

# Appui au renforcement durable des capacités de Maîtrise d'Ouvrage de la Ville de Rabat (Maroc) en matière de Déplacements et Transports publics Urbains

**Abdefettah SKIK**,

*Ville de Rabat, Maroc*

**Guy PEYRETTI**

*Communauté Urbaine de Lyon, France*

**Anne BOUTIN**

*CORAIL, Lyon, France*

**RESUME:** Rabat, capitale administrative du Maroc connaît, du fait des croissances géographiques et démographiques des difficultés nouvelles en matière de déplacements, de circulation et de transport urbains. Ces difficultés ont elles-mêmes des répercussions sur les domaines économiques (*circulation des marchandises*), sociaux (*accès aux zones de scolarité et d'emploi*), sanitaires (*accès aux pôles de santé*), et environnementaux (*pollution urbaine*).

Le transport urbain relève de la compétence de la Ville de Rabat, de même que la mise en place d'un schéma directeur des transports et de la circulation, ou plan de déplacement urbain (PDU). Les responsables rbatis ont d'ores et déjà envisagé :

- La réalisation d'études sur la mise en place d'un plan de circulation et de stationnement, d'un plan de déplacements urbains (PDU),
- La construction et l'exploitation de 2 lignes de tramway 18 km en X entre Rabat, Salé et Témara,
- La modernisation du parc de véhicules de transports en commun, ...

Dans le cadre de leur convention de coopération décentralisée, la Ville de Rabat bénéficie de la part du Grand Lyon, d'un appui pour mettre en place, former et accompagner au sein de ses services une "mission déplacements" chargée de piloter ces différents projets.

## *INTRODUCTION Type area*

### *1 – PRESENTATION DE L'ENVIRONNEMENT GEOGRAPHIQUE, HUMAIN, ECONOMIQUE, SOCIAL, AU NIVEAU NATIONAL ET LOCAL*

La plupart des pays du sud du pourtour méditerranéen sont en proie aux problématiques liées au développement urbain, elles-mêmes souvent liées à un exode rural important et difficilement contrôlable. Les principales agglomérations marocaines (*Casablanca / Rabat / Fez / Tanger*) n'échappent pas à ce type d'évolution.

Se développent, en périphérie des villes, des zones d'habitat "spontané" dont les occupants ont, de par leur éloignement des pôles d'attraction et d'activité, mais également de par leur faible niveau de revenu, difficilement accès aux bassins d'emploi, aux infrastructures d'éducation et de santé, ...

L'une des approches "curatives" préconisées pour recréer les conditions d'une plus grande équité, face à l'emploi, face à l'accès à la scolarité, face à l'accès aux centres de soins, viserait à œuvrer à la

rationalisation des déplacements urbains et, plus généralement, à l'optimisation du Service Public des transports en commun au sein de l'agglomération concernée.

Mais, la décentralisation est loin d'être achevée au Maroc. Les Collectivités marocaines ne disposent ni des capacités, ni des outils nécessaires à structurer l'aménagement des espaces et des infrastructures urbains d'une manière générale, et à concevoir et optimiser leur Plan de Déplacements Urbains (PDU) en particulier.

### *2 – PRESENTATION DES POLITIQUES SECTORIELLES ET NATIONALES*

La politique des déplacements urbains apparaît, au niveau des grandes villes du Maroc que sont Rabat et Casablanca, comme une composante majeure de la stratégie de la ville.

Le transport urbain relève de l'autorité des communes, elles mêmes sous tutelle financière et

technique du Ministère de l'intérieur par le biais des Wilayas.

Le schéma directeur de transport et de circulation dont l'initiative revient aux communes puisqu'elles financent le transport public est un document qui devrait être compatible avec le SDAU et prendre appui sur ses grandes orientations.

Le schéma directeur d'aménagement urbain de l'agglomération de Rabat Salé à l'horizon 2010 a été homologué. Il prévoit un certain nombre d'actions, sans traiter ouvertement de la problématique des déplacements.

SM le Roi Mohamed VI a témoigné de l'importance de la politique de la ville comme levier pour le développement en signant en juin 2005, 4 Conventions pour la restructuration urbaine, dont 3 sont dédiées au développement urbain des villes de Rabat, Salé et Témara, notamment à travers l'amélioration du transport urbain.

