

ROYAUME DU MAROC
Banque mondiale

Prêt-Programme axé sur les résultats (PPR)
Transport urbain au Maroc (P149653)

Evaluation
des systèmes environnementaux et sociaux
(ESES)

24 Mai 2015

Document produit par la Banque mondiale

TABLE DES MATIERES

Résumé	iv
Liste des acronymes et abréviations	xvii
CHAPITRE I : INTRODUCTION	1
I.1 Contexte	1
I.2 Finalités et démarches de l'ESES	1
I.3 Méthodologie	4
SECTION II : DESCRIPTION DU PROGRAMME ET DE SES EFFETS POTENTIELS	6
II.1. Contexte national	6
II.2 Principales caractéristiques de l'intervention proposée	6
II.3 Effets environnementaux du programme	8
<i>II.3.1 Généralités</i>	8
<i>II.3.2 Avantages environnementaux spécifiques</i>	8
<i>II.3.3 Risques ou impacts négatifs liés à la phase préparatoire</i>	11
<i>II.3.4 Risques ou impacts négatifs liés à la phase travaux</i>	11
<i>II.3.5 Risques ou impacts négatifs liés à la phase exploitation / fonctionnement</i>	14
II.4 Effets sociaux du programme	15
<i>II.4.1 Généralités</i>	15
<i>II.4.2 Avantages sociaux généraux</i>	15
<i>II.4.3 Avantages sociaux spécifiques</i>	16
<i>II.4.4 Risques et impacts sociaux négatifs</i>	18
II.5 Vue d'ensemble	21
<i>II.5.1 Risques environnementaux et sociaux et mesures d'atténuation</i>	21
<i>II.5.2 Bilan global des risques à la lumière des principes de base de la PO 9.00</i>	24
II.6 Conclusion générale	26
II.7 Expériences antérieures de l'emprunteur dans le programme	27
SECTION III. DESCRIPTION DES SYSTEMES NATIONAUX	29
III.1 Systèmes au niveau central et local	29
<i>III.1.1 Politiques nationales</i>	29
<i>III.1.2 Collectivités locales</i>	31
<i>III.1.3 Structures nationales apportant un appui-conseil aux Municipalités</i>	33
III.2 Evaluation des systèmes de gestion environnementale	34
<i>III.2.1 Dispositif juridique national de la gestion environnementale</i>	34
<i>III.2.2 Procédures de gestion environnementale</i>	37
<i>III.2.3 Dispositif institutionnel de la gestion environnementale au niveau central</i>	40
III.3 Evaluation des systèmes de gestion sociale	43
<i>III.3.1 Généralités</i>	43
<i>III.3.2 Dispositif juridique national de la gestion foncière</i>	45
<i>III.3.3 Propriétés privées et expropriations</i>	48
<i>III.3.4 Procédures juridiques nationales de la gestion foncière</i>	50
<i>III.3.5 Dispositif institutionnel de la gestion sociale</i>	52
SECTION IV. EVALUATION DE LA CAPACITE DE LA PERFORMANCE INSTITUTIONNELLE	54
IV.1 Adéquation des systèmes applicables	54
<i>IV.1.1 Systèmes de gestion environnementale</i>	54
<i>IV.1.2 Systèmes de gestion sociale</i>	56
IV.2 Adéquation de la capacité institutionnelle et des mécanismes de coordination	58
<i>IV.2.1 Capacités de gestion environnementale</i>	58
<i>IV.2.2 Capacités de gestion sociale</i>	58
IV.3 Adéquation de la capacité des entités de mise en œuvre	59
<i>IV.3.1 Capacités de gestion environnementale</i>	59
<i>IV.3.2 Capacités de gestion sociale</i>	59
IV.4 Capacités financières limitées	60

IV.5 Conclusion	60
SECTION V. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	63
V.1 Evaluation du système du programme	63
V.2 Mesures environnementales et sociales à intégrer dans le Plan d'Action du PPR	66
V.2.1 Guide technique	66
V.2.2 Gestion des requêtes et des plaintes	66
V.2.3 Renforcement des capacités des acteurs locaux	67
V.2.4 Plans de gestion environnementale et sociale (PGES)	68
V.2.5 Point focal « Environnement, Société et Transport urbain »	68
V.3 Mesures d'atténuation des sous-projets municipaux	69
V.3.1 Mesures spécifiques d'atténuation de l'impact environnemental	69
V.3.2 Mesures spécifiques d'atténuation de l'impact social	71
Annexes	72
Annexe 1 : Principales lois environnementales et sociales marocaines	73
Annexe 2 : Charte de l'Environnement et du Développement durable : Engagements	74
Annexe 3 : Principales caractéristiques d'un Plan de Déplacement urbain (PDU) des municipalités	75
Annexe 4 : Procédures et dispositifs de l'EIE	76
Annexe 5 : Procédures d'expropriation sous la Loi 7/81	78
Annexe 6 : Fiches et formulaire d'EIE (Avis de projet et Surveillance/Suivi environnemental de Projet)	82
Annexe 7 : Formulaire permettant le triage de sous-projets (source : INHD)	92
Annexe 8 : Rappel des principaux dispositifs de la Norme Euro 5 en matière d'émissions	94
Annexe 9 : Termes de référence : Consultant national (préparation d'un Guide technique)	95
Annexe 10 : Liste des documents consultés	99
Annexe 11 : Liste des personnes et des institutions rencontrées	101
Annexe 12 : Photos	102
Annexe 13 : Compte-rendu de la consultation des parties prenantes (23 mars 2015)	105
Liste des Encadrés	
<u>Section I :</u>	
Encadré 1.1 : Les questions essentielles de l'ESES	
Encadré 1.2 : Les trois volets de l'évaluation environnementale	
<u>Section II :</u>	
Encadré 2.1 : Bus et voyageurs des villes sélectionnées	
Encadré 2.2 : Transplantation et plantation d'arbres	
Encadré 2.3 : Respect des normes internationales en matière de pollution	
Encadré 2.4 : Liens vitaux entre le centre-ville et les zones périurbaines	
Encadré 2.5 : Autres facteurs affectant le public	
Encadré 2.6 : Procédures d'expropriation au Maroc	
Tableau des principaux risques environnementaux et mesures d'atténuation	
Encadré 2.7 Tableau des principaux risques et impacts sociaux du programme	
<u>Section III</u>	
Encadré 3.1 : La Charte Nationale de l'Environnement et du Développement durable	
Encadré 3.2 : Importants articles de la Loi 12-03 (études d'impact environnemental)	
Encadré 3.3 : Articles de la Loi 13-03 (lutte contre la pollution)	
Encadré 3.4 : Importants articles de la Loi 20-80 (protection des monuments historiques)	
Encadré 3.5 : Contenu de l'EIE	
Encadré 3.6 : Architecture institutionnelle du système EIE au Maroc	
Encadré 3.7 : Domaines de compétences et attributions des CNEIE et des CREIE	
Encadré 3.8 : Procédures de l'EIE	
Encadré 3.9 : Cadre institutionnel pour la gestion de l'environnement au Maroc	
Encadré 3.10 : Répartition des terres au Maroc (d'après leur statut juridique)	
Encadré 3.11 : Procédures d'expropriation	
Encadré 3.12 : Dispositions concernant les personnes manquant de titres officiels	
Encadré 3.13 : Procédures d'acquisition de terrain	
<u>Section IV</u>	
Encadré 4.1 : Les bureaux d'étude	
<u>Section V</u>	
Encadré 5.1 : Caractéristiques du système de suivi et évaluation environnemental	
Encadré 5.2 : Lignes directrices de l'Organisation mondiale de la Santé en matière de pollution de l'air	
Encadré 5.3 : Plan d'action de l'ESES	

RESUME

1. OBJECTIF ET CONTEXTE

Une *Évaluation des Systèmes Environnementaux et Sociaux* (ESES) a été entreprise par la Banque mondiale pour le Programme de transport urbain au Maroc. L'opération proposée, qui adopte le modèle d'un *Prêt-Programme axé sur les Résultats (PPR)*, a pour objectifs de renforcer la capacité des institutions du secteur des transports urbains en matière de planification, de mise en œuvre et de suivi des infrastructures et services ainsi que de réduire le temps de trajet en bus sur des corridors ciblés dans la zone du Programme¹.

2. PRESENTATION GENERALE DU PROGRAMME

D'une manière générale, le Programme s'inscrit dans une stratégie visant à établir un système de transport urbain, collectif et individuel qui soit durable, notamment dans les domaines financiers et environnementaux, et qui permette à l'ensemble des habitants, même les plus démunis, de satisfaire leur demande de déplacements dans des conditions raisonnables de qualité et de coût.

Le Programme est bâti autour des trois axes d'amélioration suivants :

- Renforcement de la capacité du gouvernement central à planifier et à assurer le suivi des infrastructures et services du secteur du transport urbain
- Renforcement de la capacité des municipalités à planifier, mettre en œuvre, et assurer le suivi des infrastructures et services de transport urbain
- Réduction du temps de trajet sur les corridors ciblés dans la zone du Programme via la construction de couloirs de bus et l'installation de systèmes de transport urbain (gestion de la circulation, intégration tarifaire, information aux voyageurs, etc.)².

3. OBJECTIFS ET DEMARCHE DE L'ESES

L'ESES examine les systèmes de gestion environnementale et sociale applicables au Programme en vue d'évaluer leur conformité avec les dispositions de la politique opérationnelle PO/BP 9.00 portant sur le Financement PPR de la Banque, à laquelle le Programme devra se conformer. Elle a pour but de s'assurer que les risques environnementaux et sociaux du Programme seront bien gérés et que le Programme respecte les principes du développement durable.

Le paragraphe 8 de la PO 9.00 décrit les principes de base en matière de gestion environnementale et sociale qui doivent être respectés dans l'ESES. En fait, l'ESES a deux façons de considérer la cohérence des systèmes du Programme avec ces principes : (i) en fonction des systèmes définis par des lois, une réglementation, des procédures, etc. (« *le système tel que défini* ») ; et (ii) en fonction de la capacité des institutions du Programme de mettre en œuvre efficacement les systèmes (« *le système tel qu'il est appliqué dans la pratique* »). Elle identifie et analyse des écarts entre les systèmes nationaux et les principes de base s'appliquant au Programme sur les deux niveaux sus-indiqués.

Démarche

La préparation de l'ESES et l'élaboration de mesures visant à renforcer le système de gestion environnementale et sociale a bénéficié d'informations diverses et d'un processus de consultation élargi, dont notamment :

¹ Restreinte aux régions suivantes: Tanger-Tétouan-Al Hoceima, Oriental, Fès-Meknès, Béni Mellal-Khénifra, Rabat-Salé-Kénitra, Casablanca-Settat, Marrakech-Safi, Drâa-Tafilalet, et Souss-Massa.

² Les critères de sélection des municipalités participantes du Programme, des sous-projets éligibles ainsi que des corridors ciblés (incluant notamment les aspects socio-environnementaux) seront définis dans le Manuel d'opérations du Programme.

- La revue des documents et données disponibles portant sur: (i) les procédures nationales environnementales et sociales et les cadres réglementaires y afférents applicables au Programme; (ii) des rapports environnementaux et sociaux pertinents ; (iii) l'analyse des capacités en matière de sauvegardes environnementales et sociales des institutions intervenant dans le Programme; et (iv) la documentation de la Banque mondiale au sujet des PPR et des ESES.
- Des visites de terrain auprès d'un échantillon de cinq municipalités (à savoir, Agadir, le Grand Casablanca, Marrakech, le Grand Rabat et Tanger) afin de prendre connaissance des principales initiatives envisagées dans le domaine du transport urbain et d'évaluer, d'une manière générale, les principaux défis environnementaux et sociaux et la manière dont ces communes les traitent.
- Des réunions de consultation avec le personnel technique des municipalités susmentionnées et les responsables d'institutions gouvernementales centrales (notamment au niveau du ministère de l'Intérieur et du ministère chargé de l'Environnement)
- Un atelier de consultation (qui a lieu le 23 mars 2015 à Rabat), avec les principales parties prenantes. Le projet de rapport de l'ESES a été distribué avant la consultation par le canal des régions et l'Infoshop. La présente version révisée incorpore le compte-rendu de la consultation (voir Annexe 13, avec une liste complète des participants).
- Le rapport final de l'ESES sera diffusé publiquement à travers l'Infoshop de la Banque mondiale et également sur le site du Ministère de l'Intérieur et, là où cela est possible, dans les sites des municipalités concernées.

Objectifs

L'évaluation des systèmes environnementaux et sociaux doit permettre de s'assurer que le Programme ne comporte pas de risques majeurs et que les systèmes mis en place permettent l'identification et l'atténuation des risques éventuels de manière appropriée. En particulier, l'ESES examine les systèmes de gestion environnementale et sociale existants pour évaluer leur conformité avec les dispositions de la Politique opérationnelle PO/BP 9.00 de la Banque mondiale s'appliquant aux PPR. La cohérence des systèmes a été analysée à partir de deux principes clés, à savoir: (i) en fonction des systèmes définis par les lois, la réglementation ou les procédures («le système tel que défini»); et (ii) en fonction de la capacité des institutions concernées par le Programme à mettre en œuvre efficacement les systèmes de gestion environnementale et sociale («le système tel qu'il est appliqué dans la pratique»).

4. PRINCIPALES CONCLUSIONS

4.1 Absence de risques majeurs et avantages environnementaux et sociaux

Absence de risques environnementaux et sociaux majeurs

Globalement - à la lumière des principes de base de la PO 9.00 - les impacts environnementaux et sociaux négatifs associés au Programme sont jugés de faible à moyenne ampleur. Ils seront peu nocifs, facilement maîtrisables et gérables, sur la base de considérations sociales et économiques. Ils seront assez faciles à identifier en avance et à prévenir et minimiser avec des pratiques simples et des mesures d'atténuation efficaces et pourront faire, par ailleurs, l'objet d'un système de contrôle et de suivi environnemental aisé permettant d'identifier et gérer des éventuels risques en temps réel.

Des avantages environnementaux et sociaux relativement importants

Par contre, le Programme proposé aura des avantages d'une nature générale, avec des répercussions indirectes positives sur la société, l'économie et l'environnement :

- Un système de transport public plus rationnel contribuera au dynamisme et au développement des villes, en améliorant la qualité de l'environnement et préservant les ressources énergétiques et favorisant le développement d'activités économiques.
- Le développement du transport public pourra contribuer à réduire les coûts de construction et d'entretien des voies publiques, les encombrements routiers et contribuera ainsi à réduire le temps de déplacement en automobile.
- Le développement du transport public pourra faire diminuer la demande de places de stationnement et libérer certains espaces pour les exploiter à d'autres fins qui génèrent des bénéfices pour l'ensemble de la population.
- Enfin, les activités envisagées ne devraient pas soulever des risques particuliers au plan de la sécurité publique et de la sécurité des travailleurs et des voyageurs.

Les activités envisagées dans le cadre du Programme ne devraient pas avoir d'impacts négatifs sur les habitats naturels et les ressources culturelles. Les milieux naturels ainsi que les sites culturels situés à l'intérieur des communes sont généralement bien connus et ne seront pas concernés par les activités du Programme. Non seulement l'opération ne comporte pas de risques environnementaux et sociaux majeurs, mais aura des effets globalement positifs sur l'environnement et la population. La création du partage modal de la voirie - associée avec la création de couloirs de bus et l'aménagement de pôles de correspondance - contribuera à décongestionner la circulation, réduire sensiblement les émissions de gaz à effet de serre des véhicules et les polluants locaux (dioxyde de soufre, oxydes d'azote, particules, monoxyde de carbone, etc.) et améliorer la qualité de l'air dans les territoires des municipalités participantes, avec des incidences positives directes sur les conditions de vie et la santé de la population.

Des impacts environnementaux négatifs limités

L'absence d'impacts négatifs environnementaux majeurs tient aux aspects suivants :

- La nature même du PPR exclut par principe tout investissement comportant des risques environnementaux majeurs (à savoir, des projets classés Catégorie A).
- L'objectif environnemental du Programme lui-même est de promouvoir le transport public d'une manière durable et améliorer les conditions de vie des citoyens.
- Les emprises des ouvrages projetés ont une étendue géographique relativement limitée.
- Les aménagements concernant les infrastructures sont limités, s'insèrent pour la plupart dans la voie existante et n'impliquent que des travaux d'excavation limités en profondeur et en surface, comportant généralement peu de déstabilisation du sous-sol.
- Par leur nature, les ouvrages et les opérations ne devraient pas générer de pollution ou de dégradation significative de l'environnement. D'une manière générale, les aménagements prévus par le Programme ont été identifiés à la suite d'études concernant la restructuration de la circulation en fonction de paramètres sociaux, économiques et environnementaux soulignant faisabilité, efficacité et réalisme.
- Les différentes mesures préconisées pour l'atténuation et le suivi d'impacts sont connues, maîtrisables et efficaces, à la fois pendant la phase des travaux et lors du fonctionnement des ouvrages.
- Des institutions capables de gérer les aspects environnementaux du Programme proposé existent, combinées avec de bonnes pratiques de gestion dans le secteur des transports urbains.

Des impacts sociaux négatifs restreints

Les impacts sociaux négatifs associés à l'acquisition de terres dans le cadre du Programme seront limités dans le temps et dans l'espace en raison des besoins fonciers relativement faibles des différents sous-projets. En effet :

- Il est peu probable que la réinstallation involontaire de ménages résidentiels ou des entreprises s'avère nécessaire.
- Les risques sociaux liés à l'acquisition de terrains par voie d'expropriation sont relativement faibles et peu probables - la majorité des sous-projets étant situés sur des terres publiques ou municipales dans le domaine public de l'Etat.
- Tous les sous-projets qui pourraient avoir des impacts fonciers, les biens ou les revenus des individus sont situés en zone urbaine, où il n'y a pas de communauté autochtone connue.
- Par ailleurs, le Programme vise les populations qui sont souvent les plus vulnérables économiquement, dont la majorité vit dans des quartiers défavorisés et sous-équipés et dépend des transports publics pour leurs déplacements.
- Le Programme contribuera à créer les conditions propices à une amélioration de la gouvernance, y compris par des initiatives visant à promouvoir la prise de décisions éclairées et transparentes concernant les impacts environnementaux et sociaux du Programme.
- Toutes les mesures envisagées contribueront, d'une manière plus ou moins directe, à protéger la sécurité publique - y compris celle des travailleurs, des voyageurs et des piétons - contre les risques potentiels associés à: (i) la construction et / ou l'exploitation d'installations ou d'autres pratiques opérationnelles dans le cadre du Programme; (ii) l'exposition à des produits chimiques toxiques, les déchets dangereux et d'autres produits dangereux dans le cadre du Programme; et (iii) la reconstruction ou la réhabilitation d'infrastructures situées dans des zones exposées aux risques naturels.
- Plusieurs mécanismes de recours permettent de gérer des cas de plaintes (tels que liés aux titres de propriétés, les compensations, la réinstallation ou d'autres impacts) soit individuellement soit par le biais d'associations de quartier.

4.2 Impacts environnementaux et sociaux négatifs et mesures d'atténuation

Pris individuellement, tous les impacts éventuels du Programme proposé apparaissent minimes.

Impacts environnementaux

Les principaux risques environnementaux seront distingués selon la phase de préparation des appels d'offre et des études environnementales y afférentes, la phase des travaux et la phase de fonctionnement proprement dite :

- *Pendant la phase de préparation des dossiers d'appel d'offre*, le risque consiste en la négligence des aspects environnementaux et leur faible prise en compte lors de la réalisation des études techniques et / ou la préparation d'études environnementales non satisfaisantes. D'un point de vue social, ce risque peut être aggravé si les aspects relatifs à l'information et la participation du public ne sont pas pris en compte. Il faut noter que le système tel qu'appliqué ne comprend pas de mécanismes spécifiques à l'information et la consultation du public et à la gestion des éventuels conflits, permettant de s'assurer que les impacts soient atténués à des niveaux acceptables. La protection de la sécurité publique et des travailleurs contre les risques potentiels associés aux activités du Programme sera assurée en conformité avec les règles nationales et internationales applicables. Les mesures d'atténuation de ces risques consisteront en : (i) la consultation du public et des parties prenantes lors de la sélection des sites et la préparation et la validation des études; (ii) le contrôle qualité et la mise en œuvre de procédures de validation des études environnementales et leur dissémination; et (iii) la supervision des chantiers par des experts environnementaux.
- *Pendant la phase des travaux et des aménagements*, il y aura des impacts environnementaux spécifiques aux chantiers de construction - risques qui sont assez similaires pour la majorité des chantiers en milieux urbains.

- Les engins de chantier et le matériel bruyant (marteaux piqueurs, compresseurs d'air, etc.) créeront des nuisances sonores et les travaux éventuels d'excavation produiront des poussières.
 - Certaines activités (élargissement des voies pour la création de couloir de bus, création de pôles de correspondance et de giratoires, etc.) comporteront l'arrachage des arbres et la dégradation, voire même la destruction d'espaces verts sur des surfaces relativement importantes (c'est le cas d'enlèvement de terre-pleins centraux – séparateurs entre deux chaussées). Cependant, des techniques bien connues et maîtrisées de transplantation de plantes pourront être utilisées à cet effet et, dans le cas contraire, de nouveaux espaces verts seront créés et d'autres arbres/arbustes seront plantés dans des lieux proches (pour compenser, entre autres choses, la perte de capacité de séquestration de CO₂).
 - L'artificialisation des sols à cause de revêtements urbains éventuels pourrait, selon les cas, favoriser le ruissellement des eaux, poser des problèmes d'érosion ou gêner le rechargement des nappes phréatiques éventuelles (mais des mesures préventives appropriées devraient être prises pour réduire, voire même éliminer ces effets).
 - Les couloirs de bus lourds de plusieurs tonnes pourraient contribuer à affaisser la chaussée (mais des techniques adéquates de construction de route seront utilisées, pour obtenir des couches particulièrement épaisses). Les activités envisagées dans ces milieux urbains ne devraient avoir aucun impact négatif sur les habitats naturels, les paysages ou les ressources culturelles ni sur le patrimoine historique et archéologique.
- *En fonctionnement normal*, les opérations ne devraient pas poser de problèmes environnementaux particuliers. Les impacts négatifs éventuels ne seraient dus qu'à une conception inadéquate, un manque d'entretien et de maintenance ou une application insuffisante des mesures de sécurité. L'utilisation de couloirs réservés aux bus pourrait créer – tout au moins pendant une première phase de rodage : (i) certains embouteillages et ainsi accroître la pollution atmosphérique (avec émissions de dioxyde de carbone (CO₂), oxydes d'azote (NOX) et composés organiques volatiles (COV) ; et (ii) augmenter les risques d'accidents – à cause de l'utilisation d'intersections relativement complexes et de nouvelles manière de conduire). Mais un système simple et efficace de contrôle et suivi, associé à une campagne de sensibilisation du public, devrait permettre de prendre en temps réel toutes les dispositions nécessaires et réduire toute exposition des populations à la concentration de polluants et, parallèlement, sensibiliser le public au sujet des conséquences de la création des couloirs de bis, par l'installation de panneaux de signalisation ou d'affiches appropriés.

Impacts sociaux

Les sous-projets municipaux d'infrastructures de faible intensité pourront comporter des impacts sociaux négatifs.

- Dans certaines des interventions envisagées, l'impact le plus significatif possible, avant la phase des travaux proprement dits, est potentiellement lié aux travaux d'infrastructures nécessitant l'occupation provisoire ou permanente et l'expropriation de terres privées (à cause de l'élargissement de voies carrossables dans les droits de passage existants), avec un impact négatif sur les biens et les sources de revenus de particuliers. Cependant, étant donnée l'envergure limitée de ces travaux, l'impact potentiel sera vraisemblablement de faible ampleur et pourra, de toutes les manières, être évité par une approche réaliste et des tracés de bus flexibles.
- Les travaux de création de couloirs de bus, l'élargissement de la voie publique, la création de pôles de correspondance, la réduction de l'espace dédié aux trottoirs, la suppression des places de parkings publics ou informels ainsi que la suppression ou la réduction du terre-plein central pourraient affecter les petites entreprises formelles ou informelles qui ont empiété sur la voie publique et affecter leurs sources de revenus (manque à gagner) - d'abord temporairement

durant la durée des travaux, et, par la suite, d'une manière permanente, pendant la phase de fonctionnement.

