoire</li> <li>• Une mobilité urbaine durable</li> <li>• La responsabilité / changement climatique mondial</li> <li>• La prévention de l'intoxication des écosystèmes</li> <li>• L'autogestion au plan local, condition de la durabilité</li> <li>• Les citoyens, protagonistes de la durabilité, et la participation de la collectivité</li> <li>• Les instruments de la gestion urbaine orientés vers la durabilité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gouvernance : décisions dans un esprit d'ouverture, de responsabilité ...</li> <li>• Gestion locale vers la durabilité : renforcer l'Agenda 21 local et autres processus de durabilité</li> <li>• Biens naturels communs : améliorer la qualité de l'eau, des sols, de l'air...</li> <li>• Mobilité améliorée, trafic limité : développer un plan urbain de mobilité intégré et durable</li> <li>• Consommation responsable et choix de style de vie : éviter les consommations d'énergie inutiles et améliorer l'efficacité énergétique...</li> <li>• Planification et conception : éviter la prolifération urbaine, densités appropriées ...</li> <li>• Actions locales pour la santé : réduire les inégalités / santé et lutter contre la pauvreté</li> <li>• Economie locale vivante et durable : soutenir l'emploi local et les entreprises émergentes...</li> <li>• Équité sociale et justice : assurer l'accès équitable aux services publics, à l'éducation, à l'emploi...</li> <li>• Du local au global : favoriser le principe de justice environnementale...</li> </ul>

Il s'avère que les engagements de la charte d'Aalborg se sont renforcés en 2004. En matière de gouvernance, il a été décidé de continuer à développer une vision largement partagée et à long terme d'une ville durable, développer la participation et les compétences en matière de développement durable dans la communauté locale et l'administration municipale. Cette charte a invité tous les acteurs de la société locale à participer réellement à la prise de décision à prendre dans un esprit d'ouverture, de responsabilité et de transparence. La coopération se souscrit alors à un esprit de partenariat avec les municipalités voisines, d'autres villes et d'autres niveaux d'administration et de gouvernement.

La gestion locale a été orientée vers la durabilité en incitant au renforcement de l'Agenda 21 local, à une gestion intégrée en définissant des calendriers pour la mise en œuvre des engagements d'Aalborg avec un système de suivi et d'évaluation. Les aspects concernant la durabilité sont devenus centraux dans les processus décisionnels urbains, sachant que l'allocation des ressources est basée sur des critères de durabilité fins.

Il va sans dire que sur le registre des biens naturels communs, les villes européennes se sont entendues sur la réduction de la consommation d'énergie primaire en faveur des énergies renouvelables. L'objectif a été également d'optimiser l'utilisation de l'eau, de valoriser la biodiversité, et d'étendre les zones naturelles et les espaces verts, sans omettre de favoriser l'agriculture et la sylviculture durables.

À l'évidence, l'enjeu de la durabilité passe inéluctablement par l'amélioration de la mobilité, l'augmentation de la part des déplacements assurés par les transports en

commun, à pied et en bicyclette, suivant un plan de déplacements urbains qui cible, entre autres, l'atténuation de l'impact des transports sur l'environnement et la santé publique. Des questions comme la gestion, le traitement et le recyclage des déchets selon des normes préétablies ou comme la production et la consommation durables, et notamment les produits éco-labellisés trouvent tout naturellement leur place dans une telle charte.

Quant à la planification urbaine qui est au cœur des réflexions sur la ville durable. La charte a exhorté qui de droit à faire la ville sur la ville, en réutilisant les friches urbaines pour éviter l'étalement urbain démesuré. Assurer une mixité urbaine et un équilibre entre bassins d'emploi, et bassins d'habitat, la mise en valeur de l'héritage culturel urbain l'atténuation des gaz à effet de serre, la prévention ayant trait aux changements climatiques et bien d'autres engagements en matière de santé publique, d'économie locale, d'équité sociale ont marqué le manifeste d'Aalborg +10.