L'agglomération de Rabat Salé est également le siège d'un ambitieux projet d'aménagement des rives du Bouregreg, géré par la Société SABR, filiale de la Caisse de Dépôts et de Gestion (CDG). Dans ce cadre, deux lignes de tramway de 18 km en X entre Rabat, Salé et Témara doivent être construites, puis exploitées.

### *3 – PRESENTATION DES ETUDES PREALABLES REALISEES ET/OU BILAN DES ACTIONS PASSEES ET EN COURS*

Depuis plusieurs années, Rabat souhaite mettre en place un Plan de déplacement urbain. Ce projet s'est trouvé interrompu suite à la mise en place de la nouvelle charte communale qui a transformé le statut de l'ancienne Communauté urbaine en Ville avec arrondissements.

Les responsables rbatis ont mis ce temps à profit pour finaliser les termes de références de l'étude PDU, avec l'appui de leurs partenaires étrangers (AURIF en juin 2002 et septembre 2003, dans le cadre de son ex- partenariat<sup>1</sup> avec l'Agence Urbaine de Rabat Salé, la Mission déplacements du Grand Lyon, en Avril 2003, ...).

Aujourd'hui, il reste à présenter ce projet aux différents acteurs extérieurs concernés par la problématique : syndicats professionnels des transports, associations représentatives d'usagers, entreprises publiques et privées, ...

Cette présentation se fera à l'occasion du séminaire de lancement du projet. Les termes de références seront alors définitivement validés après

prise en compte des éventuelles remarques et recommandations émises à cette occasion.

### **L'étude relative au PDU durera 24 mois et mobilisera un budget de 20 millions de DHS.**

Elle offrira une projection sur 15 ans des orientations stratégiques et techniques relatives à l'aménagement des voies et ronds points, la signalisation, les équipements, les ouvrages d'art, ...

Une composante du PDU concerne le plan de circulation et de stationnement. Cette problématique revêtant un réel caractère d'urgence, elle donnera lieu à une étude indépendante.

Ainsi, les responsables rbatis sont amenés à prendre et appliquer à court et moyen termes un certain nombre de dispositions et de mesures, dont les résultats devront s'inscrire de façon cohérente dans le futur PDU :

- Plan de circulation et de stationnement : l'étude sera lancée début 2006 sur une durée de 6 à 9 mois,
- Mise en place de deux lignes de tramway (cf. projet d'aménagement des rives du Bouregreg). Une étude est en cours de réalisation et devrait s'achever en 2007. Le futur tramway relira les deux rives du Bouregreg. Un budget de 2500 million de DHS est dédié au futur tramway : 1000 million pour l'étude en cours, 1500 million pour le matériel roulant.
- Concession des transports urbains et inter urbains : un appel d'offre sera prochainement lancé en vue de pré - qualifier un opérateur qui prendra le réseau en charge dans le cadre d'une concession.

### *I – DIAGNOSTIC ET PROBLEMES A RESOUDRE PAR LE PROJET*

#### *1.1 – ORIGINE DU PROJET*

Sous l'effet de la pression démographique et du développement économique, la ville de Rabat a subi de profondes transformations. Une urbanisation accrue conjuguée au sous équipement de nouvelles zones d'habitation dans les périphéries impose le recours aux moyens de transports.

Le réseau de voirie supporte difficilement les flux motorisés qui y convergent. L'utilisation "anarchique" de l'espace urbain inextensible et insuffisamment aménagé pour un trafic en augmentation constante est à l'origine de nombreux

<sup>1</sup> Le partenariat de l'AURIF a été transféré à Agence Urbaine de Casablanca

embouteillages qui paralysent la ville, notamment aux heures de pointes.

En l'absence de système de transport en commun performant et efficace, l'usage intensif des moyens de transport individuels gêne le système de déplacements des citoyens et porte préjudice à leur qualité de vie (pollution atmosphérique et sonore).

Les enjeux liés au problème des déplacements en milieu urbain se posent à différents niveaux :

- ❖ Promotion des transports en commun,
- ❖ Répartition équilibrée des activités et des infrastructures dans la ville,
- ❖ Aménagement des espaces verts et des espaces de loisirs,
- ❖ Paysage urbain et environnement,
- ❖ Discriminations sociales (marginalisation, bidonvilles, ...)