- Certaines activités pourront avoir un impact négatif sur les activités économiques de certaines catégories socioprofessionnelles, avec la perte de revenus (de manière temporaire ou permanente) et/ou d'emplois (formels ou informels). Cela concernera en particulier: les petits restaurateurs, qui utilisent la voie publique et les trottoirs; les commerçants et vendeurs informels qui utilisent les trottoirs – d'une manière plus ou moins légale – pour l'étalage de leurs marchandises; les petits vendeurs, les chauffeurs de taxis et les caléchières (utilisant actuellement des endroits retenus pour la création future de pôles de correspondance); etc.
- De même, la modernisation du système de transport public urbain pourrait entraîner des pertes d'emplois et de revenus : les chauffeurs de taxis actuels pourraient ainsi être particulièrement affectés et voir une baisse de leur clientèle.
- Les travaux comporteront aussi, dans certains cas, un impact sur la modification éventuelle des conditions d'accès aux domiciles, magasins et autres institutions publiques (écoles, centres de santé, etc.).
- Le bruit et la gêne des activités, surtout pendant la phase des travaux, peuvent affecter la santé mentale des personnes les plus exposées en déclenchant chez elles des stress répétitifs. Les effets de la pollution sonore sur la santé humaine sont nombreux (déficit auditif au bruit, perturbation du repos et du sommeil, effets psychophysiologiques, etc.). Cependant, dans certains endroits spécifiques (zones proches d'hôpitaux, par exemple), des mesures d'atténuation pourraient être utilisées pour minimiser les bruits (construction éventuelle de murs anti-bruit).
- D'autres impacts de moindre amplitude sont liés aux gênes occasionnées par les travaux publics tels que la difficulté d'accès, les déviations de circulation, les vibrations, la poussière, etc., qui pourront occasionner des dérangements dans les activités quotidiennes des centres villes où ont lieu les travaux publics. Ces impacts peuvent être décuplés pour les personnes à mobilité réduite, des personnes se déplaçant avec des jeunes enfants, etc. Dépendant du type, de l'envergure et de l'étendue des travaux sous le PPR les impacts sociaux négatifs sont ceux typiquement associés et limités aux travaux publics. Cependant, ceux-ci seront généralement limités dans le temps et dans l'espace.

Comme déjà mentionné, tous ces impacts environnementaux et sociaux négatifs seront vraisemblablement faibles (étant donnée la petite envergure des travaux envisagés). A terme, cependant, leur aspect cumulatif pourrait s'avérer modéré. Par conséquent, le Programme mettra en place un système cohérent, complet et solide de planification pour éviter, mitiger ou réduire les impacts négatifs – surtout pendant l'évaluation et la conception des sous-projets municipaux – et établira des procédures efficaces de suivi social et environnemental. Une campagne de sensibilisation et d'information sera définie et mise en œuvre à l'intention des voyageurs, ouvriers et toute la population concernée au sujet de la nature et l'envergure du Programme, en particulier par rapport aux éventuels impacts sociaux et environnementaux négatifs. Au moment de la conduite des études de l'impact social et environnemental, une importance particulière sera donnée aux « *enquêtes publiques* » et aux « *réunions de cadrage* » avec les populations locales, en particulier avec les associations de quartier. Par ailleurs, des initiatives spéciales – sous la forme de « *journées portes ouvertes* » - seront organisées pour donner des informations plus approfondies aux autorités locales, responsables techniques et leaders communautaires. Enfin, il faut aussi souligner le fait que, dans chacune des municipalités participantes, tout au long du Programme, la sensibilisation et l'information du public constitueront l'une des principales tâches et responsabilités du « *point focal* » en gestion sociale et environnemental du transport urbain (voir ci-dessous Tableau, 1.3).

5. EVALUATION DES SYSTEMES NATIONAUX

Le Maroc dispose d'un arsenal juridique important concernant la gestion environnementale et sociale et l'évaluation des impacts, dans le contexte d'une planification urbaine qui adopte des mesures d'anticipation, de prévention et de conservation à même de diminuer les impacts négatifs de l'urbanisation et d'augmenter l'attractivité et la viabilité des espaces urbains.

Les politiques de transport urbain sont confrontées à un certain nombre de contraintes, dans un contexte urbain en perpétuelle mutation. Ses principales insuffisances sont de nature institutionnelle, financière et technique.

La loi marocaine octroie aux collectivités locales la responsabilité de la gestion du service de transport urbain. Le Maroc compte un total de 1 503 communes, dont 221 urbaines (ou 'municipalités') et 1 282 rurales. D'après la loi n°. 78-00, les communes sont au Maroc « *des collectivités territoriales de droit public, dotées de la personnalité morale et de l'autonomie financière* ». Les affaires de la commune sont gérées par un conseil élu. Le conseil constitue des commissions pour l'étude des questions et la préparation des affaires à soumettre à l'examen et au vote de l'assemblée plénière. Il doit être constitué au moins de trois commissions permanentes (formées par des élus) - parmi lesquelles la commission chargée de l'urbanisme, l'aménagement du territoire et l'environnement – et différentes divisions techniques.

Evaluation des systèmes de gestion environnementale

Par rapport aux études d'impact sur l'environnement (EIE), le texte législatif le plus important est la *loi n. 12-03 du 12 mai 2003*, dont le but est de minimiser l'impact négatif de projets et améliorer la durabilité écologique. Par ailleurs, cette loi établit la liste des projets assujettis, la procédure de réalisation et la consistance des études d'impact. D'une manière générale, le système d'EIE permet d'évaluer a priori les répercussions des projets d'investissement sur l'environnement en vue de prévoir les mesures nécessaires pour supprimer, atténuer ou compenser les impacts négatifs et améliorer les effets positifs du projet. Au Maroc, l'exigence d'EIE s'inscrit, d'une part, dans le *principe de prévention* (règles et actions pour anticiper toute atteinte à l'environnement) et, d'autre part, dans le *principe d'intégration* des exigences environnementales (recherche d'équilibre entre objectifs économiques, sociaux et environnementaux). En plus d'être un outil technique qui permet d'examiner les conséquences environnementales aussi bien positives que négatives d'un projet et de s'assurer que ces conséquences sont dûment prises en compte dans la conception, la réalisation et l'exploitation du projet, l'EIE constitue un véritable outil légal qui subordonne l'autorisation administrative de tout projet soumis à l'EIE à une décision d'*acceptabilité environnementale*.

Le dispositif institutionnel de l'EIE est fixé par l'important *Décret 2-04-563* portant composition, fonctionnement et attributions du comité national et des comités régionaux d'études d'impact environnemental (respectivement CNEIE et CREIE). Composés des représentants des principales parties prenantes institutionnelles, ces comités examinent les EIE et instruisent les dossiers y afférant, donnent leurs avis sur l'acceptabilité environnementale des projets (la compétence du CNEIE porte sur des projets dont le seuil d'investissement est supérieur à 200 millions de MDH, alors que celle des CREIE sur des projets dont le seuil est inférieur à 200 millions MDH). De nombreux départements ministériels et agences sont impliqués dans la gestion environnementale (y compris, entre autres, le ministère de l'Intérieur, le ministère délégué en charge de l'Environnement, le ministère de l'Urbanisme ou le ministère de la Santé).

Adéquation des systèmes applicables

Le système national d'EIE est clair et bien intégré dans le processus de prise de décision. Il permet de garantir le traitement adéquat des impacts environnementaux des nouveaux projets assujettis à l'EIE. Il a pu acquérir progressivement une grande légitimité et visibilité. Le système permet l'analyse

détaillée des impacts sur l'environnement et l'identification des mesures à mettre en œuvre pour supprimer, atténuer ou compenser les impacts négatifs à des niveaux acceptables.

- Sur le plan institutionnel, l'organisme public responsable de la gestion du système d'EIE, situé au niveau du ministère chargé de l'Environnement, dispose d'une bonne expérience et des compétences nécessaires, particulièrement dans les domaines de l'examen des EIE, du contrôle de la mise en œuvre des PGE et du suivi des milieux (air, eau, sol).
- Sur le plan de l'expertise, il existe un bon nombre de bureaux d'études et de consultants qui disposent de beaucoup de références en la matière et des capacités nécessaires dans le domaine de la gestion de l'environnement.
- Par ailleurs, au niveau local, les autres acteurs, intervenant directement ou indirectement dans le système (autorités publiques, pétitionnaires, associations de la société civile, associations de quartier et d'usagers, opérateurs de transports, etc.) connaissent bien les procédures appliquées dans les différentes étapes du processus d'EIE et ont bénéficié de plusieurs ateliers de vulgarisation ou de formation au cours des dernières années.

Lacunes et faiblesses

Cependant, la loi 12-03 présente aussi un certain nombre de lacunes ou faiblesses, tout au moins au regard de la PO 9.00 de la Banque mondiale :

- Les procédures existantes se focalisent sur l'analyse d'un projet en soi et sur son « *acceptabilité environnementale* », c'est-à-dire sur sa « *faisabilité, d'un point de vue environnemental* », mais elles n'incluent pas – comme elles le devraient - une analyse d'alternatives éventuelles au projet lui-même.
- La liste des projets soumis à l'étude d'impact sur l'environnement (qui sont indiqués dans l'appendice même de la loi 1-03-60) devrait faire – selon l'avis même des responsables de l'EIE – l'objet d'une mise à jour et actualisation, avec une typologie plus élargie des projets potentiels (un simple décret devrait la mettre à jour, pour éviter les lenteurs de la promulgation d'une nouvelle loi).
- Les dispositifs et les modalités de l'EIE devraient considérablement être améliorés à la suite de l'adoption récente (mars 2014) de la loi portant la *Charte nationale de l'Environnement et du Développement durable*. A la lumière des nouveaux principes, l'accent devrait être davantage mis sur une vision stratégique des exigences internes d'un développement durable et une vision pour un système durable de transport, dans lequel la mobilité des gens et des biens peut être garanti d'une manière durable d'un point de vue environnemental.
- La consultation des parties prenantes dans le processus de préparation et de revue de l'EIE se fait sous la forme d'une « *enquête publique* ». Mais il s'agit plus d'un dispositif d'information du public au sujet des caractéristiques d'un projet et de ses impacts, que d'un mécanisme de consultation visant l'implication et la participation active du public.
- Les autorités et les promoteurs de projets publient les informations qu'ils jugent eux-mêmes suffisantes pour le public et ne diffusent pas les informations qu'ils jugent « *confidentielles* » pouvant « *porter préjudice aux intérêts du maître d'ouvrage* »
- Tout en étant des techniciens dans leurs domaines respectifs de compétences, les membres du CNEIE et des CREIE ne sont pas tous forcément familiers avec les techniques, les procédures et les exigences des EIE. Par ailleurs, l'affectation des personnes à ces comités est le plus souvent provisoire, ce qui constitue un facteur qui non seulement limite l'apprentissage et la capitalisation des leçons, mais retarde aussi le traitement des dossiers.
- Aucun représentant de la société civile ne fait partie du comité national ni des comités régionaux.

Au niveau des municipalités, le système de gestion environnementale, qui s'appuie dans sa grande partie sur le système national, reflète aussi certaines faiblesses :

- Les procédures d'EIE sont généralement connues, mais les liens institutionnels avec le système EIE sont faibles (l'organisme du ministère chargé de l'Environnement chargé de l'EIE a un représentant seulement au niveau de la région).
- Les municipalités manquent de personnel qualifié et de ressources financières adéquates. Plus concrètement, les municipalités manquent généralement de cadres techniques capables d'assurer efficacement le contrôle et le suivi de la mise en œuvre des EIE. La solution est de faire appel à des bureaux d'étude, mais la consistance des prestations de ces derniers pendant les travaux est fortement conditionnée par le budget limité réservé au suivi.
- Les agents municipaux connaissent mal les projets menés par les ministères et agences de l'État et participent peu ou pas du tout à la planification et à la supervision de travaux structurants menés sur leur propre territoire.
- Les représentants municipaux consultés au cours de la mission ont souligné à maintes reprises les difficultés de coordination entre différents experts et techniciens municipaux et, surtout, entre les diverses agences impliquées dans la gestion environnementale au niveau de la municipalité et de la wilaya (par exemple, en matière d'espaces verts, voirie, déchets, assainissement, urbanisme, etc.)
- Enfin, les aspects relatifs à l'information et la participation du public sont garantis dans une certaine mesure par la loi organique des communes (obligeant le conseil municipal à informer le public et donnant au citoyen le droit d'assister/participer aux réunions et délibérations du conseil). Toutefois, le système tel qu'appliqué ne comprend pas de mécanismes spécifiques à l'information et la consultation du public et à la gestion de conflits, permettant de s'assurer que des éventuels impacts environnementaux soient atténués à des niveaux acceptables.

Evaluation des systèmes de gestion sociale

En matière de gestion sociale, le Maroc dispose d'un cadre légal exhaustif. En particulier, la nouvelle Constitution de 2011 accorde une grande attention à la consultation et la participation des populations dans l'élaboration et le suivi des programmes, la présentation de pétitions et l'accès à l'information, la gestion des requêtes. Tous les aspects relatifs à l'information et la participation du public sont garantis, d'une manière globale, par la loi organique des collectivités locales, et, d'une manière spécifique, par les lois organiques des collectivités locales.

Par ailleurs, le régime juridique foncier marocain est sophistiqué et complexe. Il contient des régimes substantiellement différents dont l'application peut donner lieu à des pratiques qui ne sont pas toujours codifiées mais qui sont largement comprises par les populations. Le domaine public de l'Etat - qui comprend toutes les parties du territoire et tous les ouvrages, biens immobiliers, naturels qui ne peuvent faire l'objet d'une appartenance privée et dont l'usage est public - est protégé par toute une série de dispositions qui visent à assurer son utilisation directe par le public ou par un service d'intérêt général. La gestion du domaine public peut s'appuyer sur plusieurs types d'opération, y compris *l'occupation temporaire*.

Le respect de la propriété est un principe fondamental du droit marocain consacré par l'article 35 de la nouvelle Constitution de 2011 et mis en œuvre à travers de nombreuses lois dont le Code Civil et les lois sur les questions foncières. Le cadre juridique, fondé sur des préceptes constitutionnels, a renforcé le concept du droit de propriété et mis en place un régime d'expropriation qui offre une protection appropriée aux personnes susceptibles d'être expropriées. La législation nationale relative à l'expropriation comporte des dispositions qui assurent une compensation pour les titulaires de droits.

La législation marocaine prévoit l'indemnisation des personnes touchées par la réinstallation. A proprement parler, la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique est une procédure exceptionnelle qui n'est mise en œuvre que lorsqu'un projet de développement est d'utilité publique

et à cause de l'absence d'une assiette foncière appartenant à l'Etat ou à des personnes morales de droit public ou qui pourrait être acquise par une procédure contractuelle. L'acquisition de terres par l'Etat pour cause d'utilité publique est gouvernée par des règles et des procédures spéciales et très contraignantes pour les autorités expropriantes. Dans le cas d'affectation de terres privées, l'acquisition par les municipalités se fait par contrat d'achat approuvé par le conseil municipal (procédure privilégié) ou bien par expropriation (cette procédure sera évitée).

D'un point de vue institutionnel, plusieurs institutions sont en charge, au niveau national, de la gestion des requêtes et des plaintes. En particulier : le *Conseil national des Droits de l'Homme (CNDH)*, qui est habilité à engager des procédures juridiques en cas de violations et de recommander des sanctions ; l'*Institution du Médiateur*, organe constitutionnel jouissant d'une autonomie juridique et financière, indépendant vis-à-vis de l'Assemblée législative, du pouvoir exécutif et du pouvoir judiciaire, mécanisme d'appel gratuit et facilement accessible pour les citoyens ayant une requête, une plainte ou une réclamation ; et l'Instance Nationale de Probité, de Prévention et de Lutte contre la Corruption (INPPLC) qui est également un organe constitutionnel autonome doté, ayant trait à la coordination, à la supervision et au suivi de la mise en œuvre des politiques visant à prévenir et à combattre la corruption.

Lacunes et faiblesses

Cependant, malgré la variété de ses procédures et de ses dispositifs, la gestion sociale au Maroc présente aussi un certain nombre de lacunes ou faiblesses, tout au moins au regard de la Politique opérationnelle PO 9.00 de la Banque mondiale qui régit le programme :

- La législation ne contient pas de procédures spécifiques concernant: (i) l'évaluation sociale des impacts; (ii) la diffusion d'information et de consultation du public (à part pour les procédures expropriation); (iii) le mécanisme de gestion des requêtes (à part pour les procédures d'expropriation); (iv) le suivi et l'évaluation de l'acquisition du foncier; et (v) le suivi des impacts sociaux des projets au-delà de la phase de construction. Ces lacunes constituent d'importants manques dans le système de gestion sociale appliquée aux projets municipaux.
- La consultation des parties prenantes n'implique pas les populations dans une quelconque forme de participation active.
- Contrairement aux exigences de la Banque mondiale, les politiques d'acquisition du foncier marocain ne contiennent pas de procédures spécifiques applicables aux personnes affectées qui n'ont pas de droit de propriété ou de titre officiel reconnu pour les terres qu'elles occupent ni des dispositions pour les impacts sur les revenus ou le manque à gagner éventuel.
- Enfin, les multiples structures administratives chargées de la gestion urbaine coexistent tant bien que mal et leur fonctionnement exige des coûts humains et financiers considérables (d'où les multiples conflits de compétences entre ces différents acteurs et les lenteurs des processus décisionnels).

Pour contrecarrer ces lacunes, le Programme proposé devrait notamment appuyer le respect des mécanismes suivants :

- La conduite systématique d'une évaluation environnementale et sociale de tous les sous-projets de la part des municipalités concernées pour éviter, minimiser, ou atténuer tout type d'impact négatif.
- La systématisation et la formalisation de l'inclusion et la participation des populations et des organisations communautaires (associations de quartier, par exemple).
- La mise en place de mécanismes de gestion des requêtes systématiques et aisément accessibles par la population et prenant en compte le degré d'instruction et la langue parlée.
- La compensation des personnes n'ayant pas de titres légaux pour les terres qu'elles occupent.

- La compensation des personnes dont les revenus sont directement affectés par les activités entreprises sous le Programme.
- En cas de sous-projets construits sur des terrains privés ou empiétant sur des terres privées, la soumission par les municipalités de la documentation pertinente (permis temporaires ou permanents d'occupation, accords de transfert volontaire, les contrats d'achat ou décrets d'expropriation).
- Le non financement de tout sous-projet dont les acquisitions ou régularisations foncières n'auraient pas été réglées au préalable ou manquant de la documentation appropriée.
- Le rejet par les municipalités des sous-projets qui nécessitent la réinstallation des ménages résidentiels ou entreprises et / ou l'acquisition involontaire de superficies importantes de terres.

VI. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Bien que les effets environnementaux et sociaux des activités relevant du présent Programme soient classés de faibles à modérés, le Programme offre une occasion à la fois de renforcer les lacunes dans les procédures mentionnées ci-dessus afin d'identifier et d'atténuer ces effets et de renforcer l'ensemble du système dans trois domaines: (i) renforcer le système de gestion environnementale et sociale ; (ii) assurer la mise en pratique d'une bonne gestion environnementale et sociale ; et (iii) assurer le suivi de la gestion environnementale et sociale. Ainsi, dans le but de combler les lacunes identifiées dans l'ESES, le Programme soutiendra des mesures spécifiques pour renforcer la performance du système de gestion environnementale et sociale du Maroc. Ces mesures seront mises en œuvre à travers deux axes principaux, à savoir la mise en place d'un *Guide technique* et le *renforcement des capacités*. L'ensemble de ces mesures est consigné dans le Plan d'action de l'ESES qui oriente la formulation globale du Programme. L'application par les communes participantes des procédures environnementales et sociales, présentées dans le Guide Technique du Programme, pourrait constituer un des critères de performance retenus dans le système d'évaluation qui sera mis en place pour ce PPR. La mise en œuvre de certaines de ces mesures sera renforcée par leur intégration dans le Plan d'action global du Programme, avec l'accord du gouvernement marocain, et/ou juridiquement incorporés dans la convention de financement du Programme. Ces actions sont regroupées ici en trois domaines: (i) actions visant à renforcer le système de gestion environnementale et sociale; (ii) actions visant à renforcer la mise en œuvre et le suivi du système; et (iii) actions de renforcement des capacités en gestion environnementale et sociale.

PLAN D'ACTION DE L'ESES

N°	Mesure	Activité	Responsable	Calendrier
1. RENFORCEMENT DU SYSTEME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE				
1.1	Guide technique municipal de gestion environnementale et sociale du transport urbain	Préparation du Guide par un consultant. Organisation d'un atelier de présentation du Guide et information avec toutes les parties prenantes (au niveau local)	Ministère de l'Intérieur avec la collaboration du ministère chargé de l'Environnement,	Décembre 2016
1.2	Système EIE	Révision du décret sur les EIE pour intégration de la consultation du public et diffusion des documents.	Ministère chargé de l'Environnement,	Au cours des trois premiers mois après la mise en vigueur du Programme
1.3	Désignation et formation d'un point focal «Environnement, Société et Transport» dans chaque municipalité participante	Identification d'un cadre pour agir comme point focal environnementaliste au sein de chaque municipalité (pour toute la durée du Programme, soit 4 ans)	Municipalité participante (possiblement en lien avec la wilaya)	Décembre 2016

1.4	Gestion des requêtes et des plaintes	Mise en place d'un système simple et efficace de gestion des requêtes, sur la base des mécanismes et procédures déjà en place au sein de chaque municipalité (quitte à les renforcer, si nécessaire) et définition d'un système de suivi des requêtes (voir ci-dessous)	Chaque municipalité participante, avec l'appui de la wilaya	Décembre 2017
1.5	Consultations	Consultation et divulgation publique de la documentation disponibles (rapport ESES)	Ministère de l'Intérieur avec la collaboration du ministère chargé de l'Environnement.	Au début de la mise en œuvre du Programme
2. RENFORCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE ET DU SUIVI DU SYSTEME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE				
2.1	Procédures de gestion environnementale et sociale	<p>Mise en œuvre de toutes les procédures et mécanismes de gestion environnementale et sociale définis dans le <i>Guide technique municipal</i>, en particulier par rapport aux aspects suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Divulgation publique de l'ESES et des Plans municipaux de Gestion environnementale et sociale. - Préparation de formulaires de revue environnementale et sociale. Cela inclut: (i) des outils de dépistage pour exclure des sous-projets ayant un impact social non compatible avec le programme; (ii) directives concernant des donations volontaires de terrains et acquisition de terres; et (iii) critères et procédures de compensation des personnes n'ayant pas de titres fonciers légaux, de personnes dont le revenu est directement affecté par les activités du programme et acquisition de terres privées. - Supervision des travaux par le personnel technique municipal chargé de la gestion environnementale et sociale - Définition et mise en œuvre de procédures applicables à la réinstallation involontaire - Suivi des plaintes et des requêtes - Suivi de l'acquisition des terres - Suivi, mise en œuvre et évaluation par les municipalités des mesures d'atténuation et de compensation - Reporting environnemental et social municipal - Etablissement et suivi de protocoles d'accord entre chaque municipalité et organisme(s) 	Chaque municipalité participante (en collaboration avec les services de la wilaya, avec l'appui éventuel du ministère de l'Intérieur) – chacune des municipalités ayant la latitude de souligner la pertinence de ces mesures en fonction des activités planifiées et de l'architecture institutionnelle retenue.	Au début et pendant toute la durée du Programme

		spécialisé(s) (pour le système de suivi/évaluation environnemental et social) – avec utilisation des services d'un consultant juristes		
2.2	Mesures d'atténuation spéciales	<ul style="list-style-type: none"> - Compensation des personnes n'ayant pas de titres légaux pour les terres qu'elles occupent - compensation des personnes dont les revenus sont directement affectés par les activités entreprises sous le Programme Acquisition permanente de terres privées, occupation temporaire de terrains, accord à l'amiable pour des transferts volontaire de terres, etc. 	Chaque municipalité participante (en collaboration avec les services de la wilaya, avec l'appui éventuel du ministère de l'Intérieur)	Au début et pendant toute la durée du Programme
3. RENFORCEMENT DES CAPACITES EN GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE				
3.1	Initiatives de renforcement des capacités	<p>Mise en œuvre de toutes les initiatives de renforcement des capacités définies dans le <i>Guide technique</i>, en particulier par rapport aux aspects suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Principes concernant la gestion environnementale et sociale du Programme (à l'intention du personnel technique et des élus municipaux) - Modalités concernant l'intégration de la gestion environnementale et sociale dans le Plan de renforcement des capacités du Programme en tant que tel - Procédures et principes concernant la réinstallation involontaire - Outil de dépistage (<i>screening tool</i>) des projets à faible impact social et de la réinstallation involontaire élargie aux aspects liés aux moyens de subsistance et aux groupes vulnérables - Aspects budgétaires de la gestion environnementale et sociale - Procédures concernant la tenue de consultations du public au sujet de chacun des sous-projets municipaux (avant leur approbation finale) 	Chaque municipalité participante (en collaboration avec les services de la wilaya, avec l'appui éventuel du ministère de l'Intérieur) - chacune des municipalités ayant la latitude de souligner la pertinence de ces mesures en fonction des activités planifiées et de l'architecture institutionnelle retenue.	Au début et pendant toute la durée du Programme

Liste des acronymes

AFD	Agence Française de Développement
AODU	Autorité Organisatrice des Déplacements Urbains
BM	Banque mondiale
BNHS	Bus à Haut Niveau de Service
CNDU	Commission Nationale des Déplacements Urbains
CNE	Conseil National de l'Environnement
CNEIE	Comité National des Etudes d'Impact Environnemental
CNTU	Commission Nationales du Transport Urbain (CNTU)
CODATU	Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains et Périurbains
CREIE	Comité Régional des Etudes d'Impact Environnemental
DDUT	Division des Déplacements Urbains et des Transports
DGCL	Direction Générale des Collectivités Locales
EIE	Etude d'Impact sur l'Environnement
ESES	Evaluation des Systèmes Environnementaux et Sociaux
FART	Fonds d'Accompagnement des Réformes du Transport
GIZ	Coopération Internationale allemande
INDH	Initiative nationale pour le Développement humain
LNE	Laboratoire National de l'Environnement
OMS	Organisation mondiale de la Santé
ONE	Office national de l'Electricité
ONEM	Observatoire National de l'Environnement
OREED	Observatoire Régional de l'Environnement et du Développement Durable
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PGES	Plan de Gestion environnementale et sociale
PIP	Programme d'Investissement prioritaire
PO	Politique opérationnelle
PPR	Prêt-Programme axé sur les Résultats
SDL	Société de Développement local
SEM	Société d'Economie Mixte
TdR	Termes de Référence

SECTION I. INTRODUCTION

Après avoir rappelé le contexte général dans lequel le Programme proposé doit être situé, cette première section du rapport présente la finalité de l'ESES en conformité avec les dispositions de la Politique opérationnelle PO/BP 9.00 de la Banque mondiale s'appliquant à un Prêt-Programme axé sur les Résultats (PPR).