### ❖ **Charte de Leipzig : 2007**

La charte de Leipzig : 2007 a réitéré la volonté des villes à améliorer leurs contributions aux résultats du développement durable. De l'intelligence à la résilience de l'urbain, les préoccupations sont constantes de :

- mieux tirer profit des approches d'une politique de développement urbain intégrée :
  - créer et préserver les espaces publics de qualité,
  - moderniser les réseaux d'infrastructure et augmenter le rendement énergétique,
  - mener une politique d'innovation active dans le domaine de l'éducation et de la formation;
- accorder un intérêt particulier aux quartiers urbains défavorisés dans le contexte de l'ensemble des villes concernées :
  - pérenniser les stratégies de mise en valeur des qualités urbanistiques,
  - renforcer l'économie locale et la politique locale de marché du travail,
  - engager une politique active d'enseignement et de formation en faveur des enfants et des jeunes,
  - encourager la mise en place d'un système de transport urbain performant et à la portée de tous.

Ces initiatives couronnées par des plans d'actions concrets et mesurables via des indicateurs d'évaluation ont évolué au fil des années. Initialement, les efforts ont été axés sur la lutte contre les précarités et les déficiences urbaines en faisant du logement décent, des infrastructures, des équipements et du cadre de vie dans la ville des paris à gagner en vue de juguler les déficits et de répondre aux urgences socio-économiques et environnementales. Les priorités ont pris, ensuite, la forme de perspectives qui portent sur l'élaboration collective des représentations sur le devenir de la ville en essayant de se procurer les conditions nécessaires à la maîtrise des mutations et de devancer les changements urbains. Les outils de gestion, de planification, de financement, de management et de gouvernance des villes sont au cœur des dites préoccupations.

## Annexe 3: Liste du Groupe de travail chargé de la rédaction du rapport

<b>Président de la Commission</b>	M. Abdellah MOUTTAQI
<b>Rapporteur du thème</b>	M. Abderrahim KSIRI
<b>Membres du Groupe de travail</b>	Mme. Hakima NAJI Mme. Mina ROUCHATI Mme. Nouzha ALAOUI M. Khalil Bensami
<b>Experts internes</b>	M. Hassan AGOUZOUL Mme. Nasma JRONDI
<b>Expert externe</b>	M. Abdelouahed IDRISSE

## Annexe 4: Liste de la Commission permanente chargée des affaires de l'environnement et de développement durable

<b>Catégorie des Experts</b>
Ahmed Rahhou
Ilali Idriss
Lamrani Amina
Mokssit Abdellah
<b>Catégorie des Syndicats</b>
Baba Aabane Ahmed
Bensami Khalil
Boujida Mamhamed
Boukhlafa Bouchta
Bouzaachane Ali
Chahbouni Noureddine
Essaïdi Mohamed Abdessadek
Rouchati Mina
Zidouh Brahim
<b>Catégorie des Organisations et Associations Professionnelles</b>
Kamaleddine Faher
Bencherki Abdelkrim
Mouttaqi Abdellah
Riad M Hammed
Ziani Moncef
<b>Catégorie des Organisation et Associations œuvrant dans les domaines de l'économie sociale et de l'activité associative</b>
Alaoui Nouzha
Hakima Naji
Gaouzi Sidi Mohamed
Ksiri Abderrahim
Benkaddour Mohamed
Sjilmassi Tarik
<b>Catégorie Membres de Droits</b>
Ahmidouch Said
Yazami Driss

## Annexe 5: Liste des acteurs auditionnés

Thème	Intervenants
Intégration de la durabilité dans les politiques publiques	M. BERRA, Directeur au Ministère de l'Habitat et de la politique de la ville
Intégration de la durabilité dans les politiques publiques	Mme. Badria BENJELLOUN, chef de division de l'urbanisation des villes /Ministère de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire
Normalisation de la durabilité	M. Saïd TAIBI DG de l'IMANOR Institut Marocain de la Normalisation
Intégration de la durabilité dans les politiques publiques	M. Toufik BENALI, Directeur de l'urbanisme, Ministère de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire
Nouvel Agenda Urbain	M. FADILI représentant de UN HABITAT à Rabat
Gouvernance durable des villes du Maroc / consultation des citoyens/ Rôle de la citoyenneté: devoirs et droits	<ul style="list-style-type: none"> <li>• M. Sekkal, Association des régions du Maroc, Président de la région de Rabat – Kénitra</li> <li>• Pr Abdelkader Kaioua, Expert en gouvernance locale</li> <li>• M. Rabie Khamlich, Président de l'Observatoire de Protection de l'environnement et des monuments historiques de la ville de Tanger</li> <li>• M. Abdelali Mestour, Forum de citoyenneté</li> <li>• DGCL</li> <li>• M. Hervé Hoquart, Expert de la Banque Mondiale</li> </ul>
Attractivité et compétitivité économique soutenable des métropoles et des villes: positionnement des métropoles sur les chaînes de valeurs régionales et mondiales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agence pour l'aménagement de la vallée du Bouregreg</li> <li>• CGEM</li> <li>• DEPF du ministère de l'économie et des finances,</li> <li>• Ministère de l'industrie et du commerce, de l'investissement et de l'économie numérique</li> <li>• MEDZ</li> <li>• Banque Mondiale</li> </ul>
Gestion du budget des villes, et fiscalité et nouveaux outils de financement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FEC</li> <li>• Ministère de l'économie et des finances</li> <li>• Trésorerie Générale</li> <li>• Ministère de l'intérieur</li> <li>• Conseil communal de la ville de Marrakech</li> <li>• Banque Mondiale</li> </ul>