Le présent projet s'inscrit dans une perspective de développement durable. Il vise à renforcer durablement les capacités de l'Agglomération Rbati pour la maîtrise d'ouvrage et la gestion rationnelle des Services Publics des déplacements urbains.

## 1.2 – STRATEGIE D'INTERVENTION

Le présent projet s'inscrit dans un contexte global autour des objectifs généraux suivants :

1. Contribuer à l'amélioration des déplacements et transports de tous types et tous modes de l'agglomération de Rabat, dans l'intérêt à court, moyen et long terme des populations, dans les domaines :

- économique (*circulation des marchandises*),
- social (*accès aux zones de scolarité et d'emploi*),
- culturel,
- sanitaire (*accès aux pôles de santé*),
- environnemental (*pollution urbaine*).

2. Renforcer les processus de mise en œuvre des politiques de décentralisation.

Les collectivités territoriales et les services de l'Etat de l'agglomération de Rabat doivent intervenir à différents niveaux et rechercher :

1. Pour remédier de façon urgente aux dysfonctionnements majeurs :

- La mise en œuvre d'outils opérationnels de gestion urbaine : plan de circulation et de stationnement

2. Pour élaborer et appliquer une politique cohérente en matière de déplacements urbains :

- la mise en œuvre d'outils stratégiques de gestion et d'aménagement urbains : Plan de Déplacements Urbains (PDU), création de réseaux de transport, ...
- Le périmètre pertinent des déplacements concernant les migrations alternantes et au sein de l'agglomération,
- L'élaboration d'outils et de méthodes : mise en place d'une "mission déplacements" création d'un SIG et d'une base de données urbaines, ...

3. Pour une évolution pertinente au niveau institutionnel :

- Le bon niveau de gestion institutionnelle et territoriale (intercommunalité, rôle des services déconcentrés de l'Etat, ...)
- La création d'une société d'exploitation publique et/ou privée (hypothèse d'une délégation de gestion)

Le présent projet vise une intervention directe aux 2 premiers niveaux. Les résultats et effets induits par les différentes actions ainsi entreprises "alimenteront" le cadre du 3<sup>ème</sup> niveau d'intervention.

Pour la Ville de Rabat, à l'initiative du projet, il s'agit d'atteindre des objectifs plus spécifiques :

1. **Renforcer la capacité de Maîtrise d'Ouvrage** de la Ville de Rabat dans le domaine des déplacements et des infrastructures de transport .

2. **Impliquer les protagonistes** des services publics, des opérateurs privés et publics dans les différents processus de conception, de préparation, de mise en œuvre et d'actualisation des outils stratégiques et opérationnels de gestion et d'aménagement urbains (PDU, Plan de circulation et de stationnement, création de réseaux de transport, ...)

3. **Assister la Ville de Rabat pour la mise en cohérence** des objectifs et des préconisations des différents outils stratégiques et opérationnels

### 1.3 – IDENTIFICATION DES BENEFICIAIRES DIRECTS ET FINAUX

Les bénéficiaires directs d'une telle opération se situent à plusieurs niveaux :

**1. La population de Rabat, Salé et Témara,** (estimée à 2 Millions d'habitants en 2002, comprenant les citadins et les personnes issues de migrations journalières), composée des catégories sociales et professionnelles suivantes :

- les populations défavorisées, hommes et femmes, (*de l'ordre de 24% de la population selon les statistiques de 2000*), par la prise en compte de leurs difficultés de déplacement et l'amélioration, à terme, de leurs capacités d'accès aux bassins d'emploi, aux centres d'éducation et de santé ;
- la classe moyenne qui emprunte régulièrement les transports en communs et les taxis, par l'amélioration de ces services, l'amélioration de la circulation et donc des temps de transport à destination du lieu de travail ;
- la classe aisée qui dispose notamment de véhicules personnels, par l'amélioration du trafic et du niveau de sécurité de la circulation ;
- les populations scolaires et estudiantines (*estimées autour de 400.000 à ce jour*) dont l'habitat est réparti sur l'ensemble de l'agglomération alors que l'essentiel des écoles et facultés sont concentrés dans le centre de Rabat, ainsi qu'à Agdal et Riad ;
- les industriels implantés sur les Zones d'Activité, pour qui la rationalisation des déplacements urbains permettra d'améliorer le transport des marchandises et les temps de transit de la production ;
- enfin la population rbatî dans son ensemble, par la diminution des facteurs causes de pollution, dont les véhicules de transport sont, à Rabat, la principale source ;