L'approche méthodologique adoptée comporte une revue de la documentation et des données disponibles, des visites sur le terrain et des réunions de consultation avec le personnel technique à la fois aux niveaux national et local.

Cette version préliminaire du rapport sera suivie par une version plus complète, sur la base des commentaires reçus, et sera finalisée et publiée au courant du mois de décembre 2014.

I.1 CONTEXTE

1. La présente *Évaluation des Systèmes Environnementaux et Sociaux* (ESES) a été menée par la Banque mondiale avec l'appui et la collaboration de l'emprunteur dans le cadre de la préparation de l'opération d'appui de la Banque mondiale au *Prêt-Programme axé sur les Résultats* (PPR) pour le transport urbain au Maroc.
2. L'opération proposée consiste en **un prêt d'un montant de 200 millions de dollars en faveur du Gouvernement du Royaume du Maroc**. Son objectif de développement est de renforcer les capacités, les institutions, la gouvernance du côté de la demande et les pratiques opérationnelles en place dans le secteur des transports urbains au Maroc, afin de s'attaquer par ce biais aux problèmes de prestations de services qui se posent dans ce secteur.
3. Le Programme est bâti autour des trois axes d'amélioration suivants :
 - Renforcement de la capacité du gouvernement central à planifier et à assurer le suivi des infrastructures et services du secteur du transport urbain
 - Renforcement de la capacité des municipalités à planifier, mettre en œuvre, et assurer le suivi des infrastructures et services de transport urbain
 - Réduction du temps de trajet sur les corridors ciblés dans la zone du Programme via la construction de couloirs de bus et l'installation de systèmes de transport urbain (gestion de la circulation, intégration tarifaire, information aux voyageurs, etc.)³.

I.2 FINALITES ET DEMARCHES DE L'ESES

4. L'ESES examine les systèmes de gestion environnementale et sociale du Programme pour évaluer leur conformité avec les dispositions de la Politique opérationnelle PO/BP 9.00 s'appliquant aux PPR. Le but est de s'assurer que celui-ci ne comporte pas de risques environnementaux et sociaux importants et que les systèmes mis en place permettent d'identifier et gérer des éventuels risques. En particulier, l'ESES identifie et analyse les écarts qui existeraient entre les systèmes nationaux et les principes de base s'appliquant au Programme, et recommande des actions d'amélioration visant la cohérence des systèmes de gestion environnementale et sociale avec les exigences de la PO 9.00.

³ Les critères de sélection des municipalités participantes du Programme, des sous-projets éligibles ainsi que des corridors ciblés (incluant notamment les aspects socio-environnementaux) seront définis dans le Manuel d'opérations du Programme.

5. Par sa nature, à la différence des programmes ou projets conventionnels, un PPR appuie les programmes des gouvernements emprunteurs, en soulignant les aspects suivants : (i) financer les dépenses de Programme spécifique de l'emprunteur; (ii) lier le décaissement des fonds directement à l'achèvement de résultats spécifiques; (iii) utiliser et, à l'occurrence, renforcer les systèmes pour s'assurer que les fonds soient utilisés d'une manière appropriée en tenant compte de manière adéquate de l'impact environnemental et social du Programme; et (iv) renforcer les capacités institutionnelles permettant d'atteindre les résultats attendus.
6. L'approche du PPR n'utilise pas les huit « Politiques opérationnelles » dans les opérations habituelles la Banque – connues comme « sauvegardes » - à partir du principe qu'un PPR finance un programme, et non pas un projet. Pour évaluer le système, le PPR utilise la *Politique opérationnelle PO/BP 9.00*, qui, en fait, traduit les mêmes principes de sauvegarde basés dans le cadre des systèmes nationaux. Dans le cadre d'un PPR, une évaluation environnementale est un instrument permettant de :
 - vérifier les effets d'un programme ou d'un projet sur l'environnement,
 - évaluer les liens avec l'économie et la société,
 - intégrer de manière systématique des considérations environnementales dans le processus de planification du développement.
7. L'Évaluation environnementale doit notamment servir à: (i) promouvoir la durabilité environnementale d'un programme; (ii) éviter, réduire ou atténuer tout impact environnemental négatif; et (iii) appuyer des prises de décisions éclairées et participatives.
8. C'est le paragraphe 8 de la PO 9.00 qui décrit les principes de base qui doivent être respectés dans *le système de gestion environnementale*, à savoir:
 - Promouvoir la durabilité environnementale et sociale dans la conception du Programme; éviter, minimiser ou atténuer les impacts négatifs, et promouvoir la prise de décisions éclairées et transparentes concernant les impacts environnementaux et sociaux du Programme.
 - Éviter, minimiser ou atténuer les impacts négatifs sur les habitats naturels et les ressources culturelles physiques résultant du Programme.
 - Protéger la sécurité publique et celle des travailleurs contre les risques potentiels associés à: (i) la construction et / ou l'exploitation d'installations ou d'autres pratiques opérationnelles dans le cadre du Programme; (ii) l'exposition à des produits chimiques toxiques, les déchets dangereux et d'autres produits dangereux dans le cadre du Programme; et (iii) la reconstruction ou la réhabilitation d'infrastructures situées dans des zones exposées aux risques naturels.
9. A cela s'ajoutent d'autres principes concernant *le système de gestion sociale*, en vue de :
 - Gérer l'acquisition des terres et la perte d'accès aux ressources naturelles d'une manière qui évite ou réduit les déplacements, et aider les personnes affectées à améliorer, ou au minimum à restaurer leurs moyens de subsistance et leur niveau de vie.
 - Dûment tenir compte de la pertinence culturelle et de l'accès équitable aux bénéfices du Programme, en accordant une attention particulière aux droits et aux intérêts des communautés autochtones et aux besoins ou aux préoccupations des groupes vulnérables.
 - Éviter d'exacerber les conflits sociaux, en particulier des zones soumises à des conflits territoriaux.

Encadré 1.1 : Les questions essentielles de l'ESES

Les questions essentielles de l'évaluation environnementale et sociale conduite dans le cadre d'un PPR sont les suivantes :

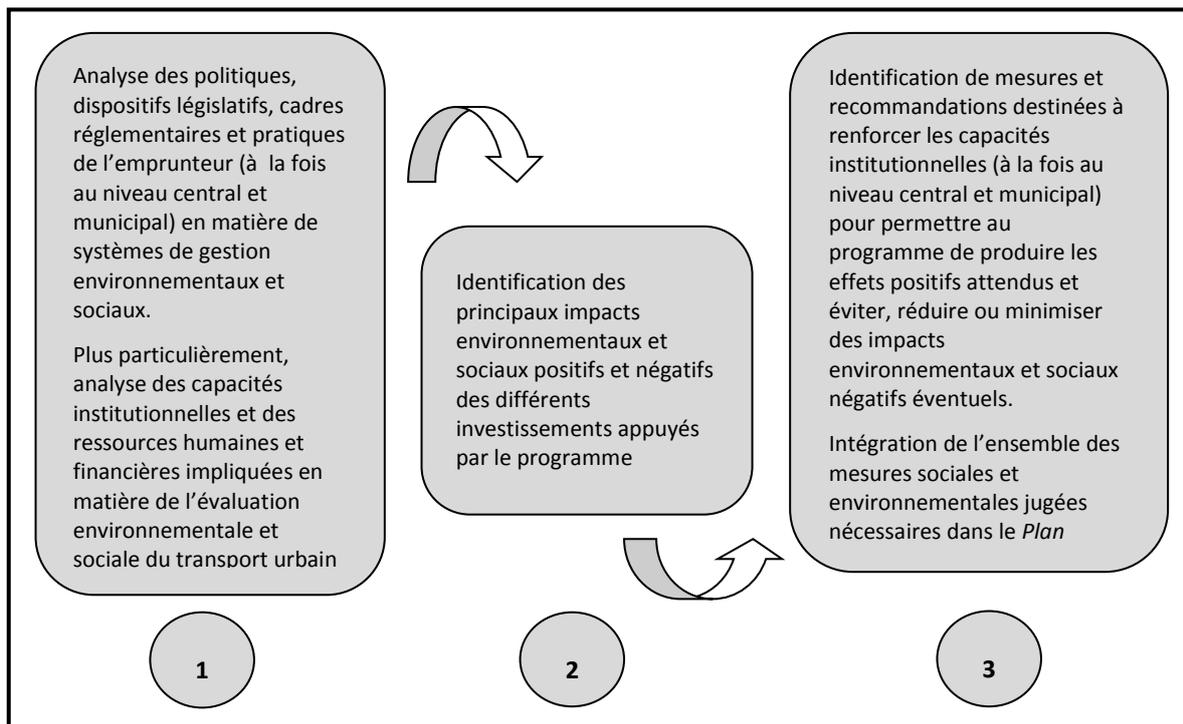
- Les systèmes et/ou la capacité institutionnelle de l'emprunteur donnent-ils une assurance raisonnable de l'atteinte des objectifs du programme?
- Quelles sont, dans le contexte des politiques nationales et des dispositifs locaux les principales lois et procédures de gestion environnementale et sociale concernant le développement durable, en général, et le développement du secteur du transport, en particulier ?
- Est-ce que le système de l'emprunteur dispose de l'autorité réglementaire ou de la capacité organisationnelle pour gérer les effets environnementaux et sociaux?
- Quelles sont les modalités et les procédures qui permettant au niveau local de traduire les réglementations nationales et les dispositifs juridiques locaux dans des pratiques de gestion environnementale et sociale efficaces et dans un système de contrôle et de suivi performant ?
- Quelles sont les améliorations éventuelles du système et des capacités que le Gouvernement pourrait mettre en œuvre de manière réaliste dans le cadre du programme?

10. La démarche du PPR **exclut toute activité posant un risque d'impacts environnementaux et sociaux significatifs et irréversibles**. A cet égard, serait exclu tout investissement qui serait considéré normalement Catégorie A (en particulier, pour ce qui concerne le secteur des transports, la construction d'autoroutes, métros urbains, chemins de fers, ports, etc.).
11. La cohérence des systèmes du Programme est analysée par l'ESES à partir de deux principes:
 - En fonction des systèmes définis par des lois, la réglementation ou les procédures («*le système tel que défini*»). Les questions posées concernent essentiellement les politiques nationales et les dispositifs locaux, les principales lois, les procédures concernant le développement durable, en général, et de développement du secteur du transport, en particulier. Cela sera analysé dans la première partie de la Section III du présent rapport.
 - En fonction de la capacité des institutions concernées par le Programme à mettre en œuvre efficacement les systèmes de gestion environnementale et sociale («*le système tel qu'il est appliqué dans la pratique*»).
12. Les principales questions concernent les modalités et les procédures qui permettant au niveau local de traduire les réglementations nationales en des pratiques de gestion environnementale efficaces. Cela sera présenté dans la deuxième partie de Section III du présent rapport. Par ailleurs, la dernière section de ce rapport formulera des recommandations concrètes en vue d'améliorer les pratiques et les procédures actuelles pour les rendre plus conformes aux dispositifs de l'OP 9.00, notamment dans le cadre de la préparation d'un *Guide technique de gestion environnementale et sociale* au niveau des municipalités sélectionnées et la mise en place d'initiatives de sensibilisation du public et de renforcement des capacités institutionnelles locales.
13. La préparation de l'opération PPR exige l'évaluation du système environnemental et social applicable au Programme afin de s'assurer que les systèmes mis en place permettent l'identification et l'atténuation des risques éventuels de manière appropriée, y compris pour ce qui concerne la préparation des rapports et la vérification et la divulgation des informations relatives aux effets environnementaux et sociaux potentiels des activités financées dans le cadre du Programme. Plus particulièrement, l'impact environnemental et social des transports peut

être défini comme l'ensemble des modifications – positives ou négatives – engendrées par les systèmes de transport (infrastructures, modes de transport, niveaux des flux) sur l'environnement et les populations.

14. L'ESES vise à identifier les points forts et les faiblesses du système environnemental et social applicable au Programme en vue d'identifier les actions nécessaires à l'amélioration de ses performances. Des mesures spécifiques pour combler les faiblesses ou les lacunes identifiées sont aussi proposées (elles seront reprises dans le **Plan d'Action du Programme**). Un bilan des risques environnementaux et sociaux associés au Programme est effectué à la lumière de ce Plan d'action et des mesures spécifiques de suivi et évaluation sont proposés en conséquence. (Voir Encadré 1.2).

Encadré 1.2 : Les trois volets de l'évaluation environnementale et sociale



I.3 METHODOLOGIE

15. La préparation de l'ESES et l'élaboration de mesures visant à renforcer le système de gestion environnementale et sociale a bénéficié d'informations diverses et d'un processus de consultation élargie. Le travail a, entre autres choses, impliqué :

- La revue des documents et données disponibles portant sur : (i) les procédures nationales environnementales et sociales et cadres réglementaires y afférents applicables au Programme; (ii) des rapports environnementaux et sociaux pertinents; (iii) l'analyse des capacités en matière de sauvegardes environnementales et sociales des institutions intervenant dans le Programme; et (iv) la documentation de la Banque mondiale au sujet des PPR et ESES.
- Des visites de terrain auprès d'un échantillon de cinq communes urbaines (à savoir, Agadir, le Grand Casablanca, Marrakech, le Grand Rabat et Tanger) afin de prendre connaissance des principales initiatives envisagées dans le domaine du transport urbain et d'évaluer, d'une manière générale, les principaux défis environnementaux et sociaux et la manière dont ces communes les traitent.

- Des réunions de consultation avec le personnel technique des municipalités susmentionnées et les responsables d'institutions gouvernementales centrales (notamment au niveau du ministère de l'Intérieur et du ministère chargé de l'Environnement).
- Un atelier de consultation a eu lieu le 23 mars 2015, avec le personnel technique du gouvernement (aux niveaux national et communal), les partenaires au développement ainsi que les organisations de la société civile et le secteur privé. Le résumé du projet de rapport de l'ESES a été distribué avant la réunion. Les observations de l'atelier ont été incorporées dans l'ESES et une liste complète des participants ainsi qu'un résumé de leurs commentaires ont été incluses en annexe à l'ESES (atelier de consultation des parties prenantes).

16. Le rapport de l'ESES sera diffusé publiquement à travers l'Infoshop de la Banque mondiale et également sur le site du ministère de l'Intérieur et, là où cela est possible, dans les sites des municipalités concernées.⁴

⁴ Ce rapport a été produit par Angelo Bonfiglioli (consultant externe, spécialiste en environnement), John Butler (spécialiste principal en développement social) et Rebecca Lacroix (spécialiste en développement social), avec l'appui à distance de Taoufiq Bennouna (spécialiste principal en gestion des ressources naturelles, MNSEE, Banque mondiale) et Africa Eshogba Olojoba (spécialiste sénior en environnement, MNSEE, Banque mondiale). Une mission a été conduite au Maroc entre le 17 septembre et le 3 octobre 2014. La préparation de ce rapport a bénéficié de l'appui de Vickram Cuttaree, sénior économiste, infrastructures, et chef de projet (MNSTI) et Nabil Samir, consultant en transport (MSNTI).

SECTION II. DESCRIPTION DU PROGRAMME

Cette section décrit la nature et les caractéristiques du PPR proposé, en présentant successivement : (i) l'objectif de développement et les composantes envisagées, y compris les principaux investissements physiques qui seront faits pendant la durée du Programme ; (ii) les zones géographiques où le Programme interviendra, à savoir les municipalités sélectionnées de la Zone de Programme; et (iii) la liste des principales institutions aux niveaux national et municipal, qui seront impliquées dans la préparation et la mise en œuvre du Programme.

Par la suite, la section analyse en détail les principaux effets environnementaux et sociaux anticipés, en distinguant, d'une part, les avantages et, d'autre part, les impacts négatifs ou risques, qui seront associés au Programme. Des mesures spécifiques pour atténuer l'impact des différents risques sont aussi identifiées.

II.1 CONTEXTE NATIONAL

17. Ces dernières années, le Maroc s'est engagé dans **de grands chantiers de réformes politiques et sociales** visant la consolidation de la démocratie, la promotion des droits humains et la lutte contre la pauvreté. Un des éléments clés de ces réformes fut le lancement en 2005 de *l'Initiative nationale pour le Développement humain* (INDH), un programme d'envergure nationale, visant la lutte contre la pauvreté, l'exclusion sociale et économique et l'amélioration des conditions de vie des populations pauvres.
18. Par ailleurs, **la nouvelle Constitution de 2011** est venue renforcer la séparation des pouvoirs et garantir de nouveaux droits sur le plan humain et social et induire de nouvelles approches visant le renforcement de la démocratie participative, l'amélioration de la gouvernance de la chose publique et la consécration de l'obligation de la reddition des comptes. Egalement, la même Constitution garantit les aspects relatifs à l'information et la participation du public : selon l'Article 27, les citoyennes et les citoyens ont le droit d'accéder à l'information détenue par l'administration publique, les institutions élues et les organismes investis d'une mission de service public.
19. Ce vaste éventail de réformes a permis d'atténuer les revendications sociales et d'anticiper ainsi les crises sociopolitiques survenues dans les pays voisins. Mais malgré ces efforts, la pauvreté, de même que les inégalités et la précarité, demeurent des défis. Ainsi 6,3 millions de personnes, soit un cinquième de la population totale, vivent juste au-dessus du seuil de pauvreté, la population rurale représentant les deux tiers du nombre total de pauvres. Le dernier rapport du PNUD (2013) sur le développement humain a classé le Maroc 130^{ème} sur un total de 186 pays.
20. Le programme de réformes du secteur des transports urbains engagé par le gouvernement et le prêt envisagé dans ce cadre est censé avoir **des incidences essentiellement positives sur le développement durable du pays, sur le plan social et en matière de pauvreté**. Il reflète une stratégie nationale des transports urbains qui repose sur quatre axes, consistant à élaborer le cadre institutionnel et législatif du système, renforcer la performance des transports publics, améliorer la gestion du trafic et des routes et veiller à une gestion financière durable du secteur.

II.2 PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE L'INTERVENTION PROPOSEE

21. En tenant compte de la vision du Gouvernement du Maroc en matière de gouvernance du secteur du transport et des besoins au niveau des municipalités, l'objectif du projet consiste en

l'amélioration de la performance et l'accessibilité des transports en commun ainsi que de la coordination et de la capacité institutionnelle du secteur. Ces objectifs sont déclinés en mesures institutionnelles centrale et locale combinées à la réalisation d'infrastructure et de systèmes au niveau municipal. Les résultats appuyés par le projet sont les suivants :

22. **Le sous-programme institutionnel du PPR** appuiera en priorité le nouveau modèle de gouvernance du secteur, en tenant compte des besoins identifiés permettant d'atteindre les objectifs de développement du projet:

- Renforcement d'un système de suivi spécifique au transport urbain
- Renforcement du Fonds d'Accompagnement de la Réforme du Transport (FART).
- Appui à la réalisation de Plans de Déplacements urbains (PDU)
- Appui à la création de groupement d'agglomération et de sociétés de patrimoine de transport urbain.

23. **Le sous-programme d'infrastructure et de systèmes** du Programme concernera des municipalités primaires et secondaires (de plus de 100.000 habitants) de la zone du Programme. Le sous-programme d'infrastructure et de systèmes comportera un ensemble de sous-projets types incluant :

- Couloirs bus
- Pôles de correspondance.
- Système de priorité aux carrefours.
- Système de gestion de la circulation.
- Systèmes d'intégration billettique et tarifaire intermodale.
- Systèmes de transport intelligent (incluant les systèmes d'information voyageurs)

Les critères de sélection des municipalités participantes du Programme, des sous-projets éligibles ainsi que des corridors ciblés (incluant notamment les aspects socio-environnementaux) seront définis dans le Manuel d'opérations du Programme.

24. Enfin, les **indicateurs de décaissement** du Programme concernent les aspects suivants : (i) renforcement de la capacité et de la coordination centrale et locale; et (ii) réduction du temps de trajet sur les corridors ciblés.

II.3 EFFETS ENVIRONNEMENTAUX ANTICIPES DU PROGRAMME

II.3.1 Généralités

25. Globalement, ***l'ensemble des impacts environnementaux négatifs ou nocifs, qui sont susceptibles d'être générés par le Programme, seront limités dans le temps et dans l'espace.*** Ils seront, en général, de faible à moyenne ampleur, réversibles et facilement maîtrisables et gérables. Ils seront assez faciles à identifier en avance et à prévenir, minimiser avec des bonnes pratiques simples et des mesures d'atténuation efficaces et permettront l'utilisation d'un système de contrôle et de suivi simple et efficace.⁵

26. En mettant l'accent sur le transport public, permettant un transfert modal depuis les voitures particulières vers un système de bus en site propre, voire de Bus à Haut Niveau de Service

⁵ En conformité avec le langage suggéré par le Guide pour les Evaluations des Programme pour les Résultats (*Interim Guidance Note on Assessment, Programme-for-Results Financing*) de la Banque mondiale, le terme « effets » désigne à la fois les avantages, les impacts et les risques environnementaux. Quand cela est nécessaire, on utilisera des termes plus spécifiques, à savoir : « avantage » pour définir des impacts positifs, et « impact » pour définir des conséquences négatives ou des risques.

(BHNS), et favorisant une circulation urbaine plus fluide, l'opération contribuera **à diminuer la congestion** actuelle du réseau routier et **réduire la pollution atmosphérique** due aux véhicules de transport et permettra – directement ou indirectement - de réduire sensiblement les polluants locaux et d'améliorer la qualité de l'air dans les municipalités participantes, et aura ainsi des incidences positives sur la santé de la population. Au rang de ces effets positifs, figure également **une réduction des gaz à effet de serre (GES)**.

27. Toutes ces améliorations reposeront sur un surcroît de capacités, une meilleure gouvernance du côté de la demande, un renforcement des institutions et une réduction du coût de la dégradation environnementale.⁶ Pour toutes ces raisons, **les effets positifs du Programme devraient se maintenir sur le long terme**. Ainsi, d'une manière globale, la mise en place de réseaux de transport public vient répondre à une exigence liée à la congestion des voies urbaines et à des préoccupations de nature environnementale dans des zones urbaines en pleine expansion.

II.3.2 Avantages environnementaux spécifiques

28. Les investissements financés dans le cadre du Programme auront, dans une perspective écosystémique, des effets certains sur le plan environnemental, la politique des transports étant considérée comme un axe d'une politique de développement urbain plus globale. En effet, l'opération aura **des avantages environnementaux certains**, dans la mesure où elle contribuera à soulager la saturation des réseaux de transport urbain, en tenant compte de conditions qui sont devenues de plus en plus difficiles au cours des dernières années, avec des axes structurants connaissant une congestion chronique (voir Encadré 2.1) et, par conséquent, des impacts environnementaux majeurs, et un taux de croissance du parc automobile national estimé à plus de 4% par an. Par ailleurs, puisque les services actuels de transport public ne suffisent pas à répondre aux besoins des populations, des systèmes de transport artisanal se sont organisés de manière plus ou moins informelle, avec des conséquences considérables non seulement sur la circulation, la voirie et l'insécurité, mais aussi sur l'environnement urbain.

Encadré 2.1 : Bus et voyageurs

La région du Grand Casablanca compte environ 5 millions d'habitants. Depuis 2001, le nombre de véhicules a quadruplé passant de 400.000 à plus de 1,5 million. On enregistre chaque jour environ 4,5 millions de déplacements tous modes confondus (la part des bus/trams étant de 15,5%, contre 18% pour les grands taxis, 10% pour les petits taxis et 34% pour les voitures privées). On estime que les déplacements quotidiens devraient atteindre entre 13 et 15 millions d'ici 2030. Actuellement, la ville est caractérisée, entre autres choses, par l'absence de réseau de transports publics à forte capacité. Ceci apparaît de plus en plus comme un remède incontournable à la situation chaotique actuelle, avec des conséquences environnementales importantes, avec une conception multimodale de l'accessibilité du territoire et l'organisation des déplacements.