Enseignements de villes pilotes lancées par le groupe OCP	<p>Groupe OCP : Retour d'expérience de développement des nouvelles villes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ville verte Mohamed VI de Benguerir</li> <li>• Pôle Urbain de Mazagan</li> <li>• Fom El Oued</li> </ul>
Planification urbaine stratégique et aménagement urbain durable	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mme Firdaouss OUDSIDHOUM, experte UNESCO en villes durables</li> <li>• M. Tawfik Adyel, expert</li> </ul>
Enseignements des projets des villes nouvelles	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Groupe Al Omrane</li> <li>• CDG Developpement</li> </ul>
Villes durables et empreinte écologique des villes	Mehdi Gaoudi, Membre de de l'Alliance Marocaine des Collectivités Territoriales pour le Climat
Enseignements de villes pilotes lancées par le groupe OCP	Visite de la ville nouvelle Mohamed VI de Benguerir
Planification urbaine stratégique et aménagement urbain durable	M. le SG de la Waliya de la région de Casa – Settat
Dynamique de la pauvreté, inclusion, Services sociaux de base (éducation santé, sécurité, eau, électricité espaces verts,...) Politique de l'habitat durable et accès au logement	<ul style="list-style-type: none"> <li>• M. David GOEURY, Chercheur dans l'urbanisation durable des villes moyennes et notamment des villes oasiennes</li> <li>• FNPI</li> <li>• Pr Abdellah Lehzam, expert en planification stratégique</li> </ul>
Transition vers des villes durables: défis et opportunités	<p>Séminaire sur le développement durable des villes en partenariat avec la Banque mondiale :</p> <p>Scope international et national avec des experts internationaux et nationaux</p>
Logistique	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AMDL</li> <li>• Ministère de l'intérieur, DGCL</li> <li>• Fédération nationale de transport</li> </ul>
Transport, connectivité inter villes et mobilité urbaine	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Agence Casa Transport</li> <li>• Société MDINA BUS</li> <li>• Banque Mondiale</li> </ul>
Planification et conception urbaine	<ul style="list-style-type: none"> <li>• M. Fouad Serghini, Directeur de l'ADER (Agence pour la dédensification et la réhabilitation de la médina de Fès)</li> <li>• M. Fathallah Debbi, Expert</li> <li>• M. Omar Idrissi, Directeur du bureau d'études de la ville</li> </ul>
Planification et conception urbaine, volet sociétal	Pr Abderrahmane Rachik, sociologue en urbanisme



Innovation, créativité et recherche / Culture et identité de la communauté	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ministère de la culture, Ministère de l'urbanisme</li> <li>Ministère de la recherche et de l'enseignement supérieur</li> <li>Présentation par M. AGOUZOU des conclusions de l'avis du Comité économique et social européen sur la culture et la ville</li> </ul>
Système d'alerte et de Gestion des crises et des catastrophes naturelles	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ministère des affaires générales</li> <li>Ministère de l'intérieur</li> <li>Lydec</li> </ul>
Réduction de la pollution liquide solide et de l'air, Gestion des ressources naturelles et de la biodiversité, préservation du littoral, adaptation et résilience climatique des villes, villes vertes et intégration de la dimension de la protection de l'environnement, agriculture urbaine	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ministère délégué chargé de l'environnement,</li> <li>Ministère de l'intérieur</li> <li>Plan climat régional : directrice régionale de l'environnement de la région sous massa</li> </ul>
Plan énergie des villes : efficacité énergétique de l'urbanisme et énergies renouvelables,	<ul style="list-style-type: none"> <li>MASEN</li> <li>AMEE</li> <li>ONEE</li> <li>Pr Abdellatif TOUZANI, Expert en efficacité énergétique</li> </ul>