**2. la Municipalité de Rabat en charge de l'exécutif de l'opération ;**

- par le renforcement durable de ses capacités de maîtrise d'ouvrage des Services Publics sur la problématique complexe et évolutive des transports urbains, du fait de la mise en place,

de la qualification et de l'accompagnement sur différentes activités (Plan de circulation, étude relative au tramway, ...) d'une Mission Déplacements, évoluant à terme vers une équipe permanente installée au sein des services techniques de la Ville ;

- par la sécurisation d'une opération lourde (*budget de 20 million de DHS sur 24 mois*) du fait de l'encadrement assuré par les experts lyonnais et la mise en place, d'une "Démarche d'Assurance Qualité" ;
- par l'optimisation des résultats attendus de cette étude PDU du fait de l'intégration, dès l'origine du projet, de l'expérience de la collectivité lyonnaise en la matière ;

Les bénéficiaires indirects se situent aux niveaux :

**1. des communes de Témara et Salé** qui bénéficieront à terme des résultats découlant des améliorations dans les déplacements urbains.

**2. des Pouvoirs Publics (Ministères, Wilayas) et services publics de transport (RATR / ONCF / ... ) :**

- par l'instauration, au travers de la présente opération, d'une relation d'information, de concertation, de collaboration et de recherche de complémentarités entre les différents acteurs publics, dans un but commun d'optimisation des transports et d'amélioration de la circulation et de la sécurité ;
- par l'amélioration de leurs propres services de « ramassage et transport » de leurs agents (*plus de 100.000 sur l'agglomération*).

**2. des acteurs privés des transports (Régies privées / Petits taxis / Grands taxis / ... ) :**

- qui verront à l'issue de la présente opération, leur secteur d'activité réglementé, l'organisation des transports optimisée et la circulation ainsi que la sécurité, au sein de l'agglomération, nettement améliorées.

## II – PRESENTATION DE LA DEMARCHE DE PARTENARIAT

**On distingue 4 niveaux d'intervention des différents acteurs :**

### NIVEAU 1 : MANAGEMENT DU PROJET

Ces 3 acteurs constituent le Comité de Pilotage

ACTEUR	ROLE	INTERET / PROJET	CONTRIBUTION
<b>Au Maroc</b>			
Ville de Rabat	Maître d'ouvrage	En charge des déplacements urbains à Rabat	Mobilise l'équipe de la mission déplacements Dirige le Comité de Pilotage (CP) Réalise certaines activités (cf. programme)

<b>En France</b>			
Grand Lyon	Assistant à maîtrise d'ouvrage	Dispose d'un savoir faire de maître d'ouvrage / PDU	Mobilise les expertises nécessaires en interne ou externe pour la réalisation des activités
CORAIL	Maître d'œuvre	Dispose d'une expertise en ingénierie des projets de développement dans le cadre de la coopération décentralisée	Anime et coordonne le projet Pilote la composante «Valorisation des Ressources Humaines »

### NIVEAU 2 : INSTITUTIONNEL

Ces 2 acteurs marocains sont de par leur statut impliqués dans le présent projet. Ils assistent au Comité de Pilotage

ACTEUR	ROLE	INTERET / PROJET	CONTRIBUTION
<b>Au Maroc</b>			
Wilaya de Rabat	Partenaire	Tutelle financière et technique de la Municipalité de Rabat (Ministère de l'intérieur)	Est informée des résultats des activités du projet Peut être mobilisée (ressource technique)
Ministère de l'Intérieur / DGCL	Partenaire	Tutelle administrative de la municipalité de Rabat	Est informée des résultats des activités du projet

### NIVEAU 3 : PARTENAIRES ASSOCIES

Ces acteurs marocains sont directement ou indirectement concernés par la problématique des Déplacements et transports publics urbains. Ils sont informés du projet, de ses activités et résultats notamment en participant aux séminaires et réunions de travail organisés.