Actuellement, environ 350 bus sillonnent chaque jour l'Agglomération de Rabat-Salé-Témara, avec un nombre de voyageurs qui est estimé à environ 250.000 personnes (sur une population urbaine totale de plus de 2 millions d'habitants).⁷

À Marrakech, environ 100 bus de transport opèrent chaque jour à l'intérieur de la ville (à cela il faut ajouter une autre centaine de bus qui lient le centre-ville aux zones périurbaines). Sur une population d'un peu plus d'un million d'habitants, on estime à environ 110.000 le nombre d'utilisateurs des transports publics à l'intérieur de la ville, et environ 100.000 les voyageurs qui rejoignent le centre-ville à partir des zones périurbaines limitrophes. Pour l'instant, les services de

⁶ Une étude déjà datée (2003) évaluait les coûts annuels des dommages environnementaux au Maroc entre 2,75 et 4,65% du PIB (cela concerne l'eau, l'air, les sols et forêts, les déchets et le littoral), le coût relatif à l'air seulement étant évalué à 1,03% du PIB (Source : Programme d'assistance technique pour la Protection de l'Environnement, « *Le coût de la dégradation de l'environnement* »).

⁷ Les données du dernier recensement national seront rendues disponibles très prochainement.

la municipalité et de la wilaya n'ont pas encore estimé l'augmentation à la fois de l'équipement mobile et des voyageurs comme effet des aménagements du système de transport urbain.

A Tanger, selon les saisons, on estime une circulation journalière de 70 à 120 bus de transport public (  cela il faut ajouter des bus de transport collectif pour les écoles et les entreprises), pour un nombre de voyageurs estimé à plusieurs dizaines de milliers de personnes (la population urbaine totale est estimée à près de 2 millions de personnes), qui actuellement utilisent majoritairement de « grands taxis » collectifs, de « petits taxis » (courses individuelles à tarif horokilom trique) et des voitures privées.

A Agadir, entre 1982 et 2009, la population de la zone urbaine proprement dite est passée d'environ 235.000 à 680.00 habitants. Mais le Grand Agadir, constitué de neuf communes, comptait au dernier recensement de 2004 environ 824.000 habitants et actuellement plus de 1.100.000 habitants (dont une population d'environ 80.000 étudiants), sur une superficie de 761 Km². On compte chaque jour environ 264.000 déplacements motorisés vers le centre urbain, dont 195.000 en taxi (avec environ 8.000 conducteurs). D'après la société d'opération ALSA, en 2012, entre 100.000 et 120.000 personnes ont emprunté le réseau de bus chaque jour ouvrable. Les zones les plus éloignées du centre d'Agadir (Temsia, Ait Melloul, etc.) présentent le plus fort taux d'utilisation du bus (ce taux se réduisant lorsqu'on s'approche du centre d'Agadir). Il existe une très forte demande du bus dans le secteur des facultés, où 4 400 étudiants sont présents en heure de pointe du soir – dont 25% prennent le bus (soit 1 100 personnes à transporter). Mais les bus ne constituent encore que 13% du total des véhicules en circulation sur les réseaux urbains. On compte, par contre, environ 200 bus pour entreprises, 1.500 petits taxis et 1.900 grands taxis. On estime une moyenne de 0,32 voitures privées par ménage. Le projet de Bus   Haut Niveau de Service (BNHS) prévoit des lignes urbaines, couvrant le centre dense de l'agglomération, et de lignes périurbaines qui ont vocation à connecter le centre avec les pôles périphériques.

Qualité de l'air

- L'opération est censée améliorer l'efficacité des services et infrastructures de transport urbain, promouvoir les transports publics, organiser d'une manière plus rationnelle la circulation des véhicules de transport urbain et réduire ou éliminer des dysfonctionnements (tels que la détérioration constante de la vitesse commerciale des bus collectifs) se traduisant négativement sur la qualité de l'air. Par voie de conséquence, en rendant la circulation plus fluide, l'opération permettra de **réduire sensiblement les polluants locaux** (les émissions étant maximales pour un moteur qui tourne au ralenti) et améliorer la qualité de l'air, ayant ainsi des incidences positives sur la santé de leur population.
- L'organisation des déplacements en transport public (avec l'utilisation d'une technologie améliorée et de modes de transport plus efficaces) **contribuera largement à réduire la pollution atmosphérique**, avec des avantages par rapport à la réduction d'émissions globales et locales, telles que dioxyde carbone (CO₂), oxydes d'azote (NOX) et composés organiques volatils (COV). On admet généralement qu'en ville un bus peut émettre entre 80 et 100g CO₂/km contre 310g CO₂/km pour une voiture avec une seule personne.
- Dans la mesure où il vise à fortement favoriser le transport public, le Programme aura pour objectif de **diminuer le nombre de véhicules particuliers et de taxis** qui circuleront le long de l'axe emprunté par les bus. Cela permettra d'estimer des économies non négligeables d'émissions de CO₂.⁸
- En améliorant la qualité de l'air, le type de transport public promu par le Programme proposé contribuera **  réduire les frais médicaux** résultant du traitement des maladies qui en

⁸ Projections estimées à 9 000   14 000 tonnes/an en 2020, et 11 000 à 15 000 tonnes/an en 2030 par l'étude BNHS d'Agadir.

découlent et les frais d'assainissement et de nettoyage des dommages causés par la pollution sur les infrastructures.⁹

Circulation

- La création du partage modal de la voirie, avec la création de couloirs de bus et l'aménagement de pôles de correspondance, contribuera **à décongestionner la circulation** et réduire ultérieurement les émissions de gaz à effet de serre.
- L'organisation et l'encouragement du transport en commun et le développement du transport public contribueront **à la réduction de la croissance du parc automobile** (estimé actuellement à 4% par an). En effet, un bus peut transporter en passagers l'équivalent de 40 à 50 voitures.
- Différentes initiatives contribueront à donner à la circulation urbaine **une plus grande fluidité**, et cela sera en soi une source supplémentaire de réduction des émissions polluantes.

Consommation énergétique

- Le développement du transport public pourra aussi contribuer **à réduire la consommation énergétique**. D'une part, on estime généralement qu'un bus consomme deux fois moins d'énergie et émet deux fois moins de CO₂ qu'une voiture. D'autre part, l'efficacité énergétique d'un autobus par kilomètre-passager est 16 fois supérieure à celle d'une automobile.

Milieu naturel

- Aucune activité du Programme ne risque d'avoir un quelconque impact sur *Sites d'Intérêt Biologique et Ecologique* (SIBE) du Maroc¹⁰ ni de transformer de manière significative des habitats naturels ou de modifier considérablement les zones de biodiversité et/ou ressources culturelles potentiellement importantes. En revanche, le Programme pourrait comporter des avantages environnementaux certains. A Agadir, par exemple, certains dysfonctionnements de l'assainissement pluvial (réaménagement de certains endroits fragiles) pourraient être améliorés.
- Dans certains endroits, dans la mesure où le tracé des bus dessert des espaces verts fortement fréquentés (comme la Vallée des Oiseaux à Agadir), des espaces naturels des villes pourront être fortement valorisés par les aménagements envisagés.

II.3.3 Risques ou impacts négatifs liés à la phase préparatoire

29. Pendant la phase de préparation des dossiers d'appel d'offre, le risque consiste en la négligence des aspects environnementaux et leur faible prise en compte lors de la réalisation des études techniques et / ou la préparation d'études environnementales non satisfaisantes. Ce risque peut être aggravé si les aspects relatifs à l'information et la participation du public ne sont pas pris en compte. Il faut noter que le système tel qu'appliqué ne comprend pas de mécanismes spécifiques à l'information et la consultation du public et à la gestion des éventuels conflits, permettant de s'assurer que les impacts soient atténués à des niveaux acceptables.

⁹ D'après l'*Organisation Mondiale de la Santé* (OMS), l'éventail des effets de la pollution de l'air due aux transports urbains sur la santé des populations urbaines est large, mais ce sont surtout les systèmes respiratoires et cardio-vasculaires qui sont affectés. La pollution atmosphérique peut être à l'origine de symptômes respiratoires (toux, hypersécrétion nasale, expectoration chronique, essoufflement). La pollution atmosphérique, notamment l'ozone, est aussi un facteur majorant le nombre de crises d'asthme et d'allergies et leurs conséquences. Enfin, la pollution atmosphérique peut également participer à la genèse de pathologies cardio-vasculaires (infarctus du myocarde, angine de poitrine ou troubles du rythme cardiaque) et d'irritations nasales, des yeux et de la gorge).

¹⁰ Au Maroc le *Plan Directeur des Aires Protégées*, élaboré en 1996, avait identifié 154 Sites d'Intérêt Biologique et Ecologique (SIBE) classés pour leurs valeurs écologique, scientifique, socio-économique ou patrimoniale, en proposant le classement en parcs nationaux d'une dizaine d'entre eux. Répartis sur une superficie de 2,5 millions d'ha, ces sites représentent presque la totalité des écosystèmes naturels du pays.

30. D'autre part, les activités envisagées dans le cadre du Programme ne devraient pas soulever des risques particuliers au plan de la sécurité. La protection de la sécurité publique et des travailleurs contre les risques potentiels associés aux activités du Programme sera assurée en conformité avec les règles nationales et internationales applicables. Les mesures d'atténuation de ces risques consisteront en (i) la consultation du public et des parties prenantes lors de la sélection des sites et la préparation et la validation des études; (ii) le contrôle qualité et la mise en œuvre de procédures de validation des études environnementales et leur dissémination ; (ii) la supervision des chantiers par des experts environnementaux

II.3.4 Risques ou impacts négatifs liés à la phase travaux

31. Les impacts environnementaux négatifs associés aux sous-projets pendant les travaux sont spécifiques aux chantiers de construction et assez similaires pour la majorité des chantiers en milieux urbains. Malgré le fait qu'ils soient maîtrisables et gérables et de petite envergure, la phase des travaux **peut comporter des impacts à prévoir** et pourraient constituer une source de désagréments pour les riverains et les usagers de la route. Parmi eux les plus importants concernent les aspects suivants :

Qualité de l'air, bruits, eau et assainissement, déchets

- Les engins de chantier et le matériel bruyant (marteaux piqueurs, compresseurs d'air, etc.) créeront **des nuisances sonores**. Par exemple à Rabat-Salé-Témara, cela sera dû aux travaux éventuels d'enlèvement de hauts pylônes électriques placés au milieu de terre-pleins centraux et l'enfouissement ultérieur de câbles électriques sur un corridor, travaux qui, à termes, seraient de toutes les manières prévus par l'*Office National de l'Electricité (ONE)* (voir photo 1 en Annexe 12).
- Des **poussières seront générées** par les travaux d'excavation éventuels, le stockage inapproprié de matériaux de construction et des déblais et la circulation des engins de chantier. Cependant, des techniques existent pour atténuer ce risque (utilisation de l'eau dans les chantiers pour l'arrosage des poussières, des plantations, compactage des matériaux, nettoyage chantier, etc.).
- La circulation des engins de chantiers et l'éventuel non-respect des consignes de sécurité pourront provoquer **des accidents pour les travailleurs**.
- Les véhicules de chantier créeront **des émissions de GES** liés aux gaz d'échappement, comme aussi des nuisances olfactives, risques sanitaires et pollution.
- Les chantiers **généreront des déchets**, à l'origine de formes ponctuelles de pollution (certains travaux pourraient aussi affecter les réseaux d'assainissement et d'élimination des déchets). Cela nécessitera une gestion correcte des déchets d'après des normes établies.
- Certains travaux exigeront l'utilisation de véhicules et différents engins. Cela pourra évidemment entraîner **l'augmentation des volumes d'huiles usées** (identifiées par le décret portant sur la classification des déchets comme étant des déchets dangereux de classe DD). Ces huiles comprennent huiles hydrauliques, huiles moteur, de boîte de vitesse et de lubrification et huiles isolantes et fluides caloporteurs.
- Dans de rares cas, les travaux pourraient **contaminer les nappes phréatiques**. Cependant, dans la plupart des cas, les travaux d'affouillement seront limités en profondeur, et par conséquent il n'y aura pas de contamination de nappes qui sont en général assez profondes (de 10 à 30 mètres, dans le cas d'Agadir, par exemple) et rarement utilisées pour l'alimentation en eau potable.
- Dans le cas où les activités du Programme pourraient affecter **certaines sources d'eau potable**, cela pourrait conduire à un impact sur la qualité de l'eau et à une concentration de

polluants. Des études préalables devraient alors être conduites et des mesures de contrôle régulier de la qualité de l'eau potable devraient être mises en place dans certains lieux..¹¹

Végétation

- Certaines activités (élargissement des voies pour la création de couloir de bus) pourront comporter **l'arrachage des arbres et la dégradation d'espaces verts** sur des surfaces relativement importantes (c'est le cas d'enlèvement de terre-pleins centraux – séparateurs entre deux chaussées) (voir les photos 2 et 3 en Annexe 12). Cependant, des techniques bien maîtrisées et performantes de transplantation de plantes pourront être utilisées (voir Encadré 2. 2). Dans le cas où il n'y aurait pas d'alternatives à l'arrachage d'arbres et plantes, la mesure d'atténuation préconisée sera **de replanter ailleurs d'autres arbres, arbustes et plantes** de manière à permettre le même niveau de stockage et séquestration de carbone (TgC/an).

Encadré 2.2 : Transplantation et plantation d'arbres

Les palmiers, qui constituent la majorité des plantes des espaces verts des villes marocaines, peuvent être facilement transplantés - du fait qu'ils sont des plantes monocotylédones (ils ont des racines d'égale importance et généralement non ramifiées). Ils développent un système racinaire abondant et fibreux, ne disposent pas d'une racine principale pivotante ni permanente et ont des racines qui ne grossissent pas avec le temps. Les palmiers jeunes tolèrent généralement mal la transplantation, par contre les adultes peuvent être transplantés aisément (surtout si l'opération a lieu en été).

Au Maroc, la transplantation du *Palmier Washingtonia* a des taux de réussite extrêmement élevés. Par contre, celle du *Palmier Phoenix canariensis* (appelé aussi 'faux dattier') s'est avérée beaucoup plus difficile, sinon impossible. On obtient aussi des taux de transplantation élevés avec d'autres plantes utilisées dans les principaux espaces verts marocains (avec peupliers et platanes, par exemple, à condition de tenir compte du nécessaire équilibre qui existe pour ces espèces, entre le système racinaire et le feuillage, le processus de transplantation devant nécessairement avoir lieu après la chute des feuilles, en automne) et quelques espèces exotiques importées (comme yucca et cocotier).

Parallèlement, de nouveaux espaces verts seraient créés. A Agadir, les plantations proposées dans le cadre de l'insertion urbaine du projet soulignent les espèces emblématiques en valorisant la palette végétale locale (palmier, ficus, jacaranda, arganier, etc.). A Tanger, dans le cadre d'autres projets de voirie, la municipalité avait décidé certaines mesures d'atténuation, suite à l'arrachage de certaines plantes et l'enlèvement d'espaces verts placés dans les terre-pleins centraux des voies urbaines, en les remplaçant par des bandes d'espaces verts latéraux (d'une largeur de 3 mt chacune) tout au long de la chaussée.

Sols

La réhabilitation ou la construction des réseaux routiers et des infrastructures /équipements de base pourrait contribuer à provoquer **une certaine érosion des sols et dégradation des terres**. Certains risques pourraient être liés aux travaux d'excavation prévus pour le

¹¹ Par exemple, dans l'agglomération de Rabat-Salé-Témara, des couloirs de bus devraient être planifiés : (i) à l'extrémité de l'Avenue Bouabid, où il y a une source d'eau potable historique (mais elle serait en fait placée juste en dehors du tracé prévu); et (ii) au milieu de l'Avenue Fouarate, où il y a un ouvrage qui fait partie d'un système hydraulique traditionnel appelé *foughara* (un puits vertical relié à une galerie de drainage d'eau souterraine, où l'eau est acheminée grâce à la légère pente du lieu) : à cet endroit, dans la mesure où tout travail de la chaussée pourrait affecter directement non seulement le puits, mais l'ensemble des canalisations souterraines, une étude d'impact plus poussée devrait probablement être conduite par les services compétents, si la création d'un couloir de bus serait finalement retenue à cet endroit.

terrassement des structures de chaussée et pour la gestion des réseaux (dévoisement). Ces risques devraient cependant être limités en profondeur et en surface. A Agadir, par exemple, où le sous-sol est d'origine sédimentaire, constitué d'alluvions, calcaire sableux ou graveleux, il y a peu de risque de déstabilisation du sous-sol, en vertu de la nature même des travaux.¹² Les infrastructures de transports et les services liés au transport pourraient contribuer à la **perturbation du fonctionnement de quelques bassins versants**. En particulier, l'artificialisation des sols pourrait contribuer à rendre les sols imperméables, limitant ainsi l'infiltration des eaux de pluie et augmentant le ruissellement, qui provoque une saturation des réseaux d'assainissement. Mais des mesures préventives appropriées devraient être prises pour réduire, voire même éliminer ces risques.

- Des éventuels travaux d'excavation pourraient comporter des **risques d'affaissement et de glissement de terrain**, liés notamment aux phénomènes d'érosion – cela pouvant engendrer des dégâts aux infrastructures existantes et aux constructions limitrophes aux travaux, y compris des habitations. Il pourrait aussi y avoir des risques d'accidents aux alentours des excavations et des tranchées ouvertes non signalées, non balisées et mal éclairées. Ici aussi, des mesures préventives appropriées seront prises.
- Certains travaux pourraient accroître **les risques d'inondations**, sans l'adoption de techniques d'imperméabilisation des sols. Des mesures d'atténuation devront être prises (comme par exemple l'imperméabilisation de certaines surfaces bien définies pour éviter tout risque d'inondation).

Habitats naturels et ressources naturelles

- Il est improbable que, dans un contexte urbain, les travaux puissent conduire à l'appauvrissement de la biodiversité végétale et animale à cause de l'artificialisation des sols. Cependant, les activités envisagées dans le cadre du Programme, avec la création d'infrastructures de transports et services associés (couloirs de bus, pôles de correspondance), pourraient avoir **d'impacts négatifs sur les paysages et consommer d'espaces au détriment d'autres formes d'utilisation**. Cependant, il faut souligner le fait que les milieux naturels situés à l'intérieur des périmètres d'aménagement urbain sont généralement déjà relativement dégradés et ne devraient pas présenter de sensibilité particulière aux travaux prévus (qui devraient avoir une petite envergure).

Risques naturels

- Dans plusieurs endroits, les aménagements envisagés devront prendre en compte **les risques liés au débordement des wadis** et les inondations provoquées par de fortes pluies.¹³

Patrimoine historique et archéologique

- Les activités envisagées dans ces milieux urbains ne devraient avoir **aucun impact négatif sur le patrimoine historique et archéologique**. Toutes les mesures seront prises pour éviter une perte et dégradation des vestiges trouvés de manière fortuite dans les fouilles lors de certains travaux d'excavation.

II.3.5 Risques ou impacts négatifs liés à la phase exploitation / fonctionnement

32. En fonctionnement normal, les sous-projets municipaux **ne devraient pas poser de problèmes environnementaux particuliers**. Les impacts négatifs éventuels devraient généralement être dus à une conception inadéquate, un manque d'entretien et de maintenance ou une application insuffisante des mesures de sécurité. Ils peuvent être à l'origine d'un dysfonctionnement ou une dégradation des ouvrages et générer certains impacts négatifs. L'importance d'un système de contrôle et de suivi environnemental précis et efficace – qui sera mentionné dans la Section V de

¹² De toutes les manières, comme souligné par les études du BNHS d'Agadir, « des précautions techniques d'usage seront respectées en phase chantier pour éviter tout risque de déstabilisation du sous-sol, en se basant sur les résultats de l'étude géotechnique qui a été réalisée à cet effet et des éventuels compléments nécessaires ».

¹³ A Agadir, par exemple, les études ont montré que « les points noirs du système d'assainissement pluvial appellent à des aménagements de plus grande envergure ».

ce rapport – constituera à cet égard un élément d'importance capitale. Les principaux risques concernent les aspects suivants :

- Dans la mesure où le Programme favorisera le transport public, il y aura certainement **des émissions supplémentaires** provenant des bus estimées par le nombre additionnel de bus/km et la consommation supplémentaire de gazole par rapport à la situation de référence.¹⁴
- L'utilisation de couloirs réservés aux bus pourrait créer – tout au moins pendant une première phase - **certaines embouteillages pour l'ensemble des autres véhicules** et ainsi accroître la pollution atmosphérique: émissions de gaz à effets de serre (CO₂, CH₄, etc.); acidification (émissions de gaz carbonique (CO₂) et d'oxyde d'azote (N₂O), de monoxyde de carbone et de particules fines. Cela pourrait affecter non seulement les voies effectivement aménagées, mais aussi des voies alternatives proches, que les autres véhicules seraient amenés à utiliser du fait de la création des couloirs de bus. Un système simple et efficace de contrôle et suivi devrait constituer la principale mesure, pour permettre de prendre en temps réel toutes les dispositions nécessaires et réduire toute exposition des populations à la concentration de polluants.

Encadré 2.3 : Respect les normes internationales en matière de pollution

Le Programme ne prévoit aucun investissement direct en termes d'acquisition de bus de transport urbain de la part des municipalités. Par conséquent, à cet égard, il n'y a pas lieu d'évaluer l'impact direct du Programme en termes de pollution atmosphérique. Cependant, dans la mesure où il appuiera un ensemble d'activités favorisant du transport urbain collectif (appui au cadre institutionnel et aux investissements en infrastructures), le Programme pourrait indirectement inciter les municipalités à accroître leur propre parc de bus, et cela pourrait conduire à une augmentation relativement importante de la pollution de l'air.

Par conséquent, il faudra que le Programme puisse agir plutôt au niveau des critères d'éligibilité permettant aux Collectivités territoriales d'avoir accès au nouveau *Fonds d'Accompagnement des Réformes du Transport* (FART) pour le financement de leurs projets de transport, pour y intégrer trois conditions essentielles, à savoir :

- (i) Le renouvellement progressif de l'ensemble de la flotte de bus conformément aux normes Euro V (voir Annexe 8 de ce rapport);¹⁵
- (ii) L'équipement des bus actuels en systèmes de dépollution de type filtres à particules qui réduisent les émissions en particules, de monoxydes de carbone et d'hydrocarbure imbrûlés (sur les véhicules très anciens, cependant, il sera opportun de pondérer coûts et utilité du montage d'un filtre à particules);¹⁶
- (iii) Le suivi comparatif annuel de la flotte actuelle de bus par rapport aux polluants réglementés (CO, HC, NO_x et particules).

¹⁴ Ces émissions ont été estimées à 1 200 à 1 430 tonnes en 2020 et 1 350 à 1 590 tonnes en 2030 par l'étude du BHNS d'Agadir.

¹⁵ A Rabat-Salé-Témara, toutes les nouvelles acquisitions de bus, depuis 2010, sont déjà conformes aux normes d'Euro 5 (ces bus conformes représenteraient environ 75% du parc de l'agglomération). Dans les prochaines années, l'ensemble des bus seraient rendus conformes aux normes.

¹⁶ Les rapports techniques disponibles dans d'autres pays distinguent trois catégories des coûts induits par la mise en place de filtres à particules : (i) les coûts directs liés à l'achat et l'installation des filtres; (ii) les coûts périodiques liés à la maintenance des filtres; et (iii) les coûts indirects, en particulier ceux qui sont liés à la surconsommation de carburant.

- L'augmentation du transport urbain et les nouveaux systèmes de gestion du transport public pourraient contribuer à **augmenter les nuisances sonores** (bruit des voies urbaines de circulation et de voies ferrées).¹⁷
- L'utilisation répétée des couloirs par des bus lourds¹⁸ pourraient comporter le risque **d'affaissement de la portion de la voie qui leur est réservée**. Cela nécessitera au préalable des travaux de renforcement de la chaussée (au moment des travaux), et un contrôle régulier.¹⁹ Tout risque d'affaissement de la chaussée pourrait aussi affecter, dans certains endroits, les habitations limitrophes.
- Enfin, la mise en service de BHNS **pourrait provoquer des accidents**, y compris pour les piétons. Quelques mois seront nécessaires afin que les usagers de la route s'adaptent aux nouvelles règles de circulation. L'impact positif du BHNS sur la sécurité routière ne se fera donc probablement pas sentir immédiatement et le changement de mode de déplacement évoluera lentement (on considère généralement qu'un délai de 1 à 3 ans est nécessaire pour que la fréquentation d'une ligne de BHNS devienne stable).