## Liste des ateliers thématiques

N°	Thèmes
1	Ministère de l'Habitat et de la politique de la ville
2	Ministère de l'urbanisme de l'aménagement du territoire et de la politique de la ville
3	Villes intermédiaires
4	Enseignements des projets des villes pilotes
5	Gouvernance institutionnelle des villes du Maroc/ consultation des citoyens/ Rôle de la citoyenneté : devoirs et droits
6	Attractivité et compétitivité économique soutenable des métropoles et des villes : positionnement des métropoles sur les chaînes de valeurs régionales et mondiales
7	Planification urbaine stratégique et aménagement urbain durable / Gestion du foncier et des terres
8	Gestion du budget des villes, financement de l'urbanisation et fiscalité et nouveaux outils de financement
9	Dynamique de la pauvreté et service sociaux de base (éducation santé, ...) et politique de l'habitat durable et accès au logement

<b>10</b>	Logistique, connectivité inter villes et mobilité urbaine et aménagement numérique
<b>11</b>	Système d'alerte et de Gestion des crises et des catastrophes naturelles
<b>12</b>	Réduction de la pollution liquide solide et de l'air, Gestion des ressources naturelles et de la biodiversité, empreinte énergétique des villes et résilience climatique des villes, villes vertes et intégration de la dimension de la protection de l'environnement
<b>13</b>	Innovation, créativité et recherche / Culture et identité de la communauté

## Annexe 6 : Références bibliographiques

### • Ouvrages

- Alice Gil-Beuf : ville durable et transport collectif : le Transmilenio à Bogotá, Annales de géographie 2007.
- Claude Chaline : Les politiques de la ville, presses universitaires de France, 1997.

### • Thèses - PFE

- Naima El Qessouar : L'espace vert au Maroc, Essai d'analyse, Cas de la ville de Tanger, mémoire de Troisième Cycle pour l'obtention du Diplôme des Etudes Supérieures en Aménagement et Urbanisme, INAU, 2009.
- Sylvain Richard : La politique et la place des espaces verts en milieu urbain, Projet de fin d'étude de master en géographie, Université François-Rabelais, 2013, Tours.

### • Rapports – études

- AFD, Banque mondiale, Thierry Paulais : Financer les villes d'Afrique, L'enjeu de l'investissement local, Publié par Pearson Education France, 2012
- Agbelie, I., S. Bawakyillenuo et X. Lemaire : Waste-to-energy : African cities can transform their energy landscapes, 2015
- A l'horizon 2025 par rapport à 2007
- ASTERES : Les espaces verts urbains, Lieux de santé publique, vecteurs d'activité économique, Rapport établi pour le compte de l'union nationale des entreprises du paysage, Mai 2016
- BAD : Mettre fin aux conflits et consolider la paix en Afrique : Un appel à l'action, 2014
- BAD, OCDE et PNUD : Perspectives économiques en Afrique, Villes durables et transformation structurelle, Éditions OCDE, 2016
- BAD : Mettre fin aux conflits et consolider la paix en Afrique : Un appel à l'action, 2014
- BAD / Fonds pour le Changement Climatique en Afrique : Rapport annuel 2015, 2016
- BAD : Note sur la BAD et la finance climatique en Afrique, 2015
- BAD : Indicateurs sur le genre, la pauvreté et l'environnement sur les pays africains, 2014
- Banque mondiale : Competitive Cities for jobs and Growth : What, Who, and How, Banque mondiale, Washington DC. 2015
- Banque mondiale : le Maroc à l'horizon 2040 : capital immatériel et les voies de l'émergence économique, 2016