ACTEUR	ROLE	INTERET / PROJET	CONTRIBUTION
<b>Au Maroc</b>			
Association de la Société Civile (à identifier)	Partenaire associé	Représente et est susceptible d'intervenir auprès des usagers	Est informée des résultats des activités du projet Peut participer à certaines activités
Agence Urbaine	Partenaire associé	Est en charge de missions d'études & planification urbaine, de gestion urbaine et de contrôle	Est informée des résultats des activités du projet Peut être mobilisée (ressources techniques)

Entreprises privées et organisations professionnelles	Partenaire associé	Sont concernés par la problématique des déplacements urbains	Sont informés des résultats des activités du projet
Autres acteurs publics: Ministère de l'Urbanisme, Ministère des transports, ONCF, INAU, Commission nationale de prévention contre les accidents	Partenaire associé	Sont concernés par la problématique des déplacements urbains	Sont informés des résultats des activités du projet

#### NIVEAU 4 : PARTENAIRES OPERATEURS

Ces acteurs disposent de compétences et expertises utiles pour la réalisation des activités du projet. Ils peuvent être ponctuellement mobilisés.

ACTEUR	ROLE	INTERET / PROJET	CONTRIBUTION
<b>Au Maroc</b>			
Opérateurs de formation (à identifier : Ordre des ingénieurs, Ecole Hassania, ...)	Partenaire opérateur	Dispose de compétences et ressources formatives dans des domaines utiles au projet (formation de la Mission déplacements)	Peut être mobilisé ponctuellement
<b>En France</b>			
CETE (Centre d'Etudes Technique de l'Equipement)	Partenaire opérateur	Dispose d'une expertise notamment en matière de politiques des déplacements et interfaces avec d'autres domaines comme l'urbanisme ...	Est informé des résultats des activités du projet Peut être mobilisée (ressources techniques)
CERTU (Centre d'Etudes et de Recherche sur les Transports Urbains)	Partenaire opérateur	Dispose d'une expertise notamment dans le domaine des outils et méthodologie de gestion	Est informé des résultats des activités du projet Peut être mobilisée (ressources techniques)
SYTRAL (Syndicat des transports de l'agglomération lyonnaise)	Partenaire opérateur	Dispose d'une expertise dans le domaine de la délégation de transports	Est informé des résultats des activités du projet Peut être mobilisée (ressources techniques)
Opérateurs de formation (CNFPT, Ecole Nationale des Ponts et Chaussée...)	Partenaire opérateur	Dispose de compétences et ressources formatives dans des domaines utiles au projet (formation de la Mission déplacements)	Peut être mobilisé ponctuellement

### III – DESCRIPTION DU CONTENU DU PROJET

#### LES ACTIVITES MISES EN ŒUVRE DANS LE CADRE DU PRESENT PROJET SONT ARTICULEES AUTOUR DES 5 POLES SUIVANTS :

1. Structuration, au sein de la Municipalité de Rabat, d'une Mission Déplacement, pôle de compétences durable destiné à encadrer l'étude du Schéma Directeur.

2. Repérage, en vue de leur information, dans le cadre d'une démarche participative, des différents acteurs concernés, directement ou non par la problématique : populations (secteur associatif), entreprises privées, cadres et élus de la Ville, services déconcentrés de l'Etat, opérateurs de formation, ...

3. Structuration des relations de coopération décentralisée entre la communauté urbaine de Lyon et la Ville de Rabat, pour mobiliser les ressources, réseaux et expertises lyonnaises au profit du renforcement des capacités et des compétences de la Collectivité rbatie.

4. Ingénierie d'un dispositif permanent de renforcement et de production des compétences, et d'accompagnement des prestations des opérateurs marocains de la Maîtrise d'Ouvrage et du management du Service Public des transports urbains.

5. Installation à tous les niveaux et pour toutes les activités générées par le projet des principes fondateurs de la démarche assurance qualité.

### IV – ORGANISATION DU PILOTAGE ET DE LA MISE EN ŒUVRE AVEC LES PARTENAIRES.

**Le dispositif de mise en œuvre du projet** est piloté par une équipe projet composée de représentants du CP et des partenaires du projets, mobilisés en fonction des besoins nécessités par les différentes activités.

**Le dispositif de suivi et d'évaluation du projet** est assuré par le respect d'une démarche assurance qualité tout au long du projet.