II.4 EFFETS SOCIAUX DU PROGRAMME

II.4.1 Généralités

33. D'une manière globale, le Programme aura **des impacts sociaux négatifs faibles à modérés** et **les risques éventuels pourront être gérés** en mettant en place des procédures et mécanismes relativement simples.
34. En particulier, étant donné leur petite envergure, les éventuels travaux (construction ou réhabilitation négatif d'infrastructures, aménagement des voies de circulation, etc.) **n'auront pas d'impacts majeurs sur la sécurité des travailleurs**. Pendant la phase de fonctionnement, les activités envisagées ne devraient pas soulever des effets sociaux négatifs particuliers au plan de la sécurité des travailleurs et des voyageurs. De toutes les manières, à la fois pendant la phase des travaux et de fonctionnement, toutes les activités seront assurées en conformité avec les règles nationales et internationales de sécurité applicables.
35. Par contre, le Programme aura **un impact social globalement positif** dans la mesure où le Programme est censé améliorer l'efficacité des services et infrastructures de transport urbain et promouvoir les transports publics en réponse directe à une demande sociale, et cela en termes à la fois : (i) d'amélioration des conditions de déplacement du public (voyages efficaces, vitesse commerciale élevée, performance du transport collectif en termes de régularité, confort, ponctualité et vitesse, etc.); et (ii) d'accès optimal aux centres administratifs, sociaux, industriels et commerciaux de la part d'une population urbaine en pleine croissance, qui vit de plus en plus dans les zones périurbaines (voir Encadré 2.4).

Encadré 2.4 : Liens vitaux entre le centre-ville et les zones périurbaines

Par exemple, dans l'agglomération d'Agadir, le centre urbain s'étend sur 30-40 km entre les deux extrémités de la ville, avec des pôles de grand flux au port et dans la zone universitaire. La réalisation d'un Bus à haut niveau de service (BHNS), envisagée à l'initiative de la Commune Urbaine, servira à améliorer la circulation dans l'agglomération en désengorgeant le centre-ville, tout en contribuant à soutenir le développement et la croissance à long terme de la ville, notamment au Sud et à l'Est. A ce titre, le futur tracé, d'une longueur de 15 km environ, desservira ainsi les pôles économiques (port, centre-ville),

¹⁷ L'unité de mesure des sons est le décibel (dB) qui correspond à la plus petite pression acoustique susceptible d'être perçue par l'homme. Pour prendre en compte le niveau réellement perçu par l'oreille, on utilise un décibel physiologique appelé décibel A [dB(A)].

¹⁸ Le poids en charge d'un bus de transport peut varier entre 12 et 13 tonnes.

¹⁹ La nature et l'épaisseur des différentes couches de la chaussée (couche de surface, de base, de fondation, etc.) étant liés à plusieurs facteurs, entre autres le poids et la vitesse des véhicules et l'intensité du trafic.

le secteur de la ville nouvelle, et le centre universitaire, tandis que des extensions sont envisagées vers les zones à fort développement de Hay Mohammadi et Tikiouine.

II.4.2 Avantages sociaux généraux

36. Les investissements financés dans le cadre du Programme auront un ***certain nombre d'avantages sociaux généraux.***

a) En matière de gouvernance

37. D'une manière générale, l'amélioration des déplacements urbains contribuera à améliorer la gouvernance de l'ensemble du secteur des transports, renforcer l'efficacité et l'offre de services et de l'infrastructure des transports urbains et contribuera ainsi ***à consolider la viabilité sociale des transports urbains.***

38. Sur le plan de la gouvernance, les réformes soutenues par le Programme incluent ***la mise à niveau des institutions urbaines de transport central et local.*** Au niveau central, cela concerne, entre autres, l'appui au *Fonds d'Accompagnement des Réformes du Transport (FART)*, notamment avec l'identification des critères d'éligibilité permettant aux Collectivités locales d'y avoir accès (y compris des critères concernant directement la gestion environnementale et sociale).

39. D'une manière réglementaire, les aspects relatifs ***à l'information et la participation du public sont garantis*** dans une certaine mesure par la *Loi organique des Communes* qui oblige le Conseil municipal d'informer le public et donne le droit du citoyen d'assister/participer aux réunions et délibérations du Conseil. Ainsi, en principe, les usagers auront la possibilité de donner leur avis sur le niveau de couverture approprié et de qualité des services de transport public. Le surcroît de transparence résultant de l'accès du public aux décisions de politique sectorielle et aux accords contractuels entraînera un niveau accru de responsabilité et d'efficacité, avec des possibilités de mettre l'accent sur les avantages sociaux de toutes les activités qui seront entreprises.

40. Enfin, le Programme contribuera à une meilleure application de nouvelles réglementations en matière ***d'attribution de contrats de transport public*** (en fonction aussi de paramètres de nature sociale, en particulier par rapport au système de contrôle et suivi).

b) En matière de politiques d'urbanisation et de transport urbain

41. Conformément aux politiques marocaines d'urbanisation et de transport urbain, l'opération contribuera à établir ***un système de transport urbain durable,*** permettant à l'ensemble des habitants, même les plus démunis, de satisfaire leur demande de déplacements dans des conditions raisonnables de qualité et de coût. Au-delà de la réorganisation des transports publics, le Programme impliquera, d'une manière plus ou moins indirecte, l'aménagement du territoire, la sécurité routière et la sûreté des voyageurs et des piétons, la parité des sexes et les conditions de voyage des personnes à mobilité réduite. Il offrira ainsi un ensemble complet d'outils permettant d'appréhender les différents aspects des défis sociaux auxquels fait face le transport urbain au Maroc.

c) En matière de renforcement des capacités

42. En appuyant tout un ensemble d'initiatives concernant l'information du public, la formation et le renforcement des capacités des cadres, le développement des compétences, la référence aux meilleures pratiques à travers le monde et l'établissement de réseaux pour l'échange de connaissances, le Programme contribuera à relever ***les principaux défis sociaux posés par la***

forte croissance et expansion des villes marocaines.²⁰ Les efforts de renforcement des capacités et des institutions devraient avoir pour corollaires une gestion plus efficace et rationnelle du secteur des transports urbains et une amélioration des prestations de services aux usagers.

d) En matière d'amélioration des conditions de vie et des activités économiques

43. Toute amélioration de ces services devrait **profiter en priorité à des catégories de population les plus pauvres** qui effectivement utilisent les transports publics de manière régulière (y compris les populations vivant dans des banlieues mal desservies et dans des quartiers relativement marginalisés).

II.4.3 Avantages sociaux spécifiques

44. Les investissements financés dans le cadre du Programme **auront aussi des avantages sociaux spécifiques** et permettront à une grande majorité des utilisateurs des transports urbains collectifs des municipalités sélectionnées de bénéficier d'infrastructures de transport de base confortables, efficaces et sûres. Ces investissements comprendront, entre autres choses, des systèmes de priorisation spatiale ou temporelle de bus²¹ (création de voies réservées aux bus par marquage au sol ou par des bordures, avec parfois priorité aux carrefours), des travaux d'infrastructures de petite envergure (voirie, trottoirs, voies de contournement, pôles de correspondance, etc.), et des aménagements visant à valoriser et requalifier le paysage urbain.

- Une meilleure intégration du réseau de tramway et de bus aura par effet **de réduire la durée des trajets et les coûts de transport** pour les usagers. Cela devrait être vrai surtout dans des grandes agglomérations comme le Grand Casablanca et Rabat-Salé-Témara.
- Le renforcement de la planification participative (consultations menées auprès du public) et de la gestion des transports urbains devrait permettre de cibler **certains groupes spécifiques** (personnes à mobilité réduite, femmes avec poussettes, etc.) et de définir des aménagements appropriés.
- Dans la mesure où environ 50% des déplacements au Maroc se font toujours à pied, le Programme contribuera à appuyer, d'une manière plus ou moins directe, **l'aménagement de trottoirs et de passages protégés pour augmenter la sûreté des piétons.**
- Le Programme contribuera à améliorer les conditions de vie des populations concernées, dans la mesure où, en marge des aménagements routiers prévus, il y aura **des travaux d'amélioration du paysage urbain et de préventions des désastres naturels** (inondations, etc.).²²
- Enfin, de nombreuses activités du Programme proposé auront **une incidence directe positive sur les femmes**, qui utilisent les transports publics plus que les hommes et représentent en outre une part importante de l'ensemble des piétons. Actuellement, des obstacles liés au transport entravent l'accès au marché du travail pour de nombreuses femmes, étant donné le temps nécessaire au transport et leurs nombreuses autres responsabilités. En effet, dans les grandes villes marocaines, les femmes connaissent davantage de difficultés que les hommes pour se déplacer (entre leurs lieux de résidence et les lieux de travail) et sont amenées à dépenser davantage dans les transports. Les

²⁰ La population urbaine au Maroc, actuellement de 17,7 millions (environ 55% de la population), devrait atteindre 27 millions à l'horizon 2025 (soit 70% de la population). Ceci constitue un défi majeur en termes de mobilité urbaine et d'accessibilité, dont la résolution devrait contribuer à une croissance économique soutenue, au développement social et à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens de façon durable.

²¹ Le programme souligne l'importance de favoriser un transport public basé sur les bus (avec l'aménagement de site propre). On entend par 'bus' tout véhicule de transport en commun dans un système réglementé, avec délégation. Dans les couloirs de bus qui seront aménagés on exclura le bus d'entreprises, les bus scolaires et les taxis.

²² A Agadir, par exemple, des travaux sont prévus sur le pont de certains *wadis* (création de dalles sur le terre-plein central ou de passerelles pour les vélos et les piétons, etc.).

investissements du Programme, en mettant l'accent sur un type de transport public régulier, confortable et efficace, contribueront à réduire les nombreux obstacles qui entravent la vie quotidienne des femmes (parmi lesquels, des itinéraires peu adaptés, des horaires limités, des frais de transport, la sécurité et l'hygiène dans les transports, etc.). Le Programme contribuera à améliorer la mobilité et la sécurité des femmes lors de leurs déplacements, en l'occurrence le respect des horaires de transport public, l'éclairage des trottoirs et des rues, ou la multiplication des arrêts de bus et des passages piétons.²³

II.4.2 Risques et impacts sociaux négatifs

45. Néanmoins, les sous-projets municipaux d'infrastructures de faible intensité pourront comporter **des risques et des impacts négatifs, de manière individuelle ou cumulative.**

- Les travaux de création de couloirs de bus, l'élargissement de la voie publique, la création de pôles de correspondance, la suppression ou la réduction du terre-plein central et la réduction de l'espace dédié aux trottoirs pourraient conduire à **la suppression des places de parkings publics ou informels,**²⁴ **affectant ainsi les petites entreprises formelles ou informelles** qui ont empiété sur la voie publique et menacer leurs sources de revenus - d'abord temporairement pendant la durée des travaux, et, par la suite, d'une manière permanente pendant la phase de fonctionnement.
- Le bruit et la gêne des activités, surtout pendant la phase des travaux, peuvent affecter **la santé mentale des personnes les plus exposées** en déclenchant chez elles des stress répétitifs. Les effets de la pollution sonore sur la santé humaine sont nombreux (déficit auditif au bruit, perturbation du repos et du sommeil, effets psychophysiologiques, etc.). Cependant, dans certains endroits spécifiques (zones proches d'hôpitaux, par exemple), des mesures d'atténuation pourraient être utilisées pour minimiser les bruits (construction éventuelle de murs anti-bruit).
- D'autres **impacts de moindre amplitude** sont liés aux gênes occasionnées par les travaux publics tels que la difficulté d'accès, les déviations de circulation, le bruit, les vibrations, la poussière, etc., qui pourraient occasionner des dérangements dans les activités quotidiennes des centres villes où ont lieu les travaux publics. Ces impacts peuvent être décuplés pour les personnes à mobilité réduite, des personnes se déplaçant avec des jeunes enfants, etc. Dépendant du type, de l'envergure et de l'étendue des travaux sous le PPR, les impacts sociaux négatifs sont ceux typiquement associés et limités aux travaux publics, mais ils seront généralement limités dans le temps et dans l'espace.

Encadré 2.5 : Autres facteurs pouvant affecter le public

D'autres effets, avec des impacts de nature sociale et environnementale plus ou moins indirects, doivent aussi être signalés :

- Modifications de la circulation générale évoluant tout le long des travaux (réduction du nombre de voies sur les axes du futur BHNS, voire interruption momentanée de la circulation), et dont la gêne sera atténuée par un plan de circulation spécifique, privilégiant par exemple les axes de contournement pour le trafic de transit ;
- Difficultés de stationnement, dues aux modifications du plan de circulation et aux

²³ Pour tout cela, voir les conclusions d'une étude de la Banque mondiale conduite dans les banlieues de Casablanca : Banque mondiale (2010) *Femmes et transports: un parcours semé d'obstacles*.

²⁴ D'après les informations disponibles, une ville comme Casablanca dispose de 41 places de parking légales par hectare urbanisé. Un parking est consommateur de l'espace urbain (la taille d'une place de parking est généralement d'environ 12 m² pour une voiture et de 42 m² pour un bus, sans compter les voies d'accès et de sortie).

installations de chantier, qui nécessitant des emprises à prendre parfois sur le stationnement ;

- Modifications de la circulation des bus (déviation de lignes, déplacement d'arrêts, etc.) pouvant allonger et compliquer les trajets pour ses utilisateurs;
- Cheminements piétons souvent réduits en largeurs, moins confortables et plus longs en raison des traversées de chaussée obligatoires ;
- Renforcement de la prudence nécessaire aux conducteurs de deux-roues et d'autres véhicules lents, allongement des itinéraires en cas de déviation de la circulation.

(Source : FASEP, 2013)

46. Dans certaines des interventions envisagées, l'impact le plus significatif, avant la phase des travaux proprement dits, est potentiellement lié aux travaux d'infrastructures (élargissement de voies carrossables dans les droits de passage existants) nécessitant ***l'occupation provisoire ou permanente de l'espace et l'expropriation de terres privées***, avec un impact négatif sur les biens et les sources de revenus de particuliers. Cependant, étant donnée l'envergure limitée de ces travaux, l'impact potentiel sera ***vraisemblablement de faible ampleur*** et pourra, de toutes les manières, être évité par l'adoption d'une approche réaliste et des tracés de bus flexibles. Conformément aux pratiques nationales (voir Encadré 2.6) et aux politiques de la Banque mondiale, les principes essentiels seront de : ***(i) limiter les travaux au domaine public, et (ii) favoriser éventuellement des acquisitions à l'amiable de toute terre privée***. En effet, lorsque certaines acquisitions foncières mineures seront nécessaires et ne pourront pas être évitées, les procédures d'acquisition foncières privilégieront le principe dit « *d'acheteurs et vendeurs consentants* », à partir duquel les personnes affectées reçoivent toute l'information appropriée, y compris par rapport à leur droit de refuser. Les processus seront alors rigoureusement documentés. L'acquisition par consentement mutuel sera privilégiée par rapport à l'expropriation.

Encadré 2.6 Procédures d'expropriation au Maroc

Les procédures d'expropriation sont relativement longues au Maroc et peuvent prolonger la période d'implémentation des sous-projets de manière significative. L'expropriation peut être utilisée :

- (i) dans des cas exceptionnels (qui auront été identifiés grâce aux outils de dépistage (*screening tools*) décrits dans le tableau résumant les risques sociaux associés au Programme) et pour des parcelles relativement petites ;
- (ii) si elle est planifiée bien à l'avance afin de ne pas causer des impacts négatifs pour les propriétaires tels que la restriction d'accès au bien, un manque à gagner ou des conflits sociaux;
- (iii) si le propriétaire n'est pas une personne vulnérable;
- (iv) si le propriétaire a des titres de propriété en bonne et due forme.

Une analyse doit avoir lieu pour s'assurer que la personne n'est pas vulnérable économiquement et que le paiement a lieu en entier avant la saisie des terres. Les questions liées à l'acquisition foncière doivent être résolues et les parcelles mises à disposition de la municipalité avant l'accord de financement concernant chacun des sous-projets municipaux.

47. A cause de leur longueur administrative, ***le recours à l'expropriation ne doit se faire qu'à titre exceptionnel***, pour des petites superficies, et que lorsqu'il est entrepris suffisamment à l'avance et ne génère pas de grands préjudices au propriétaire, tels que la restriction d'accès et la perte de revenu, ou de conflits sociaux insolubles. Les aspects fonciers doivent être apurés et résolus et

le terrain doit être disponible préalablement à l'accord de financement de chacun des sous-projets municipaux.

48. Pendant la phase des travaux, d'autres activités du Programme pourront avoir **un impact négatif sur les activités économiques de certaines catégories socioprofessionnelles**, avec la perte de revenus (de manière temporaire ou permanent) et/ou d'emplois (formels ou informels). Cela concernera en particulier: (i) *les petits restaurateurs* (cafés et restaurants de quartier) qui utilisent la voie publique et les trottoirs; (ii) *les commerçants et vendeurs informels* qui utilisent les trottoirs – d'une manière plus ou moins légale – pour l'étalage de leurs marchandises; (iii) *les petits vendeurs, les chauffeurs de taxis et les caléchiens* (utilisant actuellement des endroits retenus pour la création future de pôles d'échange) ; (iv) *les gardiens de parkings* opérant, d'une manière plus ou moins informelle, dans des emplacements autorisés et non-autorisés qui seraient supprimés par le réaménagement des voies de circulation; et (v) *les personnes qui proposent le lavage des voitures privées* dans les parkings informels actuels. De même, la modernisation du système de transport urbain de masse pourrait représenter une concurrence pour les grands taxis et entraîner des pertes d'emploi et de revenus : les chauffeurs de ces taxis actuels, qui offrent un service collectif se rapprochant de celui des bus, de par leurs itinéraires et les prix fixes, pourraient ainsi être particulièrement affectés et voir une baisse de leur clientèle.²⁵
49. **Ces impacts sociaux négatifs seront vraisemblablement faibles** (étant donnée la petite envergure des travaux envisagés). Il sera cependant opportun de **les identifier et les documenter** pendant l'évaluation et la conception des sous-projets municipaux afin de prévoir les mesures nécessaires pour les éviter, les atténuer et, dans les cas d'acquisition foncier ou d'impacts directs sur les revenus, compenser les personnes affectées. Ainsi, par exemple, des mesures d'atténuation pourraient concerner l'aménagement de places de parkings alternatifs (à l'intérieur ou à l'extérieur du périmètre urbain proprement dit), la création d'emplois additionnels où la priorité serait donnée aux anciens employés municipaux pour les nouveaux postes créés, etc. Toutes ces mesures seront prises en compte par le processus de planification au niveau de chacune des municipalités participantes (par le biais de leurs *Plans de gestion sociale et environnementale* et des études d'impact social et environnemental qui seront conduites pour chacun de leurs sous-projets, voir Section V).
50. Puisque la plupart de ces impacts sociaux négatifs pourraient survenir principalement durant la phase de construction, tous les sous-projets municipaux devront faire **l'objet d'une planification minutieuse**. En particulier, la responsabilité du maître d'ouvrage et des sous-traitants éventuels doit être clarifiée dans les contrats et cahier des charges. Le principe suivant sera appliqué : « *le sous-traitant est, en relation au contractant, financièrement responsable pour les dommages et intérêts causés aux particuliers et aux biens durant l'exécution de travaux publics* ». Les impacts identifiés au préalable doivent faire l'objet de clauses spécifiques dans les contrats avec les sous-traitants. Idéalement, les sous-traitants doivent aussi nommer un point focal pour la gestion des impacts sociaux et environnementaux.
51. Comme déjà mentionné, tous ces impacts environnementaux et sociaux négatifs seront vraisemblablement faibles (étant donnée la petite envergure des travaux envisagés). A terme, cependant, l'aspect cumulatif de ces impacts négatifs pourrait s'avérer modéré. Par conséquent, le Programme mettra en place un système cohérent, complet et solide de planification pour éviter, mitiger ou réduire les impacts négatifs – surtout pendant l'évaluation et la conception des sous-projets municipaux – et établira des procédures efficaces de suivi social et environnemental. Une campagne de sensibilisation et d'information sera définie et mise en

²⁵ Par contre, d'après les conclusions de certaines enquêtes menées à Agadir, les chauffeurs de petits taxis, qui effectuent des courses individuelles et à la demande, ne devraient pas connaître des baisses de fréquentation.

œuvre à l'intention des voyageurs, ouvriers et toute la population concernée au sujet de la nature et l'envergure du Programme, en particulier par rapport aux éventuels impacts sociaux et environnementaux négatifs. Au moment de la conduite des études de l'impact social et environnemental, une importance particulière sera donnée aux « *enquêtes publiques* » et aux « *réunions de cadrage* » avec les populations locales, en particulier avec les associations de quartier. Par ailleurs, des initiatives spéciales – sous la forme de « *journées portes ouvertes* » - seront organisées pour donner des informations plus approfondies aux autorités locales, responsables techniques et leaders communautaires. Enfin, il faut aussi souligner le fait que, dans chacune des municipalités participantes, tout au long du Programme, la sensibilisation et l'information du public constitueront l'une des principales tâches et responsabilités du « *point focal* » en gestion sociale et environnemental du transport urbain (voir le Tableau de l'Encadré 5.1, dans la Section V de ce rapport).

II.5 VUE D'ENSEMBLE

II.5.1 Risques environnementaux et sociaux et mesures d'atténuation

52. Dans les Encadrés 2.6 et 2.7, les deux tableaux résument les risques environnementaux et sociaux associés au Programme ainsi que les principales mesures d'atténuation de ces risques.

Encadré 2.6 : Tableau des principaux risques environnementaux et mesures d'atténuation

Type d'impact	Evaluation	Niveau de risque	Mesure d'atténuation
1. Qualité de l'air	Impact potentiel négatif de l'accroissement du parc de bus collectifs	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> • Système de contrôle de la pollution atmosphérique (respect de la réglementation en matière de lutte contre la pollution atmosphérique et des normes de rejet des gaz d'échappement des engins de chantier (phase travaux) (Entrepreneurs) • Remplacement progressif du parc de bus par des bus conformes aux normes (Maître d'ouvrage) • Equipement des bus actuels en systèmes de dépollution (Maître d'ouvrage)
2. Pollution atmosphérique (phase des travaux)	Les chantiers pourraient contribuer à augmenter la pollution atmosphérique, la pollution et la génération de poussières	Faible	<ul style="list-style-type: none"> • Normes strictes de sécurité dans les zones proches des chantiers. • Utilisation de techniques pour atténuer ce risque dans les chantiers • Campagnes de sensibilisation et d'information du public
3. Sols	Risque de pollution accidentelle des sols	Faible	Etudes géotechnique préalable (Entrepreneurs)
4. Espaces verts	Elimination d'espaces verts du fait de l'élargissement des voies	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> • Solutions alternatives (création de sens uniques) • Transplantation d'arbres et arbustes • Plantation de nouveaux

			<ul style="list-style-type: none"> arbres Création d'autres espaces verts.
5. Pollution sonore	Augmentation des nuisances sonores	Faible à modéré	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place de mesures de contrôle régulier de l'intensité des pollutions sonores Construction éventuelle de murs anti-bruit dans des endroits spécifiques (zones proches d'hôpitaux, par exemple).
6. Eaux	Pollution des eaux souterraines et superficielles	Faible	<ul style="list-style-type: none"> Etudes préalable dans certains endroits Contrôle de la qualité de l'eau potable
7. Biodiversité	Perte de biodiversité	Faible	Plantations d'espèces végétales locales dans de nouveaux espaces verts
8. Accidentologie	Embouteillages et accidents de la route (surtout au début de la phase de fonctionnement).	Faible	<ul style="list-style-type: none"> Sensibilisation du public Panneaux de signalisation
9. Inondations	Ruissellement des eaux et affaissements des sols	Faible	<ul style="list-style-type: none"> Utilisation de techniques de construction ou aménagement appropriées Mise en place d'un système de contrôle technique régulier.