- CESE : Exigences de la régionalisation avancée et défis de l'intégration des politiques sectorielles, Rapport de l'auto-Saisine n° 22/2016, Imprimerie Sipama, 2016
- CESE : le système fiscal marocain : développement économique et cohésion sociale, Auto-Saisine n° 9/2012, Imprimerie Cana Print, 2013
- CESE : Etude d'impact des dérogations dans le domaine de l'urbanisme, Rapport de la saisine n° 11/2014, Imprimerie Sipama, 2014
- CESE : L'économie de la culture, rapport de l'auto-saisine n°25/2016, 2016
- CESE : Inclusion des jeunes par la culture, rapport de l'auto-saisine n°3/2012, 2012
- CESE : Développement du monde rural : enjeux et défis
- Chantal Gagnon (sous la supervision de) : Montréal durable, 2016-2020, Ensemble pour une métropole durable, Canada, 2016
- Cour des comptes : la fiscalité locale, rapport de synthèse, mai 2015
- Département ministériel chargé de l'environnement / Banque mondiale : Rapport sur le coût de la dégradation de l'environnement au Maroc, Janvier 2017
- Département Ministériel de l'Environnement, Observatoire National de l'Environnement du Maroc : Rapport sur l'Etat de l'Environnement du Maroc, document de synthèse, octobre 2001
- Département ministériel chargé de l'environnement, contribution déterminée au niveau national dans le cadre de la CCNUCC, NTC Maroc, septembre 2016
- Département ministériel de l'urbanisme, Direction de l'urbanisme : Normes urbaines des équipements collectifs de proximité, 2005
- Département ministériel chargé de l'environnement / Banque mondiale : Rapport sur le coût de la dégradation de l'environnement au Maroc, Janvier 2017
- Département ministériel chargé de l'environnement : rapport sur les métiers-emplois de l'environnement pour la promotion de l'emploi environnemental comme appui à l'INDH, 2011
- Direction de la Communication de Lille Métropole Communauté urbaine : Rapport développement durable, La Monsoie, septembre 2013
- Département ministériel chargé de l'Environnement : Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques, premier rapport biennal actualisé du Maroc, 2016
- Département ministériel chargé de l'Environnement : CCNUCC, 1er rapport biennal actualisé du Maroc, 2016
- Haut-Commissariat au Plan : Les sources de la croissance économique au Maroc, Septembre 2005
- Legatum Institute : The Africa Prosperity Report, 2016

- Lille Métropole Communauté urbaine, Rapport développement durable, La Centrale – Lens, octobre 2012
- Ministère de l'Economie et des Finances, Direction des Etudes et des prévisions Financières : Compétitivité des exportations marocaines : quel bilan ?, mai 2013
- Ministère de l'Economie et des Finances, 2016 et Banque mondiale : le Maroc à l'horizon 2040 : capital immatériel et les voies de l'émergence économique, 2016
- Ministère de l'Economie et des Finances, Direction des Etudes et des prévisions Financières : Tableau de bord sectoriel, mai 2015
- Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, Direction de l'Aménagement du Territoire : Étude relative à l'élaboration de la Stratégie Nationale de Gestion du Foncier, Rapport de la mission II : Etat des lieux et diagnostic territorial, 2016
- Ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Eau et de l'Environnement, Direction de la Surveillance et de la Prévention des Risques : rapport national sur la prévention des désastres, document de synthèse, Janvier 2005
- Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, Direction de l'Aménagement du Territoire : Étude relative à l'élaboration de la Stratégie Nationale de Gestion du Foncier, Rapport de la mission II : Etat des lieux et diagnostic territorial, 2016
- Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique / Agence Marocaine de Développement de La Logistique (AMD L) : La Stratégie Logistique au Maroc, Bilan et perspectives de développement, publication de l'AMD L n°16, Edition 2016
- Ministère délégué auprès du Ministère de l'Energie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement, chargé de l'Environnement & Groupe de la banque mondiale : Rapport sur le coût de la dégradation de l'environnement au Maroc, 2017
- Ministère des Prévisions Economiques et de la Planification : les infrastructures de base, 2000-2004
- Ministère délégué auprès du Ministère de l'Energie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement, chargé de l'Environnement & Groupe de la banque mondiale : Rapport sur le coût de la dégradation de l'environnement au Maroc, 2017
- Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Eau et de l'Environnement : Direction de l'Aménagement du Territoire : Le Schéma National de l'Aménagement du Territoire, document de synthèse, impression édition Okad, Août 2004
- Ministère de l'Environnement et du Développement Durable & Agence Nationale de Protection de l'Environnement : Les Indicateurs de l'Environnement en Tunisie, 2008
- OCDE : Green Growth in Cities, Études de l'OCDE sur la croissance verte, Éditions OCDE, Paris, 2013
- OCDE : Competitive Cities in the Global Economy, Éditions OCDE, Paris, 2006
- The global innovation index 2016 : Winningwith global innovation, publié le 26 mars 2017