Cette démarche est mise en œuvre grâce à :

- un comité de pilotage composé des représentants de représentants de :
- **la Ville de Rabat** (*Maître d'ouvrage*)
  - o **la Communauté Urbaine de Lyon** (Assistant à Maître d'ouvrage, *liée à la première par un Accord de Coopération décentralisée*)
  - o **l'Association CORAIL** : Organisme de Solidarité Internationale spécialisé dans l'ingénierie des projets de Coopération Décentralisée, qui assure la Maîtrise d'œuvre du projet (conception, coordination et animation du projet), ainsi que l'ingénierie des opérations de valorisation des ressources humaines.
- des réunions tous les 4 mois du comité de pilotage : validation des étapes réalisées et engagement des étapes suivantes
- une capitalisation des documents relatifs à toutes les activités engagées dans le projet
- une évaluation annuelle des activités réalisées en rapport avec les objectifs fixés
- un bilan final du projet
- la mobilisation d'un réseau d'experts pour accompagner certaines activités et valider le contenu scientifique et pédagogique des documents produits.

En outre, chaque collectivité partenaire dispose d'un réseau propre, dont les entités contribueront au projet, soit par leur participation aux séminaires et ateliers de travail, soit par la mobilisation de leurs outils et expertises mis à disposition du projet.

# V – CHRONOGRAMME DES ACTIVITÉS

CALENDRIER DES ACTIVITES (Programme indicatif de travail)

Activités principales	Année 1				Année 2				Année 3				
	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10			
<b>Composante 1 : Management du projet</b>													
<b>1.1- Sensibilisation, conception et mise en place des organisations</b>													
1.1.1- Séminaire de sensibilisation à Rabat des acteurs concernés	■	■											
1.1.2- Séminaire d'information (à Rabat ) sur les résultat intermédiaires					■								
1.1.3 - Séminaire de clôture et de présentation du bilan du projet											■		
<b>1.2- Animation et conduite du projet / démarche qualité</b>													
1.2.1 - Constitution de l'équipe projet Lyon / Rabat et du CP	■												
1.2.2 - Réunions du Comité de pilotage et de validation étape/étape	●		●	●	●	●	●	●		●			
1.2.3 - Mobilisation d'expertises complémentaires				■	■			■	■		■	■	
1.2.4 - Bilans intermédiaires				■	●			■	●				
1.2.5 - Evaluation finale										■	■	●	
<b>Composante 2 : Mise en place d'une Mission déplacement</b>													
<b>2.1- Préparation à la mise en place de la Mission</b>													
2.1.1- Atelier de travail à Rabat	■	■											
<b>2.2- Mise en place de la Mission déplacement</b>													
2.2.1- Recherche et désignation de l'équipe		■	■										
2.2.2- Elaboration du plan de formation		■	■										
2.2.3- Mise en œuvre du plan de formation			■	■	■	■	■	■	■				
2.2.4- Evaluations intermédiaires et finales de la formation						●			●				
2.2.5 - Elaboration du programme de travail de la Mission déplacement				■	■								
<b>Composante 3 : Accompagnement, encadrement et renforcement de l'Etude PDU</b>													
<b>3.1- Accompagnement des activités à court terme</b>													
3.1.1- Identification d'experts ressources à Lyon			■										
3.1.2- Réalisation des missions d'appui					■	■	■	■	■	■	■	■	
<b>3.2- Préparation et accompagnement de l'Etude PDU</b>													
3.2.1 - Mise en place démarche qualité	■	■											
3.2.2 - Mise en œuvre de l'appel d'offre et suivi de l'étude PDU			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
3.2.3- Atelier réflexion/travail "Lexique terminologies communes"			■	■									
3.2.4- Atelier de travail pour la définition des "échelles territoriales"						■	■						



## *VI – PERSPECTIVES EN FIN DE PROJET*

### **Les améliorations des capacités techniques de la Ville de Rabat en charge du management et de la gestion du Service Public des transports urbains seront concrétisées :**

- par la création d'une "Mission Déplacement" et l'accompagnement de son évolution en "service spécialisé" de la Ville, apte à manager et gérer la mise en œuvre, dans la durée, du PDU, élaboré et validé par les autorités locales, régionales et nationales ;

- par la mise en place d'un dispositif de capitalisation et de diffusion des savoir-faire de la Maîtrise d'ouvrage et du management des P.D.U., en vue d'en faire bénéficier, à terme, les autres communautés urbaines marocaines et éventuellement, voire les villes des pays de la rive sud de la Méditerranée ;

Le projet constitue enfin une contribution à la politique de décentralisation et de renforcement des capacités des collectivités territoriales de proximité : Ville / Wilaya / Région / Gouvernorat.

[Retour session](#)