Encadré 2.7 : Tableau des principaux risques et impacts sociaux du Programme

Type d'impact	Evaluation	Niveau de risque	Mesure d'atténuation
1. Relocalisation involontaire des personnes	Les sous-projets, qui seront principalement implantés dans le domaine public municipal, pourraient comporter des cas de relocalisation involontaire des personnes.	Faible (selon les sous-projets municipaux)	<ul style="list-style-type: none"> Mécanisme de gestion de relocalisation éventuelle Accords à l'amiable Compensations Ressources adéquates pour tout cas de relocalisation involontaire (indépendamment de la possession de titres légaux)
2. Expropriation ou acquisition foncière appartenant à des particuliers	Certains travaux d'infrastructures pourront nécessiter l'occupation provisoire ou permanente et l'expropriation de terres privées, avec un impact négatif sur les biens et les sources de revenus des particuliers	Faible (selon les sous-projets municipaux)	<ul style="list-style-type: none"> Limitation des travaux et aménagements au domaine public. Flexibilité des tracés. Information des personnes affectées Accords à l'amiable Compensations éventuelles (indépendamment de la possession de titres légaux)

3. Restriction involontaire à l'accès aux biens, services, ressources naturelles et la perte de sources de revenus	La création de couloirs de bus pourrait conduire à la suppression d'un certain nombre de places de parking (plus ou moins légales), avoir un impact sur les usagers (activités commerciales et économiques formelles et informelles) et provoquer une perte de revenus et emplois pour certaines catégories socioprofessionnelles.	Faible à modéré	<ul style="list-style-type: none"> • Adopter grande flexibilité pour définir les tracés des couloirs de bus • Envisager des mesures alternatives (voies à sens unique) • Information adéquate pour les personnes affectées. • Compensations pour les impacts directs (indépendamment de la possession de titres légaux)
4. Bruits et gêne	Surtout pendant la phase des travaux, le bruit pourrait affecter la santé des personnes les plus exposées	Faible	<ul style="list-style-type: none"> • Réglementations et mesures concernant la minimisation des bruits (surtout dans certaines zones urbaines sensibles).
5. Communication, consultation, partage d'informations ainsi que gestion des requêtes de la population	Les mécanismes permettant aux personnes affectées par des sous-projets municipaux existent, mais la participation des associations de la société civile et des associations de quartier aux prises de décision est limitée.	Faible à modéré	<ul style="list-style-type: none"> • Initiatives d'information et sensibilisation du public au sujet des caractéristiques du Programme et de ses impacts. • Tenue de réunions de consultation du public. • Système de gestion des requêtes • Participation aux réunions de consultation des représentants des organisations de la société civile et des associations de quartier.
6. Personnes vulnérables	Les besoins spécifiques des personnes vulnérables ne sont pas systématiquement pris en compte dans le cadre des aménagements	Faible à modéré	<ul style="list-style-type: none"> • Tenue de réunions de consultation du public. • Participation aux réunions de consultation des représentants des organisations de la société civile travaillant avec les personnes vulnérables • Mise en place d'un système de gestion de requêtes simple et efficace et comportant plusieurs moyens de soumission des requêtes. • Aménagements pour personnes à mobilité réduite (à la fois aux arrêts de bus et dans les bus)
7. Sécurité des voyageurs et des piétons	A la fois pendant les travaux et la phase de fonctionnement, la restructuration du système de	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> • Information du public • Aménagement de trottoirs et zones

	transport urbain de masse peut affecter la sécurité des voyageurs et des piétons.		piétonnières bien visibles et illuminées la nuit <ul style="list-style-type: none"> • Systèmes de signalisation adéquats • Système d'assurance des voyageurs au niveau des sociétés de transport.
--	---	--	---

II.5.2 Bilan global des risques a la lumière des principes de base de la PO 9.00

a) Aspects environnementaux

53. L'absence d'impacts environnementaux négatifs majeurs tient principalement aux considérations suivantes :

- La nature même du PPR exclut, par principe, tout investissement comportant des risques environnementaux majeurs (à savoir, des projets classés Catégorie A). Ainsi, en conformité avec l'OP 9.00, **le Programme exclura toute activité posant un risque environnemental et social potentiellement important et des impacts négatifs irréversibles.**
- L'objectif environnemental du Programme lui-même est de promouvoir le transport de masse d'une manière durable et améliorer les conditions de vie des citoyens.
- Les emprises des ouvrages projetés ont une **étendue géographique relativement limitée.**
- Les aménagements concernant les infrastructures sont limités, s'insèrent pour la plupart dans la voie existante et n'impliquent que **des travaux d'excavation limités en profondeur et en surface**, comportant généralement peu de déstabilisation du sous-sol.
- Par leur nature, les ouvrages et les opérations ne devraient pas générer de pollution ou de dégradation significative de l'environnement. D'une manière générale, la plupart des aménagements prévus par le Programme ont été identifiés à la suite d'études (comme dans le cas du Grand Casablanca ou d'Agadir) concernant la restructuration de la circulation en fonction de paramètres sociaux, économiques et environnementaux soulignant faisabilité, efficacité et réalisme, l'objectif étant de favoriser des aménagements dans des conditions relativement optimales.
- Les différentes mesures préconisées pour l'atténuation et le suivi d'impacts, **sont connues, maîtrisables et efficaces**, à la fois pendant la phase des travaux et lors du fonctionnement des ouvrages.
- **Des institutions capables** de gérer les aspects environnementaux du Programme proposé existent et elles disposent de bonnes procédures et techniques de gestion environnementale des transports urbains.

Promotion de la durabilité environnementale

54. D'une manière générale, les investissements du Programme visent directement à minimiser ou atténuer les impacts négatifs éventuels sur les habitats naturels et les ressources culturelles physiques résultant du Programme.

Atténuation des impacts négatifs sur les habitats naturels

55. Le Programme contribue à créer les conditions propices pour une amélioration de l'environnement urbain, y compris par des initiatives visant à promouvoir la prise de décisions éclairées concernant les impacts environnementaux et sociaux du Programme.

Protection de la sécurité publique et celle des travailleurs

56. Toutes les mesures envisagées ne feront que protéger la sécurité publique - y compris celle des travailleurs, la sûreté des voyageurs et des piétons - contre les risques potentiels associés à: (i) la construction et / ou l'exploitation d'installations ou d'autres pratiques opérationnelles dans le cadre du Programme; (ii) l'exposition à des produits chimiques toxiques, les déchets dangereux

et d'autres produits dangereux dans le cadre du Programme; et (iii) la reconstruction ou la réhabilitation d'infrastructures situées dans des zones exposées aux risques naturels.

b) Aspects sociaux

Gestion des acquisitions foncières

57. Les sous-projets mis en œuvre par les municipalités devront **se conformer aux lois d'expropriation applicables**. Les droits de propriété sont un droit fondamental défini et garanti par la constitution marocaine (art. 35 et loi 7-81 sur l'expropriation). Malgré le fait que la législation sur l'expropriation dans l'intérêt public ne comprend pas certaines dispositions explicites – comme celles portant sur la perte de revenus, les moyens de subsistance, l'accès restreint aux biens, du matériel et des ressources naturelles (réinstallation économique) - certains de ces aspects peuvent cependant être régis par d'autres lois qui garantissent le droit d'accès aux ressources naturelles (il est cependant peu probable que ce cas surgisse dans les sous-projets faisant partie du Programme). Les impacts sociaux négatifs associés à l'acquisition de terres dans le cadre du Programme seront **limités dans le temps et dans l'espace en raison des besoins fonciers relativement faibles des différents sous-projets**. Il est peu probable que la réinstallation involontaire de ménages résidentiels ou des entreprises s'avère nécessaires. Les risques sociaux liés à l'acquisition de terrains par voie d'expropriation sont relativement faibles et peu probables. La majorité des sous-projets sera situé sur des terres publiques ou municipales dans le domaine public de l'Etat.

Pertinence culturelle et accès équitable aux bénéfices du Programme avec une attention portée aux droits et intérêts des communautés autochtones et des groupes vulnérables

58. Tous les sous-projets qui pourraient avoir des impacts fonciers, les biens ou les revenus des individus sont situés en zone urbaine, où **il n'y a pas de communauté autochtone connue**. Par conséquent, ce problème social précis n'est pas applicable au Programme. Cependant, la participation de certains groupes vulnérables spécifiques aux activités du Programme pourra nécessiter des mesures particulières permettre leur pleine participation. Les vulnérabilités individuelles devront être évaluées au cas par cas avant les éventuelles acquisitions foncières et impacts sur les avoirs, revenus, ou terrains.²⁶ Par ailleurs, le Programme vise les populations qui sont souvent **les plus vulnérables économiquement**, dont la majorité vit dans des quartiers défavorisés et sous-équipés et dépend des transports en public pour leurs déplacements. Ceci peut être le cas notamment des jeunes, les femmes ou encore des personnes ayant un handicap moteur ou mental. Certains groupes vulnérables peuvent également rencontrer plus de difficultés à participer aux réunions de consultations et/ou au système de gestion de requêtes. Des initiatives appropriées seront prises pour intégrer les besoins des personnes vulnérables et assurer leur participation aux activités et aux bénéfices du Programme.

Mesures visant à éviter d'exacerber les conflits sociaux, en particulier dans les États fragiles, les zones de post-conflit ou des zones soumises à des conflits territoriaux

59. Le Maroc n'est pas considéré comme un État fragile et aucun des sites urbains proposés pour les sous-projets municipaux sont situés dans des zones de fragilité ou de conflit connus au niveau local. Bien qu'il soit peu probable que les sous-projets deviennent une source de conflits sociaux, **il pourrait y avoir des cas de plaintes** (tels que liés aux titres de propriétés, les compensations, la réinstallation ou d'autres impacts). Actuellement au Maroc, les citoyens qui se sentent lésés ont accès à plusieurs mécanismes de recours, soit individuellement soit par le biais d'associations de

²⁶ Au Maroc, les populations berbérophones sont intégrées dans la culture arabo-musulmane et ne constituent pas une minorité autonome localisée de caractère spécifique. Les Berbères ne semblent pas avoir été victimes de discrimination généralisée ou d'avoir développé une opposition au gouvernement, comme dans d'autres pays d'Afrique du Nord, ils sont considérées comme partie intégrante de la population et la Constitution (art. 5) reconnaît leur langue (amazighe) comme langue officielle au même titre que l'arabe.

quartier. Ils peuvent ainsi s'adresser directement à la municipalité ou bien à la Wilaya. Au niveau de chaque municipalité, il y a un « *Bureau d'ordre* » qui consigne et redistribue les questions et commentaires reçus. Certaines municipalités ont même un service du « *Contentieux et services requêtes des citoyens* », qui gèrent les questions de manière plus systématique. Dans les municipalités rencontrées, les maires et maires adjoints gèrent également personnellement une partie des requêtes des citoyens à la mairie et lors de visites dans les quartiers. Les populations peuvent également recourir à des mécanismes d'instances constitutionnelles indépendantes de recours ne relevant pas du Programme directement, à savoir : *Conseil National des Droits de l'Homme, Médiateur et Instance de Prévention et de Lutte contre la Corruption*. Dans la mesure où, en cas de conflit ou de litige au cours d'un sous-projet, certaines personnes vulnérables ne soient pas capables d'accéder au système de justice, le Programme palliera à cette éventualité en adaptant le système de consultation ainsi que le mécanisme de gestion de requêtes aux besoins des plus vulnérables.²⁷ Le système de gestion de requêtes sera simple d'utilisation et comprendra plusieurs moyens de soumettre une requête, y compris la possibilité de le faire verbalement.

II.5 CONCLUSION GENERALE

60. En conclusion, compte tenu de ce qui précède, ***les impacts environnementaux et sociaux négatifs associés au Programme seront en général de faible à moyenne ampleur. Ils seront peu nocifs, facilement maîtrisables et gérables, sur la base de considérations sociales et économiques. Ils seront principalement liés à la phase de construction***, pouvant conduire à: (i) à l'accroissement de la pollution atmosphérique; (ii) l'arrachage d'arbres et l'enlèvement d'espaces verts; (iii) la perturbation des activités économiques en cours et la perte de revenu / des perturbations en raison de difficultés d'accès, de détournement de trafic, congestion, etc.; et (iv) l'occupation temporaire ou permanente de terres privées par accord ou par cession volontaire ou par l'utilisation de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Cependant, les mesures d'atténuation qui seront mises en œuvre devraient largement permettre de réduire tout effet négatif potentiel.
61. Cependant, même si pris individuellement, tous les impacts éventuels du Programme proposé apparaissent minimes, à termes, ***l'aspect cumulatif de ces impacts négatifs pourrait s'avérer modéré***. Par conséquent, un système solide de contrôle et suivi environnemental et social (voir la Section V du présent document) devrait permettre de diminuer ces impacts.
62. Par contre, le Programme proposé aura ***des avantages d'une nature plus générale, avec des conséquences indirectes positives sur la société, l'économie et l'environnement*** :
- Un transport public plus rationnel contribuera au dynamisme et au développement des villes, en améliorant la qualité de l'environnement et préservant les ressources énergétiques et favorisant le développement d'activités économiques.
 - Le développement du transport public pourra contribuer à réduire les coûts de construction et d'entretien des voies publiques, les encombrements routiers. En effet, la construction de nouvelles artères est très coûteuse et elle ne constitue pas nécessairement une solution durable aux problèmes de circulation (dans la mesure où – d'après un principe généralement admis par la majorité des urbanistes²⁸ - de nouvelles voies entraînent automatiquement une augmentation du trafic jusqu'à une nouvelle saturation).

²⁷ Ainsi, par exemple, les réunions de consultations pourraient avoir lieu à des lieux et des horaires différents afin de permettre au plus grand nombre d'y participer. Les organisations de la société civile travaillant avec les personnes potentiellement vulnérables (par exemple, les sans-emplois, les personnes à mobilité réduite, les populations illettrées, les groupes de femmes, les personnes âgées, etc.) seraient spécifiquement conviés à ces rencontres.

²⁸ C'est le principe dit « *le paradoxe de Downs-Thompson* » qui explique partiellement ce phénomène où l'offre de transport génère une demande additive.

- Le transfert de déplacements vers le transport public aura comme effet majeur la diminution des embouteillages et des encombrements routiers dans les artères principales des municipalités, et contribuera ainsi à réduire le temps de déplacement en automobile.
- L'expérience unique de la municipalité de Marrakech en matière d'aménagement de couloirs de bus (encore qu'ils ne sont pas encore opérationnels) montre de quelle manière certains problèmes spécifiques peuvent être gérés avec flexibilité et réalisme.²⁹
- En favorisant la fluidité de la circulation, le transport public permettra d'augmenter la vitesse des véhicules de livraison et, ce faisant, de réduire les coûts de transport des marchandises.
- Le développement du transport collectif pourra faire diminuer la demande de places de stationnement et libérer certains espaces actuellement voués aux aires de stationnement et permettre de les exploiter à d'autres fins qui génèrent des bénéfices pour l'ensemble de la population.
- Enfin, les activités envisagées ne devraient pas soulever des risques particuliers au plan de la sécurité publique et de la sécurité des travailleurs et des voyageurs. La protection de la sécurité publique et de celle des travailleurs contre les risques potentiels associés à la construction et au fonctionnement des petits ouvrages municipaux sera assurée en conformité avec les règles nationales et internationales applicables

II.7 EXPERIENCES ANTERIEURES DE L'EMPRUNTEUR DANS LE PROGRAMME

63. Le Ministère de l'Intérieur, agence d'exécution, dispose d'une bonne expérience de collaboration avec la Banque mondiale. L'Initiative nationale pour le Développement humain (INDH), un projet d'envergure nationale, lancé en 2005, a été exécutée par une coordination nationale domiciliée au Ministère de l'Intérieur. L'expérience du Ministère est aussi élargie à un PPR dans le cadre de la même initiative.
64. Liée à l'INDH, la Banque a également financé un projet pilote *Output-Based Aid* (OBA) pour la promotion de l'accès aux services d'eau et d'assainissement dans les quartiers périurbains défavorisés de Casablanca, Meknès et Tanger. Bien que le projet soit terminé et pas directement lié au PPR présent, des personnel ayant travaillé avec la Banque dans le cadre du projet OBA continuent de jouer un rôle clé dans la coordination de certains projets municipaux. Sous le projet, le Ministère de l'Intérieur, par l'intermédiaire de la « Direction des Régies et des Services concédés » (DRSC) avait la responsabilité générale de coordonner et de suivre la mise en œuvre des activités ainsi que de revoir les rapports périodiques et de transmettre à la Banque mondiale ses objections éventuelles dans les délais impartis par l'Accord de don et le présent Manuel. Sous le OBA, les opérateurs et les collectivités locales se coordonnent afin de promouvoir la participation des ménages, d'organiser un marketing adéquat des raccordements à l'eau et à l'assainissement auprès des ménages à bas revenus, et d'assurer une participation suffisante de la société civile.

²⁹ Par exemple, le tracé de l'axe Guémassa-Mhamid a été modifié sur un court tronçon par rapport aux plans initiaux pour ne pas affecter une importante nappe d'alimentation électrique (les coûts de déplacement du réseau auraient été trois fois plus élevés que le coût total de l'aménagement du couloir de bus). A Agadir, dans différents endroits, le tracé initial des couloirs de bus a été modifié pendant la conception pour tenir compte de paramètres techniques et environnementaux (présence d'une dalle d'eau pluviale dans l'Avenue Arghar, par exemple ou de grands arbres dans l'Avenue Kettani, voir la photo 6 en Annexe 9). En d'autres endroits, surtout à Agadir, les difficultés sociales et environnementales liées à la création éventuelle des couloirs de bus dédiés seraient résolues par l'instauration de voies à sens unique dans des voies parallèles. Ainsi, selon les cas et les circonstances, des mesures adéquates seront prises pendant les phases de conception, d'exécution et d'exploitation des différentes activités envisagées dans les municipalités participantes. Des solutions alternatives ou des mesures d'atténuation des impacts négatifs seront disponibles.

SECTION III. DESCRIPTION DES SYSTEMES NATIONAUX

Après un bref rappel des stratégies de développement durable au Maroc, particulièrement dans le contexte de l'urbanisme et des politiques de transport urbain, la présente section décrit le cadre réglementaire et législatif général de la gestion environnementale et sociale au Maroc, y compris par rapport aux procédures et dispositifs concernant les études d'impact environnemental.

Le pays dispose d'un arsenal législatif important traitant des manières de minimiser les impacts négatifs éventuels de programmes et projets, par le biais à la fois de procédures précises et la création et d'une architecture institutionnelle adéquate.

III.1 CADRES POLITIQUES AU NIVEAU CENTRAL ET LOCAL

III.1.1 Politiques nationales

Politiques générales

65. Le Maroc a adopté dans sa stratégie de développement **le concept de développement durable**, qui favorise l'équilibre entre les dimensions environnementales, économiques et sociales, avec pour objectifs l'amélioration du cadre de vie des citoyens, le renforcement de la gestion durable des ressources naturelles et la promotion des activités économiques respectueuses de l'environnement. Conformément à ses engagements au niveau international dans le cadre des *Sommets de la Terre* de Rio de Janeiro (1992) et de Johannesburg (2002) et des conventions pertinentes, le Maroc a mis en place les fondements visant à instaurer le développement durable dans l'ensemble du pays à travers plusieurs réformes politiques, institutionnels, juridiques et socio-économiques. Ce processus a été renforcé par l'adoption récente de **la Charte Nationale de l'Environnement et du Développement Durable** (voir Encadré 3.1 et Annexe 2). La concrétisation de ce processus s'est traduite par l'intégration graduelle des principes de développement durable dans les stratégies sectorielles, la mise en œuvre de la *Stratégie de Mise à Niveau de l'Environnement* (MANE) et de **l'Initiative Nationale de Développement Humain (INDH)**,³⁰ de la *Stratégie Nationale de Protection de l'Environnement* (SNPE) et de la *Stratégie Nationale de Développement Durable* (SNDD).

Politiques urbaines

66. Au Maroc, **la planification urbaine s'inscrit dans le cadre d'un développement urbain durable**, en adoptant des mesures d'anticipation, de prévention et de conservation, qui sont à même de diminuer les impacts négatifs de l'urbanisation et augmenter l'attractivité et la viabilité des espaces urbains produits.³¹ Le développement urbain exerce des pressions importantes sur l'environnement, conduisant, entre autres choses, à la consommation des espaces au détriment du patrimoine naturel et une congestion au niveau des grandes villes.

³⁰ L'INDH est un projet marocain d'envergure nationale, lancé en 2005, dont l'exécution est confiée à une coordination nationale domiciliée au Ministère de l'Intérieur. L'INDH vise à élever le niveau de la société. un programme de développement communautaire participatif, ce qui signifie que ce sont les habitants des communautés cibles, eux-mêmes, qui vont exprimer leurs besoins en matière d'équipements et de services sociaux, d'appui aux activités génératrices de revenus, de renforcement des capacités et d'animation sociale. Le programme vise 360 communes rurales qui ont un taux de pauvreté de plus de 30% et 250 quartiers urbains où les conditions d'exclusion sociale sont aigües.

³¹ H. Chtouki (2011) *La planification urbaine au Maroc : Etat des lieux et perspectives*

Encadré 3.1 : La Charte Nationale de l'Environnement et du Développement durable

La Loi-cadre n° 99-12 portant *Charte Nationale de l'Environnement et du Développement durable* s'appuie sur les dispositions de l'article 71 de la Constitution habilitant «le Parlement à voter des lois cadres concernant les objectifs fondamentaux de l'activité économique, sociale, environnementale et culturelle de l'État». Son contenu tient compte des engagements relatifs à la protection de l'environnement en faveur d'un développement durable, souscrits par le Royaume du Maroc, dans le cadre des conventions internationales pour lesquelles il est partie.

La *Charte* a le mérite de viser à combler les lacunes juridiques existantes dans les domaines de la protection de l'environnement et du développement durable et prévoir l'ensemble des objectifs fondamentaux que le Gouvernement se propose de mener dans ces domaines. En cela, elle traduit la détermination du pays à inscrire ses efforts de développement économique, social, culturel et environnemental dans une perspective durable, en veillant à ce que les stratégies sectorielles, les programmes et les plans d'action prévus soient menés dans le strict respect des exigences de protection de l'environnement et du développement durable.

Politiques concernant le transport urbain

67. Les principaux éléments de la politique de transports public au Maroc sont axés sur la création et la gestion du service de transport public urbain, avec l'accent mis sur l'autorisation des collectivités urbaines à gérer le service transport, l'octroi aux assemblées locales le droit de créer des services publics locaux, notamment le transport public urbain, et de décider des modes de leur gestion.
68. Cependant, **les politiques de transport urbains sont confrontées à un certain nombre de contraintes**, dans un contexte urbain en perpétuelle mutation, en particulier par rapport aux aspects suivantes : une urbanisation en hausse (qui devrait être de 70% en 2025), une motorisation faible mais croissante, l'étalement urbain (conduisant constamment à plus de déplacements en nombre et en longueur) et la mobilité faible, mais croissante, des personnes. En raison des changements fondamentaux en cours dans l'économie et la société marocaine, de la croissance urbaine et de l'étalement continu des villes qui en résultent, **la demande de mobilité des individus a fortement progressé au cours des dernières années**.
69. D'après les données d'évaluation existantes, **les principales insuffisances du cadre institutionnel** sont : l'absence de lois réglementant le secteur des déplacements urbains ; la problématique de déplacement dépassant le territoire d'une seule commune ; le manque de Plans de Déplacements Urbains (à l'exception de quelques municipalités) et la non-mise à jour régulière des Plans existants; l'absence de coordination et de concertation entre les divers acteurs se trouvant dans un même périmètre urbain; et l'absence d'autorités de régulation. **D'autres insuffisances** concernent les aspects suivants : la mauvaise exploitation du réseau de voirie, avec l'absence de Plans de Circulation et l'absence de politique de stationnement; la faiblesse de mécanismes de financement; l'insuffisance des ressources propres des Collectivités locales ; la faible implication de l'Etat; l'absence de compensation tarifaire; et le sous-financement du secteur au niveau de l'investissement et du fonctionnement.³²

³² Pour toute cette partie, voir Abdellatif Chadali (2008), *Nouvelle politique du Maroc pour le développement du transport urbain* (Direction de la Planification et de l'Équipement, Ministère de l'Intérieur).

70. L'objectif ultime d'une stratégie pour le secteur des déplacements urbains est ***l'établissement d'un système de transports urbains, collectif et individuel, qui soit durable***, d'un point de vue financier et environnemental, et qui permette à l'ensemble des habitants, même les plus démunis, de satisfaire leur demande de déplacements dans des conditions raisonnables de qualité et de coût. Pour cela, en rejoignant les orientations de la plupart des pays, ***la stratégie marocaine donne la priorité aux transports publics*** qui, eux seuls, permettent de garantir la mobilité des habitants sur le long terme, tout en préservant la qualité de vie et l'environnement.

III.1.2 Collectivités locales

71. La loi marocaine octroie ***aux Collectivités locales la responsabilisation de la gestion du service de transport urbain***. L'organisation territoriale marocaine repose sur un système qui comprend 16 régions associées à 17 Wilayas (la région de Tanger-Tétouan comprenant deux wilayas), rassemblant 13 préfectures et 62 provinces.

72. Le Maroc compte un total de 1.503 communes, dont 221 urbaines et 1.282 rurales. D'après la Loi n° 78-00, les communes - divisées en communes urbaines (appelées aussi *municipalités*) et communes rurales - sont au Maroc « *des collectivités territoriales de droit public, dotées de la personnalité morale et de l'autonomie financière* ». Les affaires de la commune sont gérées par un conseil élu. Le conseil constitue des commissions pour l'étude des questions et la préparation des affaires à soumettre à l'examen et au vote de l'assemblée plénière. Il doit être constitué au moins trois Commissions permanentes, à savoir :

- La Commission chargée des questions budgétaires et financières ;
- La Commission chargée du développement économique, social et culturel ;
- La Commission chargée de l'urbanisme, l'aménagement du territoire et l'environnement.

73. Le Ministre de l'Intérieur conserve son pouvoir de tutelle sur les collectivités locales, par le biais de sa Direction Générale des Collectivités Locales (DGCL). Face à la montée en autonomie de celles-ci, ***le Ministère s'est repositionné dans un rôle d'assistance, de soutien et d'accompagnement***, jouant notamment sur les leviers du financement et de l'expertise.

Lois organiques des Communes

74. D'après l'article 137 de la Constitution, « *les régions et les autres collectivités territoriales participent à la mise en œuvre de la politique générale de l'Etat et à l'élaboration des politiques territoriales* ». Les communes regroupent des quartiers (dans les communes urbaines) et des villages (dans les communes à dominante urbaine ou les communes rurales) : ces derniers n'ont pas le statut de collectivités territoriales). D'après l'article 145 de la Constitution, les walis et les gouverneurs représentent le pouvoir central respectivement dans les régions et les préfectures.