- Transformation structurelle, Éditions OCDE, 2016
- Trésorerie Générale du Royaume, atelier organisé par le CESE sur « gestion du budget et de la fiscalité des villes et innovation de nouveaux outils de financement local », 01 février 2017
- l'UNESCO, vers 2030, Edition UNESCO, Impression Graphius à Gand, 2016
- Union Africaine, Nations Unies / Commission économique pour l'Afrique, Groupe de la BAD, PNUD : Evaluation des progrès réalisés en Afrique pour atteindre les objectifs du millénaire pour le développement, Rapport 2015

#### • **Conférences, congrès et ateliers**

- Conférence mondiale des Nations Unies sur la réduction des risques, 2015
- Hervé Hocquard, expert de la banque mondiale, atelier organisé par le CESE sur « gestion du budget et de la fiscalité des villes et innovation de nouveaux outils de financement local », 01 février 2017
- Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, Direction de l'Urbanisme, Atelier, Les villes durables au Maroc, CESE, 08 septembre 2016

#### • **Textes juridiques et administratifs**

- Arrêté ministériel n°001/16.00 du 23-11-2009
- Articles 136, 140 & 143 de la constitution de 2011
- Article 145 de la constitution de 2011
- Articles 88, 89 & 90 de la loi 111.14
- Articles 13, 14, 15, 27, 136 et 139 de la constitution de 2011
- Article 120 de la loi organique 113-14 relative aux communes
- Article 111 de la loi organique 112-14 relative aux provinces et préfectures
- Article 117 de la loi organique 111-14 relative aux régions
- Articles 43, 83, 87 et 92 de la loi organique 113-14 relative aux communes
- Articles 44 et 94 de la loi organique 112-14 relative aux provinces et préfectures
- Article 101 de la loi organique 113-14 relative aux communes
- Article 37 de la loi 12-90 relative à l'urbanisme
- Article 59 de la loi n°7-81
- Articles 88 et 90 de la loi organique 111-14 relative aux régions
- Articles 3, 8 et 10 de la loi 47.09 relative à l'efficacité énergétique

- Article 32 du décret d'application de la loi n°22.80 relative à la conservation des monuments historiques, des sites, des inscriptions, des objets d'art et d'antiquité en date du 25 décembre 1980
- Articles 31 et 35 du dahir n°1.11.91 du 27 Chaabane 1432 (29 juillet 2011)
- Articles 1, 2, 13 et 20 du Dahir n° 1-14-09 du 4 jourmada I 1435 (6 mars 2014) portant promulgation de la loi cadre n° 99-12 portant charte nationale de l'environnement et du développement durable
- Articles 28, 29 & 30 du Dahir n° 1-14-09 du 4 jourmada I 1435 (6 mars 2014) portant promulgation de la loi cadre n° 99-12 portant charte nationale de l'environnement et du développement durable
- Chapitres V et VI de la loi organique 113-14 relative aux communes
- Chapitre III de la loi 113-14
- Chapitres IV et V de la loi organique 111-14 relative aux régions
- Chapitre IV et V de la loi organique 112-14 relative aux provinces et préfectures
- Charte de la Terre (1999)
- Code national de l'énergie pour les bâtiments de 2011
- Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance de 1979
- Dahir n° 1-14-09 du 4 jourmada I 1435 (6 mars 2014) portant promulgation de la loi cadre n° 99-12 portant charte nationale de l'environnement et du développement durable (BO n° 6240 du 20 mars 2014)
- Dahir n° 1-10-15 du 26 safar 1431 (11 février 2010) portant promulgation de la loi n° 12-06 relative à la normalisation, à la certification et à l'accréditation, BO n° 5822 du 1errabii II 1431(18-3-2010).
- Dahir n° 1-03-59 portant promulgation de la loi n°11-03 relative à la protection et à la mise en valeur de l'environnement
- Dahir n° 1-3-60 portant promulgation de la loi n°12-03 relative aux études d'impact sur l'environnement
- Dahir n° 1-03-61 portant promulgation de la loi n°13-03 relative à la lutte contre la pollution de l'air
- Dahir n° 1-92-7 (15 hija 1412) portant promulgation de la loi n° 25-90 relative aux lotissements, groupes d'habitations et morcellements (B.O. 15 juillet 1992)
- Décret (2001 : 1063) relatif au traitement des déchets
- Loi n°2015-992 du 17 Aout 2015 relative à la transition énergétique
- Loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement

- Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement
- Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010
- Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999
- Loi fédérale sur le développement durable de 2008
- Loi sur l'efficacité énergétique de 1992
- Loi sur l'environnement et le changement climatique 2016
- Loi (1999 : 673) régissant la taxation relative aux déchets
- Loi sur l'encadrement de la croissance verte faible en émission de carbone (2009)
- Loi sur l'allocation des quotas d'émissions de GES (2012)
- Loi organique n°04-2005 du 8 avril 2005 portant sur la protection, la sauvegarde et la promotion de l'environnement
- Loi foncière n°08-2005 du 14-07-2005 portant sur le Régime Foncier au Rwanda

#### • Sites Internet

- <http://dx.doi.org/10.1787/9789264027091-en>
- <http://www.banquemondiale.org/fr/topic/urbandevelopment/overview>
- <http://doi.org/10.1023/A:1022860800744>
- [http://www.hcp.ma/Population-du-Maroc-par-annee-civile-en-milliers-et-au-milieu-de-l-annee-par-milieu-de-residence-1960-2050\\_a677.html](http://www.hcp.ma/Population-du-Maroc-par-annee-civile-en-milliers-et-au-milieu-de-l-annee-par-milieu-de-residence-1960-2050_a677.html)
- [http://www.environnement.gov.ma/images/Mde\\_PDFs/Le\\_Cout\\_de\\_la\\_Degradation\\_de\\_l-Environnement\\_au\\_Maroc.pdf](http://www.environnement.gov.ma/images/Mde_PDFs/Le_Cout_de_la_Degradation_de_l-Environnement_au_Maroc.pdf)
- [www.rfsc.eu](http://www.rfsc.eu)
- <http://www.oecdbetterlifeindex.org>
- <https://www.uclg.org/fr/media/nouvelles/le-document-de-travail-de-cglu-contribue-au-debat-international-sur-les-indicateurs>
- <http://www.starcommunities.org>
- <https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:37101:ed-1:v1:fr>
- <http://www.tangermedzones.com/fr/chiffres-cles>
- <http://EconPapers.repec.org/RePEc:csa:wpaper:2015-11>
- <http://dx.doi.org/10.1787/9789264195325-en>
- [www.urbanafrika.net/urban-voices/waste-to-energy-african-citiescan-transform-their-energy-landscapes](http://www.urbanafrika.net/urban-voices/waste-to-energy-african-citiescan-transform-their-energy-landscapes)



- [www.lesaffaires.com/dossier/changementsclimatiques-40-solutions-qui-font-une-la-ville-de-fes-au-maroc-seclairergrace-a-ses-dechets/583395](http://www.lesaffaires.com/dossier/changementsclimatiques-40-solutions-qui-font-une-la-ville-de-fes-au-maroc-seclairergrace-a-ses-dechets/583395)
- <http://www.leseco.ma/cop22/51751-finance-climat-les-6-engagements-des-banques-marocaines.html>
- <http://www.lillemetropole.fr/mel/institution/competences/developpement-durable/developpement%20durable-integre.html>
- <http://ville.montreal.qc.ca/portal>
- <http://ville.montreal.qc.ca>
- <http://citizenpost.fr/2015/11/suede-malmo-ville-plus-durable-deurope>
- <https://www.goodplanet.info/actualite/2010/06/29/malmoe-un-modele-pour-creer-une-ville-plus-durable/>
- <http://songdoibd.com/>
- [www.energystream-wavestone.com/2016/06/songdo-modele-villes-intelligentes-de-demain](http://www.energystream-wavestone.com/2016/06/songdo-modele-villes-intelligentes-de-demain)
- [http://www.maxisciences.com/ville/songdo-la-ville-du-futur\\_art25808.html](http://www.maxisciences.com/ville/songdo-la-ville-du-futur_art25808.html)
- <https://infoscience.epfl.ch/record/130701>
- [www.ambarwanda-paris.fr/pdf/Vision-2020-fr.pdf](http://www.ambarwanda-paris.fr/pdf/Vision-2020-fr.pdf)
- [www.bogota2016.uclg.org/fr/informations-pratiques](http://www.bogota2016.uclg.org/fr/informations-pratiques)
- <http://carfree.fr/index.php/2010/09/03/bogota-un-modele-de-revolution-urbaine/>