75. Au sein d'une commune, ***le conseil communal exerce plusieurs compétences propres et des compétences qui lui sont transférées par l'Etat***. Ainsi, en matière d'urbanisme et aménagement du territoire, l'article 38 du le Dahir n°1 02-297 stipule les compétences propres suivantes :

- 1 - Le conseil communal veille au respect des options et des prescriptions des schémas-directeurs d'aménagement urbain, des plans d'aménagement et de développement et de tous autres documents d'aménagement du territoire et d'urbanisme.
- 2 - Il examine et adopte les règlements communaux de construction, conformément à la législation et la réglementation en vigueur.
- 3 - Il décide de la réalisation ou de la participation aux programmes de restructuration urbaine, de résorption de l'habitat précaire, de sauvegarde et de réhabilitation des médinas et de rénovation des tissus urbains en dégradation.
- 4 - Il décide de la réalisation ou de la participation à l'exécution de programmes d'habitat.

5 - Il encourage la création de coopératives d'habitat et d'associations de quartiers.

6 - Il veille à la préservation et à la promotion des spécificités architecturales locales.

- L'Article 39 stipule qu'en matière de 'Services publics locaux et équipements collectifs', le conseil décide, entre autres choses, de la création et de la gestion des services publics communaux, notamment dans les domaines du transport public urbain et de la circulation, roulage et signalisation des voies publiques.
- Enfin, en matière d'hygiène, salubrité et environnement, le conseil communal veille à la préservation de l'hygiène, de la salubrité et de la protection de l'environnement, en délibérant, entre autres choses, sur la protection du littoral, des plages, des rives des fleuves, des forêts et des sites naturels, la préservation de la qualité de l'eau, l'évacuation et traitement des eaux usées et pluviales et la lutte contre toutes les formes de pollution et de dégradation de l'environnement et de l'équilibre naturel.
- Par rapport aux compétences, les lois stipulent que c'est aux Communes qui reviennent les responsabilités de contrôler la conformité des dispositifs d'assainissement autonome aux prescriptions techniques, le respect des règles d'exploitation et le bon état de fonctionnement. Par ailleurs, les mêmes textes législatifs abordent de nombreuses questions concrètes. Ainsi, par exemple, les procédures stipulent que, si un dispositif d'assainissement n'est pas conforme aux prescriptions techniques, la Commune met l'intéressé en demeure de s'y conformer dans un délai de 18 mois. Passé ce délai, la Commune peut y procéder d'office aux frais de l'intéressé.
- D'après l'Article 44, le conseil communal est « *consulté sur les politiques et les plans d'aménagement du territoire et d'urbanisme, dans les limites du ressort territorial de la commune et donne son avis sur les projets des documents d'aménagement et d'urbanisme, conformément à la législation et la réglementation en vigueur* ». En particulier, le président du conseil communal « *participe à la sauvegarde et à la protection des sites naturels et du patrimoine historique et culturel en prenant les mesures nécessaires conformément à la législation et la réglementation en vigueur* » (Article 50).
- A noter que des dispositions particulières concernent des communes urbaines avec plus de 5000.000 habitants, avec en particulier la création d'arrondissements, qui, tout en étant dépourvus de personnalité juridique, jouissent cependant d'une autonomie administrative et financière et sont dotés de conseils d'arrondissement (Titre VIII).

76. La compétence transport urbain est détenue par les collectivités locales, organes décentralisés avec à leur tête des assemblées élues. Les textes de loi ont enrichi progressivement les outils à leur disposition : (i) *Décret du 29 septembre 1964* : possibilité de création de régies autonomes de transport urbain ; (ii) *Charte communale* instaurée par la loi du 3 octobre 2002 : face à la crise de ces opérateurs publics, ouverture du choix de mode de gestion des services de transport, ce qui a favorisé le recours à la gestion déléguée dans les grandes villes marocaines ; et (iii) *Loi du 18 février 2009* modifiant et complétant la charte communale: création des groupements d'agglomération et des *Sociétés de Développement local* (SDL). En particulier, les SDL occupent une place croissante dans la gestion des transports urbains : société anonyme dont les principaux actionnaires sont l'Etat et les collectivités locales, une SDL a l'avantage de combiner la souplesse offerte par le droit privé avec la prise en compte de l'intérêt général.³³

Le Plan communal de Développement (PCD)

77. Dans chaque commune, le *Plan communal de Développement* (PCD) est un outil de planification instauré par la loi du 18 février 2009 portant amendement de la charte communal, dans le cadre du processus de décentralisation au Maroc. Ce document fixe pour six ans le programme

³³ Par exemple, la maîtrise d'ouvrage des trois lignes de tramway aujourd'hui en service au Maroc a été assurée par des SDL: la société Casa Transports à Casablanca et la société du Tramway de Rabat-Salé (STRS).

d'équipements et d'espaces publics de la collectivité, **dans une perspective de développement durable et sur la base d'une démarche participative**. Le projet de PCD est préparé par le président du conseil communal et voté par ce dernier. Il doit obligatoirement comporter un diagnostic, une identification des besoins prioritaires, ainsi que les ressources et dépenses afférentes aux trois premières années de mise en œuvre.

Plan de Déplacements Urbains (PDU) des municipalités

78. Les Communes urbaines marocaines doivent, en principe, disposer d'un *Plan de Déplacements Urbains* (PDU). En réalité, à ce jour, seulement quelques municipalités disposent d'un PDU, en particulier Tanger (2003), Casablanca (2004), Rabat (2008) et Marrakech (2009). Le PDU d'Agadir est en phase de préparation. (Voir en Annexe 3 une présentation des principales caractéristiques d'un PDU).

III.1.3 Structures apportant un appui-conseil aux Municipalités

79. Vu l'importance du volume des investissements que nécessite le secteur et les ressources limitées des Collectivités territoriales, l'Etat est souvent sollicité pour apporter son appui à l'action locale en vue de financer des projets d'infrastructure et moderniser l'offre en transport public en termes de capacité et de qualité. Cependant, la mobilisation de tout financement est tributaire de l'implication des Collectivités territoriales et de leur engagement à inscrire leurs actions selon une approche stratégique, globale et intégrée.

80. Une des principales lacunes institutionnelles en matière de transport urbain est l'absence d'*Autorités organisatrices de Déplacements urbains* (AODU), acteur incontournable qui pourrait avoir un rôle capital d'unification des décisions d'investissement, d'organisation des transports urbains et de coordination. Au Maroc, le projet de loi prévoyant le statut des AODU est gelé depuis plusieurs années.

III.2 EVALUATION DES SYSTEMES DE GESTION ENVIRONNEMENTALE

III.2.1 Dispositif juridique national de la gestion environnementale

81. Le Maroc dispose d'un **arsenal juridique important concernant la gestion environnementale et, en particulier, la gestion des impacts environnementaux**. Cela concerne à la fois la majorité des aspects liés à la protection de l'environnement, la lutte contre la pollution et l'amélioration du cadre de vie, y compris les instruments préventifs (*Etudes de l'Impact Environnemental*, EIE) et incitatifs (aides financières et incitation fiscales), comme aussi des mesures coercitives à l'encontre des personnes physiques et morales commettant des infractions de pollution ou de dégradation de l'environnement. Certains textes sont à caractère général ou horizontal et d'autres sont spécifiques aux activités sectorielles.

Responsabilités

82. Par rapport aux études d'impact sur l'environnement, le texte législatif le plus important est la **Loi n. 12-03 du 12 mai 2003** (promulguée par le Dahir N. 1-03060 du 10 Rabii I 1424. Le but de cette législation est de minimiser l'impact négatif de projets et améliorer la durabilité écologique. Cette loi (voir ci-dessous Encadré 3.2) établit la liste des projets assujettis, la procédure de réalisation et la consistance des études d'impact. La loi institue également la création d'un *Comité national des études d'impact environnemental* présidé par le Ministre chargé de l'Environnement et d'un *comité régional des études d'impact environnemental* présidé par le Wali au niveau de chacune des régions. Les formalités de création de ces deux comités et leurs attributions sont fixées par voie réglementaire. Ces comités ont pour rôle de décider, sur la base des résultats de l'étude d'impact, de l'acceptabilité environnementale qui conditionne la mise en œuvre des projets assujettis.

83. Cette loi est complétée et renforcée par deux importants décrets d'application, à savoir:

- (i) le *Décret n. 2-04563* relatif aux attributions et au fonctionnement du comité national et des comités régionaux des études d'impact sur l'environnement, et
- (ii) le *Décret N. 2-04-564* fixant les modalités d'organisation et de déroulement de l'enquête publique relative aux projets assujettis à l'étude d'impact sur l'environnement.

84. Entre autres éléments, la loi donne une définition assez complète de la notion « *d'étude d'impact sur l'environnement* » en stipulant qu'il s'agit de toute « *étude préalable permettant d'évaluer les effets directs ou indirects pouvant atteindre l'environnement à court, moyen et long terme suite à la réalisation de projets économiques et de développement et à la mise en place des infrastructures de base et de déterminer des mesures pour supprimer, atténuer ou compenser les impacts négatifs et d'améliorer les effets positifs du projet sur l'environnement* » (Département de l'Environnement).

Encadré 3.2 : Importants articles de la Loi 12-03 (études d'impact environnemental)

La loi no 12-03 relative aux études d'impact sur l'environnement définit l'EIE comme étude préalable permettant d'évaluer les effets directes ou indirects pouvant atteindre l'environnement à court, moyen et long terme suite à la réalisation de projets économiques et de développement et à la mise en place des infrastructures de base et de déterminer des mesures pour supprimer, atténuer ou compenser les impacts négatifs et d'améliorer les effets positifs des projets sur l'environnement. La loi institue un Comité National des EIE avec pour mandat d'examiner les études d'impact et de donner un avis sur l'acceptabilité environnementale des projets.

Article 5. — L'étude d'impact sur l'environnement a pour objet :

1. d'évaluer, de manière méthodique et préalable, les répercussions éventuelles, les effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement et en particulier sur l'homme, la faune, la flore, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la protection des biens et des monuments historiques, le cas échéant sur la commodité du voisinage, l'hygiène, la salubrité publique et la sécurité tout en prenant en considération les interactions entre ces facteurs ;
2. de supprimer, d'atténuer et de compenser les répercussions négatives du projet ;
3. de mettre en valeur et d'améliorer les impacts positifs du projet sur l'environnement ;
4. d'informer la population concernée sur les impacts négatifs du projet sur l'environnement.

Article 6. — L'étude d'impact sur l'environnement comporte :

1. une description globale de l'état initial du site susceptible d'être affecté par le projet, notamment ses composantes biologique, physique et humaine ;
2. une description des principales composantes, caractéristiques et étapes de réalisation du projet y compris les procédés de fabrication, la nature et les quantités de matières premières et les ressources d'énergie utilisées, les rejets liquides, gazeux et solides ainsi que les déchets engendrés par la réalisation ou l'exploitation du projet;
3. une évaluation des impacts positifs, négatifs et nocifs du projet sur le milieu biologique, physique et humain pouvant être affecté durant les phases de réalisation, d'exploitation ou de son développement sur la base des termes de références et des directives prévus à cet effet ;
4. les mesures envisagées par le pétitionnaire pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement ainsi que les mesures visant à mettre en valeur et à améliorer les impacts positifs du projet;
5. un programme de surveillance et de suivi du projet ainsi que les mesures envisagées en matière de formation, de communication et de gestion en vue d'assurer l'exécution, l'exploitation et le développement conformément aux prescriptions techniques et aux exigences environnementales adoptées par l'étude;
6. une présentation concise portant sur le cadre juridique et institutionnel afférent au projet et à l'immeuble dans lequel sera exécuté et exploité ainsi que les coûts prévisionnels du projet ;
7. une note de synthèse récapitulant le contenu et les conclusions de l'étude ;
8. un résumé simplifié des informations et des principales données contenues dans l'étude destiné au public.

Article 9. — Chaque projet soumis à l'étude d'impact sur l'environnement donne lieu à une enquête publique. Cette enquête a pour objet de permettre à la population concernée de prendre connaissance des impacts éventuels du projet sur l'environnement et de recueillir leurs observations et propositions y afférentes. Ces observations et propositions sont prises en considération lors de l'examen de l'étude d'impact sur l'environnement.

Sont dispensés de l'enquête publique visée au premier alinéa de cet article, les projets qui font l'objet d'une enquête publique prévue par d'autres textes législatifs et réglementaires, à condition de mettre à la disposition du public l'étude d'impact sur l'environnement lors du déroulement de cette enquête. Les conditions de déroulement de cette enquête publique sont fixées par voie réglementaire.

Article 10. — L'administration doit prendre toutes les mesures nécessaires pour que les informations et les conclusions afférentes à l'étude d'impact sur l'environnement soient accessibles au public durant la période de l'enquête publique, à l'exception des informations et des données qui sont jugées confidentielles.

85. L'Annexe 1 donne la liste de textes législatifs les plus importants (lois et décrets) concernant la cadre juridique environnemental au Maroc. Par ailleurs, en se concentrant sur la loi 12-03, qui est particulièrement pertinente en termes d'évaluation environnementale, l'Encadré 3.3 ci-dessus analyse en détail certains de ses articles concernant la lutte contre la pollution. Enfin, l'Encadré 3.4 concerne les articles sur les monuments historiques et archéologiques.

Encadré 3.3 : Importants articles de la Loi 13-03 (lutte contre la pollution)

La loi no 13-03 relative à la lutte contre la pollution de l'air vise à la prévention et la lutte contre les émissions des polluants atmosphériques, susceptibles de porter atteinte à la santé de l'homme, à la faune, au sol, au climat, au patrimoine culturel et à l'environnement en général.

Article 3 : L'administration prend, en coordination avec les collectivités locales, les établissements publics, les organisations non gouvernementales et les divers organismes concernés, toutes les mesures nécessaires pour le contrôle de la pollution de l'air, ainsi qu' à la mise en place de réseaux de contrôle de la qualité de l'air, et à la détection des sources de pollution fixes et mobiles susceptibles de porter atteinte à la santé de l'homme et à l'environnement de façon générale.

Article 4 : Il est interdit de dégager, d'émettre ou de rejeter, de permettre le dégagement, l'émission ou le rejet dans l'air de polluants tels que les gaz toxiques ou corrosifs, les fumées, les vapeurs, la chaleur, les poussières, les odeurs au-delà de la quantité ou de la concentration autorisées par les normes fixées par voie réglementaire.

Article 6 : Le propriétaire de l'installation s'engage à prendre toutes les précautions et mesures nécessaires pour empêcher l'infiltration ou l'émission des polluants d'air dans les lieux de travail, à les maintenir en deçà des limites admises, qu'il s'agisse de polluants dus à la nature des activités exercées par l'installation ou résultant de défauts dans les équipements et les matériels. Le propriétaire de l'installation doit également assurer la protection nécessaire aux ouvriers conformément aux conditions d'hygiène et de sécurité de travail.

Article 10 : L'administration peut... créer un corps de contrôleurs chargés du suivi et de la constatation des infractions selon les sources fixes et mobiles de pollution de l'air ou procéder à la création de groupes pluridisciplinaires en vue d'effectuer les missions de contrôle, de détection et de constatation des infractions.

Article 24 : Pour l'application des dispositions du chapitre III de la présente loi, des textes réglementaires fixent ce qui suit :

1 - Les zones et les cas dans lesquels sont imposées les quantités d'émissions prescrites et les normes de qualité de l'air à respecter ainsi que les circonstances nécessitant la création de zones à protection spéciale;

4 - Les normes de qualité de l'air et les valeurs limites des émissions relatives à certains secteurs ainsi que les conditions supplémentaires à respecter par les exploitants des installations soumises au régime d'autorisation ou de déclaration, y compris les installations de dépôt ou d'incinération des déchets, les exploitations des carrières et des mines

susceptible d'avoir une influence sur l'air ou sur la qualité de l'environnement en général;

5 - La liste et les caractéristiques techniques des engins à moteur et des appareils de combustion, de chauffage, de réfrigération, les modalités d'incinération et les conditions d'utilisation de ces engins et appareils ainsi que les règles relatives à leur contrôle régulier.

6 - Les normes relatives aux exigences techniques et environnementales en ce qui concerne la fabrication, l'équipement et l'utilisation des véhicules ainsi que leur entretien et leur contrôle régulier;

7 - Les mesures visant à orienter et à réduire le mouvement de la circulation dans le cas d'insuffisance des mesures entreprises pour lutter contre les émissions excessives;

8 - Les normes et caractéristiques propres à chaque type de carburants, huiles ou combustibles utilisés dans le transport ou le chauffage domestique ou à des fins industrielles ou agricoles ou pour l'incinération.

Encadré 3.4 : Importants articles de la Loi 20-80 (conservation des monuments historiques)

La loi no 20-80 relative à la conservation des monuments historiques et des sites, des inscriptions, des objets d'art et d'antiquité (dahir n° 1-80-341 du 17 safar 1401 (25 décembre 1980))

Article 20 : Un immeuble classé ne peut être démolé, même partiellement, sans avoir été préalablement déclassé conformément aux dispositions de l'article 36 de la présente loi.

Article 42 : En vue d'assurer la conservation de tous objets d'art et d'antiquité mobiliers qui présentent pour le Maroc, un intérêt historique, archéologique, anthropologique ou intéressant les sciences du passé et les sciences humaines en général, il est interdit de détruire ou de dénaturer ces objets.

III.2.2 Procédures de gestion environnementale

Les systèmes EIE

86. Le système des *Etudes d'Impact sur l'Environnement* (EIE), défini dans le droit marocain comme un instrument de gestion de l'environnement, a été mis en œuvre au Maroc d'une manière progressive à travers plusieurs étapes.

- Entre 1994 et 2003, des EIE ont été réalisées d'une manière volontaire par les promoteurs de projets ou sollicitées par des bailleurs de fonds internationaux ou pour des raisons de sensibilité particulière d'un milieu récepteur d'un projet ou pour un arbitrage d'avis discordants concernant l'occupation des sols
- Entre 2003 et 2008, la Loi n° 12-03 relative aux EIE devient la référence législative d'application du principe de l'étude d'impact. Même en l'absence de textes d'application de cette Loi, une procédure d'examen des EIE s'est installée au niveau national.
- Avec la promulgation en 2008, des Décrets d'application de la Loi n° 12-03 relative aux EIE, le système des EIE entre dans une nouvelle étape charnière marquée par la déconcentration du processus d'examen des EIE et par la prise en considération de l'avis de la population concernée dans l'évaluation environnementale des projets (cela ayant nécessité de grands efforts en matière d'organisation, d'adoption d'une démarche structurée du processus d'évaluation des EIE et un appui soutenu pour le renforcement des capacités des intervenants dans ce processus). Ainsi l'Article 58 de la Loi 12-03 pose le principe selon lequel: « *Lorsque des aménagements, des ouvrages ou des projets risquent, en raison de leur dimension ou de leur incidence sur le milieu naturel, de porter atteinte à l'environnement, l'administration peut imposer au pétitionnaire ou au maître de l'ouvrage, l'établissement d'une étude d'impact préalable permettant d'apprécier leur compatibilité avec les exigences de protection de l'environnement* ».

Encadré 3.5 : Contenu de l'EIE

La Loi 12-03 précise le contenu de l'EIE qui doit comprendre les éléments suivants à soumettre à la revue des Comités compétents :

- (i) Une description globale de l'état initial du site susceptible d'être affecté par le projet, notamment ses composantes biologique, physique et humaine;
- (ii) Une description des principales composantes, caractéristiques et étapes de réalisation du projet ainsi que les déchets engendrés par la réalisation ou l'exploitation du projet;
- (iii) Une évaluation des impacts positifs, négatifs du projet sur le milieu biologique, physique et humain pouvant être affecté durant les phases de réalisation, d'exploitation ou de son développement;
- (iv) Les mesures envisagées par le pétitionnaire pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement ainsi que les mesures visant à mettre en valeur et à améliorer les impacts positifs du projet;
- (v) Un programme de surveillance et de suivi du projet ainsi que les mesures envisagées en matière de formation, de communication et de gestion en vue d'assurer l'exécution, l'exploitation et le développement conformément aux prescriptions techniques et aux exigences environnementales adoptées par l'étude;
- (vi) Une présentation concise portant sur le cadre juridique et institutionnel afférent au projet ainsi que les coûts prévisionnels du projet;
- (vii) Une note de synthèse récapitulant le contenu et les conclusions de l'étude;
- (viii) Un résumé simplifié des informations et des principales données contenues dans l'étude destiné au public. Il faut noter que l'EIE sera réalisée sur la base de termes de référence et/ou directives que l'autorité en charge de l'environnement doit adopter et remettre aux promoteurs.

87. D'une manière générale, le système d'EIE permet d'évaluer à priori les répercussions des projets d'investissement sur l'environnement en vue de prévoir les mesures nécessaires pour supprimer, atténuer ou compenser les impacts négatifs et améliorer les effets positifs du projet. L'exigence d'une EIE s'inscrit, d'une part, dans le *principe de prévention* - l'un des principes généraux du droit de l'environnement qui implique la mise en œuvre de règles et d'actions pour anticiper toute atteinte à l'environnement - et, d'autre part, dans le *principe d'intégration* des exigences environnementales dans les autres politiques par la recherche d'équilibre entre objectifs économiques, sociaux et environnementaux. En plus d'être un outil technique qui permet d'examiner les conséquences environnementales aussi bien positives que négatives d'un projet et de s'assurer que ces conséquences sont dûment prises en compte dans la conception, la réalisation et l'exploitation du projet, ***l'EIE est devenue un véritable outil légal qui subordonne l'autorisation administrative de tout projet soumis à l'EIE à une décision d'acceptabilité environnementale.***

88. La loi n° 12-03 a aussi institué ***une enquête publique*** pour tout projet soumis à l'EIE. L'enquête publique constitue donc un élément essentiel de la participation du public en matière de décision environnementale. Ainsi, le principe de participation du public est un élément incontournable de la démocratie, par la possibilité de faire entendre sa voix, d'une part, par la transparence qu'elle confère aux décisions des autorités publiques, d'autre part. La participation active des citoyens aux processus décisionnels renforce ainsi les fondements de ces choix sur toute question relative à l'environnement et à ses répercussions sur la qualité de vie. Par ailleurs, l'administration doit prendre toutes les mesures nécessaires pour que les informations et les conclusions afférentes à l'étude d'impact sur l'environnement soient accessibles au public durant la période de l'enquête publique (article 10).

89. L'Encadré 3.7 ci-dessous présente l'architecture institutionnelle du système EIE. Le tableau de l'Encadré 3.8 présente les domaines de compétence respectivement des Comités nationaux et des comités régionaux. Enfin dans l'Encadré 3.9, on présente les différentes procédures de l'EIE (étapes, acteurs, rôles).³⁴

90. Les projets sont soumis pour avis à l'AEP et examinés par l'Autorité gouvernementale chargée de l'Environnement (AGCE). Les projets réalisés par les pétitionnaires, sont sujets au contrôle et au suivi de la même AGCE ensemble avec le ministère de tutelle de l'activité concernée.³⁵

Conclusion

91. En matière de contenu des EIE, **les procédures et les principes sont conformes d'une manière générale aux pratiques internationales**. Les procédures de gestion environnementale et d'études d'impact environnemental sont à la fois claires au niveau technique et solides au niveau institutionnel.

Encadré 3.6 : Architecture institutionnelle du système EIE au Maroc

(composition, fonctionnement et attributions des Comité précisés par le Décret 2-04-563)

Comité national	Comités régionaux
<p>Présidence : L'autorité gouvernementale chargée de l'environnement ou son représentant</p> <p>Membres permanents : les représentants des autorités gouvernementales chargées de : Equipement, transport, aménagement de l'espace, urbanisme, tourisme, énergie et mines, eau, environnement, santé, agriculture, pêche maritime, industrie, justice, haut-commissariat aux eaux et forêts</p> <p>Membres invités à titre délibératif : L'autorité gouvernementale concerné per le projet, le(s) représentant(s) du 'des) autorité(s) gouvernementale(s) concernée(s) par le projet Le(s) représentants de la Commune ou des communes concernées par le projet Le(s) représentants de la chambre ou des chambres professionnelles concernées par le projet</p> <p>Membres invités à titre consultatif : Toute personne ou entité publique ou privée compétente en matière d'environnement Le pétitionnaire</p>	<p>Présidence : le wali de la Région devant abriter le projet ou son représentant</p> <p>Membres permanents : les représentants régionaux de chacun des autorités gouvernementales chargées de : Equipement, transport, aménagement de l'espace, urbanisme, tourisme, énergie et mines, eau, environnement, santé, agriculture, pêche maritime, industrie, justice, HCEFLD</p> <p>Membres invités à titre délibératif : Représentant régional de l'autorité gouvernemental concernée par le projet Représentant régional de l'autorité gouvernemental concernée par la gestion du milieu récepteur du projet Le(s) représentant(s) de la Commune ou des communes concernées par le projet Le(s) représentants de la chambre ou des chambres professionnelles concernées par le projet</p> <p>Membres invités à titre consultatif : Toute personne ou entité publique ou privée compétente en matière d'environnement Le pétitionnaire</p>

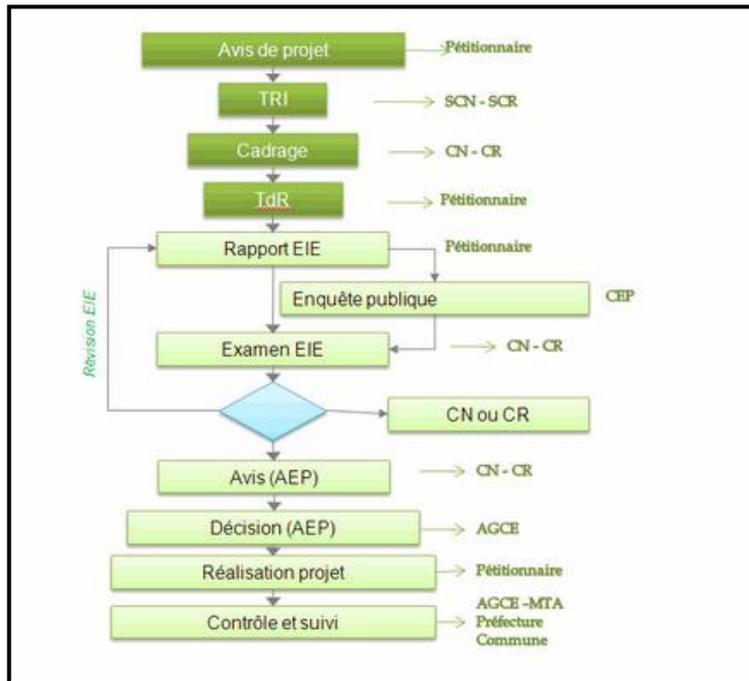
³⁴ Pour tous ces tableaux et graphiques : Source : Ministère délégué auprès du Ministre de l'Energie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement chargé de l'Environnement (<http://environnement.gov.ma/index.php/fr/ministere>).

³⁵ Voir l'Annexe 3 pour une présentation plus détaillée des procédures de l'EIE et l'Annexe 4 pour une présentation de quelques fiches et formulaires utilisés dans le cadre de l'EIE.

Encadré 3.7 : Domaines de compétences et attributions des CNEIE et des CREIE

	Comité National	Comités Régionaux
Compétences	Projet dont le seuil d'investissement est supérieur à 200 MDH Projets concernant plus d'une Région Projets transfrontaliers	Projet dont le seuil d'investissement est inférieur à 200 MDH, à l'exception des projets multirégionaux ou transfrontaliers
Attributions	Examiner les EIE et instruire les dossiers y afférant Donner son avis sur l'acceptabilité environnementale des projets Participer à l'élaboration des Directives afférentes aux EIE, préparés par l'autorité gouvernementale chargée de l'environnement Soutenir et conseiller les CREIE dans l'exercice de leurs attributions	Examiner les études d'impact sur l'environnement et instruire les dossiers y afférant concernant les projets qui lui sont confiés. Donner son avis sur l'acceptabilité environnementale des projets

Encadré 3.8 : Procédures de l'EIE



(Source : <http://environnement.gov.ma/index.php/fr/ministere>)

Légenda :

- SCN – SCR : Secrétariat du Comité national (comité régional)
- CN – CR : Comité national de l'EIE – Comité régional de l'EIE
- CEP : Commission d'enquête publique
- AGCE : Autorité gouvernementale chargée de l'Environnement
- MTA : Ministère de tutelle de l'Activité

III.2.3 Dispositif institutionnel de la gestion environnementale au niveau central

92. Le tableau de l'Encadré 3.10 présente le cadre institutionnel de la gestion environnementale au niveau de l'Etat central.

Encadré 3.9 : Cadre institutionnel pour la gestion de l'environnement au Maroc

Institutions gouvernementales	Matières environnementales
Ministère de l'Énergie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement Ministère délégué en charge de l'Environnement	Elaboration et de la mise en œuvre de la politique gouvernementale dans les domaines de l'énergie, des mines et de la géologie Elaborer et à mettre en œuvre la politique nationale en matière d'environnement et de développement durable et ce, par la mise en place d'outils et de mesures efficaces, la mise en œuvre d'actions concrètes, la promotion d'une culture de coordination et une démarche favorisant une approche partenaire et programmatique.
Ministère de l'Intérieur Direction générale des Collectivités locales, Direction de la planification et de l'Équipement	Sûreté nationale : Remédier aux problèmes de la pollution. Contrôle des gaz d'échappement des véhicules

Ministère de l'Urbanisme et de l'Aménagement du territoire national	Aménagement des villes et du territoire du pays.
Ministère de l'Habitat et de la Politique de la ville	Politique gouvernementale en matière d'habitat
Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique	Elabore et met en œuvre la politique du gouvernement dans les domaines routier, portuaire, ferroviaire, aérien et maritime.
Ministère de la Santé	Etudes et mesures concernant les effets de la pollution de l'air sur la santé publique
Ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Investissement et de l'Économie numérique	Évaluation des émissions industrielles. Contributions à la réglementation relative au secteur industriel.
Ministère de l'Agriculture et de la pêche marine	Gestion et protection des forêts et des sols, maîtrise de la distribution et de l'utilisation de l'eau d'irrigation
Autorité Organisatrice des Déplacements Urbains	Planification des déplacements urbains et de gestion de la circulation et du stationnement. Programmes de formation.

Ministère de l'Énergie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement

93. En matière environnementale, particulièrement important est le rôle du Ministère de l'Énergie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement, en charge de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique gouvernementale dans les domaines de l'énergie, des mines et de la géologie.

94. Au sein de ce ministère, le Ministère délégué en charge de l'Environnement est en charge d'élaborer et mettre en œuvre la politique nationale en matière d'environnement et de développement durable et ce, par la mise en place d'outils et de mesures efficaces, la mise en œuvre d'actions concrètes, la promotion d'une culture de coordination et une démarche favorisant une approche partenaire et programmatique. Dans le domaine de l'environnement, les missions du Ministère visent à contribuer à :

- Renforcer le cadre institutionnel et juridique
- Protéger les ressources naturelles
- Mettre en place les instruments appropriés de surveillance continue et de contrôle
- Procéder à des études d'impact
- Prévenir et lutter contre toutes formes de pollution et de nuisances
- Procéder aux contrôles
- Améliorer les conditions et le cadre de vie des populations
- Intégrer la dimension Environnement dans les programmes de développement
- Développer toutes activités en matière de coopération régionale et internationale
- Promouvoir la coopération avec les ONG internationales, les associations et les collectivités locales.³⁶

95. Parmi les principaux axes du ministère, on rappellera la dimension législative et réglementaire incombant au Département dont une des fonctions est d'assurer une adéquation du cadre juridique avec l'évolution des problématiques environnementales, notamment en comblant les vides existants dans le domaine, et d'intégrer, par une mise en cohérence, les dispositions des conventions internationales avec la législation marocaine.

³⁶ Selon le Décret n° 2-99-922 du 6 chaoual 1420 (13 janvier 2000) relatif à l'organisation et aux attributions du secrétariat d'Etat auprès du ministre de l'aménagement du territoire, de l'environnement, de l'urbanisme et de l'habitat chargé de l'environnement.

Les principales institutions spécialisées

L'Observatoire National de l'Environnement (ONEM)

96. Comme son nom l'indique, cet organisme observe et suit l'Etat de l'environnement au Maroc. Il est chargé de :

- Collecter auprès des institutions nationales et organismes spécialisés, les données et les indicateurs liées à l'environnement et au développement durable;
- Traiter les données et informations environnementales en vue d'élaboration des outils d'aide à la décision;
- Initier et réaliser les études et enquêtes spécifiques à l'environnement en relation avec le développement durable;
- Publier et diffuser de l'information environnementale;
- Promouvoir les programmes d'échanges de données et de partenariat (national, régional et international);
- Contribuer à l'élaboration de la stratégie nationale du développement durable.

Les Observatoires Régionaux de l'Environnement et du Développement Durable (OREED)

97. Dans la continuité de la démarche qui a été suivie par l'ONEM, la mise en place d'Observatoires Régionaux de l'Environnement et du Développement Durable vient renforcer, sur le terrain, la vision du Département de l'Environnement. Celle-ci s'appuie sur le partenariat, fédérant les pouvoirs publics au niveau régional, les Collectivités Locales, les opérateurs économiques, les institutions de recherche et les ONG, en vue de créer un espace régional d'échange et de coopération, permettant de connaître l'environnement régional; ses atouts et ses problématiques pour mieux le préserver dans une approche du Développement de la région.

Le Laboratoire National de l'Environnement (LNE)

98. Outil chargé des études et de la surveillance de la pollution, il contribue à l'installation d'un réseau de surveillance et de mesure de la qualité de l'environnement. Il analyse et exploite également les résultats sur la base de normes et d'indicateurs de qualité.

Comité National et Comités Régionaux des Etudes d'Impact (CNEI-CREI)

99. Les structures en charge de cette évaluation s'attellent aux projets réalisés pour en mesurer l'impact sur l'environnement ou aux installations et projets programmés pour en apprécier la conformité environnementale.

Le Conseil National de l'Environnement (CNE)

100. Le Conseil National de l'Environnement est une instance de concertation, de coordination et de proposition. Il veille à l'intégration des préoccupations environnementales dans le processus de développement économique et social en vue de réaliser les objectifs du développement durable et examine les études et les textes législatifs et réglementaires. Il y a aussi un conseil de l'environnement au niveau de chaque Wilaya ou à défaut de chaque province (Créé par le Décret n°2-93-1011 du 18 Chaabane 1415 (20 Janvier 1995) relatif à la réorganisation des organismes chargés de la protection et de l'amélioration de l'environnement). Les différents départements ministériels soumettent au CNE pour avis, toutes les études et projets de textes législatifs et réglementaires touchant l'environnement, ainsi que les projets et programmes de développement de grande envergure et susceptibles d'avoir des répercussions sur l'environnement. Le CNE dispose d'un délai de trois mois pour donner les avis précédemment prévus. Les responsabilités du CNE sont les suivants :

- provoquer les études à réaliser par les différents ministères et organismes ;
- étudier et proposer au gouvernement tous les moyens susceptibles de contribuer à la protection et à l'amélioration de l'environnement ;

- proposer l'élaboration des textes législatifs et réglementaires adéquats ;
- assurer le suivi et la coordination de la recherche en matière d'environnement et contribuer à son développement ;
- assurer la diffusion de toute information relative à l'environnement ;
- veiller à l'information et à la sensibilisation de la population et promouvoir la participation de celle-ci, notamment par la création d'associations ;
- donner les directives nécessaires à l'orientation de l'activité des conseils créés au niveau des régions, des wilayas et des provinces ;
- assurer les études concernant les conventions internationales relatives aux problèmes d'environnement et leurs incidences au niveau national et assurer la diffusion des informations relatives à ces conventions auprès des différents secteurs de l'économie nationale.

101. Les conseils de wilayas ou provinces ont pour mission dans les limites territoriales des wilayas et provinces visées à l'article premier ci-dessus :

- inventorier les problèmes de l'environnement au niveau des provinces et des wilayas et d'éclairer le conseil national de l'environnement à cet égard ;
- promouvoir toute action susceptible de contribuer à la protection et à l'amélioration de l'environnement dans la Wilaya ou la province;
- présenter un rapport annuel sur l'état de l'environnement dans la wilaya ou la province ;
- mettre en œuvre les orientations et les recommandations du conseil national de l'environnement et conseils régionaux de l'environnement.

La Division des Déplacements Urbains et des Transports (DDUT) du Ministère de l'Intérieur.

102. La DDUT a élaboré un plan d'actions qui prévoit :

- la mise en place d'une base de données et d'informations pour le suivi du secteur ;
- la normalisation de la démarche de planification des déplacements urbains et de gestion de la circulation et du stationnement grâce à des guides méthodologiques ;
- la préparation de programmes de formation au profit des cadres et responsables locaux.

Structures de concertation au niveau national

(a) La Commission Nationale des Déplacements Urbains (CNDU)

103. Pour l'organisation des concertations, la coordination de la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation des actions de la Stratégie Nationale des Déplacements Urbains, le Ministère de l'Intérieur a émis une circulaire en date du 14 octobre 2010 instituant une *Commission Nationale des Déplacements Urbains (CNDU)* composée des principaux partenaires de l'Etat intervenant dans le secteur. De ce fait, la commission intervient pour :

- examiner les politiques publiques sectorielles des départements ministériels concernés par la problématique des déplacements urbains et ce dans un souci de cohérence et de convergence de ces politiques ;
- préparer les mesures à prendre par les instances de l'Etat, en appui aux Collectivités Territoriales, pour favoriser la mise à niveau et la modernisation du secteur des déplacements urbains et la professionnalisation de ses modes de gestion ;
- coordonner la mise en œuvre des mesures contenues dans le plan d'actions de la stratégie pour optimiser leur efficacité ;
- examiner les différents programmes d'actions, soumis par les Collectivités Territoriales intéressées et nécessitant l'appui financier de l'Etat ;
- assurer le suivi des actions et des réalisations et évaluer leur mise en œuvre.

104. La CNDU est présidée par le Wali - Directeur Général des Collectivités Locales et composée des représentants, à haut niveau, des Départements Ministériels concernés :

- Ministère de l'Intérieur :
- Ministère de l'Economie et des Finances :
- Ministère de l'Équipement et du Transport :
- Ministère de l'Habitat, de l'Urbanisme et de la Politique de la Ville :

105. En raison de la diversité des actions et de la multiplicité des acteurs dans le traitement des projets initiés par la commission ou ceux qui lui sont soumis par les Collectivités Territoriales, le président de la CNDU peut inviter tout autre département ministériel ou organisme à participer aux travaux de ladite commission. Il peut également mettre en place, chaque fois que nécessaire, un comité technique ad hoc chargé d'étudier et approfondir une action ou un projet relatif au développement du secteur, soumis à l'examen de la CNDU.

III.3 SYSTEME DE GESTION SOCIALE

III.3.1 Généralités

106. Au Maroc, **le système de gestion sociale est régi par un cadre légal exhaustif** :

- **La nouvelle Constitution de 2011** accorde une grande attention à : (i) la consultation et la participation des populations dans l'élaboration et le suivi des programmes (art 136, 139) ; (ii) la présentation de pétitions (art 15) ; (iii) l'accès à l'information (art 27)³⁷ ; (iv) la gestion des requêtes (art 156). En matière d'équité et de non-discrimination, la Constitution consacre l'égalité femme-homme (art 19), l'accès équitable aux services sociaux, économiques et culturels (section 5) ainsi l'inclusion des personnes à besoins spécifiques (art 34). L'amazighe est reconnue comme langue officielle au même titre que l'arabe (article 5). Le Code de la Famille de 2004 a également introduit des droits substantiels relatifs au genre et au droit des femmes.
- Dans son préambule la Constitution consacre de la primauté du droit international par rapport au droit interne. A cet effet, il est à rappeler que le Maroc a adopté de nombreux instruments internationaux, dont notamment le pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels.

III.3.2 Dispositif juridique national de la gestion foncière

107. **Le système foncier marocain est relativement complexe, dans la mesure où il obéit à deux régimes** : un régime traditionnel régi par les principes de droit musulman et les coutumes, et un régime moderne d'immatriculation foncière introduit par le protectorat français en 1912. Il présente, en outre, une diversité de statuts fonciers.

Régime juridique foncier

108. Le régime juridique foncier marocain est fait de statuts différents, **d'une dualité dans le cadre légal et administratif des droits de propriétés traditionnels et modernes**.³⁸ Il contient des régimes substantiellement différents et dont l'application peut donner lieu à des pratiques qui ne sont pas toujours codifiées mais qui sont largement comprises par les populations. D'une manière générale, on distingue les terres « *melk* » (terres privées appartenant à un individu ou plusieurs individus), des terres non « *melk* » (propriétés collectives, collectives *guich*, *habous* et domaniales) (voir Encadré 3.11 ci-dessous). Ces dernières sont, vis-à-vis des tiers, des propriétés privées appartenant soit à l'Etat soit à des collectivités. Elles peuvent être immatriculées ou non. La différence avec les terres dites *melk* réside dans les règles de jouissance, de disposition et de

³⁷ Article 27 : Les citoyennes et les citoyens ont le droit d'accéder à l'information détenue par l'administration publique, les institutions élues et les organismes investis d'une mission de service public. Cependant, tel qu'appliqué, le système ne comprend pas de mécanismes spécifiques à l'information et la consultation du public et la gestion des éventuels conflits, permettant de s'assurer que les impacts soient atténués à des niveaux acceptables

³⁸ Banque Mondiale, 2008b.

succession instituées par les dispositions particulières qui les régissent. Elles sont de manière générale, inaliénables, imprescriptibles, insaisissables et leur location est assujettie à des contraintes.

Encadré 3.10 : Répartition des terres au Maroc (d'après leur statut juridique)

Au Maroc, par rapport à leur statut juridique, les terres sont réparties de la manière suivante:

- Terres collectives, estimées à environ 41,6% de la superficie totale
- Les terres *Melk*, qui constituent environ 27,7% des superficies totales,³⁹
- Les terres *Guich* (partie du domaine privé de l'Etat, concédées en jouissance à des tribus en contrepartie de services militaires rendus (environ 0,7% de la superficie totale)
- Les terres « *Habous* » qui sont léguées par une personne à une fondation religieuse (environ 0,3% de la superficie totale).
- Domaine de l'Etat, réparti en public (rues, plages, ports), privé (provenant d'acquisitions à l'amiable, expropriation, confiscation) et forestier (forêts, dunes) de l'Etat:⁴⁰
- La propriété dite « ethnique » qui est constituée de terres collectives, jadis appartenant à des tribus et qui ont été transformées par le *Dahir du 27 avril 1919* en terres des groupements ethniques soumis à la tutelle du Ministère de l'Intérieur. Ils sont par nature « *imprescriptibles, inaliénables et insaisissables* » ; elles sont distribuées entre les ayants droits qui n'ont qu'un droit de jouissance (usufruit), lui-même inaliénable.

(Source : Banque Mondiale, 2008b)

Domaine public de l'Etat

109. Le domaine public de l'Etat comprend toutes les parties du territoire et tous les ouvrages, biens immobiliers, naturels (rivages de mer, zones désertiques, eaux), ou artificiels (voies de communication, canaux, ports) qui ne peuvent faire l'objet d'une appartenance privée et dont l'usage est public. Placés sous le contrôle des départements chargés des travaux publics, des transports et de l'eau, ils sont inaliénables (ne peuvent être cédés) et imprescriptibles (ne peuvent être acquis après une possession prolongée). Ils sont soumis aux dispositions du Dahir du 1er Juillet 1914 sur le domaine public, et à la Loi sur l'Eau, n° 10/1995 du 20 Septembre 1995.

110. Le domaine public est protégé par toute ***une série de dispositions qui visent à assurer son utilisation directe par le public ou par un service d'intérêt général***. Le domaine public se voit appliquer une réglementation de droit public. Il s'agit d'un régime dérogatoire, justifié par la nécessaire protection dont ils doivent bénéficier. Les litiges qui peuvent naître de son utilisation du droit administratif. Sa gestion peut s'appuyer sur trois types d'opérations : (i) le *déclassement* qui permet de transférer les parcelles qui seraient reconnues sans utilité pour les besoins publics du domaine public au domaine privé de l'Etat ; (ii) l'*affectation* à un service public ; et (iii) l'*occupation temporaire*. Le Dahir du 30 Novembre 1938 prévoit et régit les conditions de l'occupation temporaire de certaines de ces parcelles.

111. La procédure relative à cette occupation comprend les étapes suivantes :

³⁹ Le statut *melk* offre le plus d'avantages pour la mise en valeur, car il donne un droit de propriété stable sur la terre, et permet mutations, location et même hypothèques sous la forme immatriculée du *melk* (tout en souffrant de bien des difficultés, dues aux situations d'indivision, aux incertitudes liées à des droits de propriété encore mal définis et à la concurrence inéquitable des citoyens fortunés pour cette forme d'épargne.

⁴⁰ Le domaine de l'Etat comprend le Domaine public (routes, rivages de la mer, ports etc.), géré par le Ministère de l'Equipement ; privé (terrains nus ou bâtis domaniaux non publics et faisant l'objet d'ajouts par acquisition, expropriation, confiscation etc.) géré par la Direction des Domaines du Ministère des Finances; et forestier (forêts, dunes, etc.) géré par le Haut-Commissariat aux Eaux et Forêts.

- *Formulation d'une demande* adressée à la tutelle, spécifiant le but de l'occupation, les modifications que le projet compte apporter à la parcelle et aussi un plan sommaire des travaux et un engagement à payer le prix en cas d'attribution.
- *Instruction des demandes* : incluant un avis sur la requête de la tutelle, après consultation des services et autorités que pourra intéresser la demande et du Ministère des Finances pour la fixation de la redevance.
- *Arrêté d'autorisation* : Il fixera, dans la mesure où l'intérêt public paraîtra l'exiger, la nature, les dimensions et les dispositions des ouvrages que l'occupant aura la possibilité d'établir et les conditions, à observer dans leur fonctionnement et 2 Article 5 du Dahir du 1er Juillet 1914. (Il fixera également les délais de réalisation des travaux et la date de leur achèvement).
- *Contrôle et surveillance de l'occupation* : Il portera sur le maintien en bon état des ouvrages installés par le projet.

112. La loi définit également les dispositions générales applicables aux autorisations en matière de durée, de retrait, de droits des tiers, de responsabilité et de remise en état des lieux.

- *Durée de l'autorisation* : Les autorisations sont délivrées pour une durée maximale de 10 années, qui pourra toutefois exceptionnellement être portée à 20 ans.
- *Retraits de l'autorisation* : Ils seront prononcés de plein droit sans indemnités et sans qu'il soit besoin de mise en demeure en cas de non observation des obligations stipulées dans l'arrêté. Ils pourront être prononcés également pour des motifs d'intérêt public dont l'Administration restera seule juge.

Domaine privé de l'Etat

113. Il est constitué de tous les biens que possèdent les collectivités publiques et qui ne sont ni affectés à l'usage direct du public, ni à un service public. Le domaine privé ne nécessite pas une protection similaire à celle du domaine public. Les biens qui le composent sont tout de même une propriété commune des citoyens. A ce titre, ils sont soumis aux règles de droit privé, mais aussi quelquefois à certaines règles de droit public. La Direction des Domaines du Ministère des Finances joue le rôle d'opérateur foncier de l'Etat. En vertu de l'article 14 du décret n° 1.78.539 du 22 novembre 1978 relatif aux attributions et à l'organisation du Ministère des Finances et de la privatisation, le secteur d'intervention de la Direction des Domaines s'articule autour des missions ci-après :

La constitution du domaine privé de l'Etat à travers :

- L'acquisition à l'amiable ou par voie d'expropriation ;
- Le déclassé de la situation juridique des immeubles domaniaux ;
- La préhension des biens provenant des successions en déshérence, des confiscations et des donations.

La gestion du patrimoine immobilier de l'Etat à travers :

- L'apurement de la situation juridique des immeubles domaniaux ;
- La location suivant diverses modalités en fonction de la nature et de la destination des immeubles domaniaux ;
- L'affectation aux administrations publiques.

Les cessions immobilières à travers :

- La vente des logements domaniaux et les logements de l'habitat à leurs occupants ;
- Les cessions des terrains urbains et suburbains aux opérateurs publics et privés ;
- Les cessions des lots de culture aux agriculteurs dans le cadre de la réforme agraire.

L'expertise foncière :

- Expertises foncières liées aux opérations d'achat, de vente ou de location intéressant le domaine privé de l'Etat ou réalisées dans le cadre de l'assistance technique.

Domaine public communal

114. Le *Dahir du 19 Octobre 1920* et *l'arrêté viziriel du 31 Décembre 1921* définissent respectivement le domaine municipal et son mode de gestion. Le *Dahir du 28 Juin 1954* et *le décret du 4 Février 1959* définissent respectivement le domaine municipal et son mode de gestion. Il comprend tous les biens qui y ont été formellement affectés. Dans les municipalités, il peut s'agir des :

- rues, chemins, places, jardins, monuments, fontaines, installations d'éclairage et les ouvrages qui en sont accessoires d'une part
- eaux destinées à l'alimentation de la ville, ainsi que les ouvrages destinés à cette utilisation, d'autre part (article 2 du dahir de 1920.)

115. Le critère d'affectation a été précisé dans le Dahir de 1954 relatif au domaine des communes rurales. En effet, dans l'article 3, il est précisé que « *peuvent être incorporés dans ce domaine public à raison soit de leur affectation à un usage public, soit de leur utilisation pour le fonctionnement de services publics locaux* »'.

Biens du domaine public communal

116. Ces biens sont gérés selon les mêmes principes que ceux de l'Etat. Ils sont inaliénables, insaisissables et imprescriptibles. Leur utilisation doit respecter les critères d'affectation initiaux : liberté d'accès, gratuité et égalité de traitement. La réglementation prévoit également la possibilité d'utilisations privatives sous trois formes :

- *permis de stationnement* : il s'agit d'occupations mobiles, sans emprise sur le terrain ;
- *permissions de voirie* : il s'agit d'occupations légères, avec emprise sur le terrain ;
- *occupation temporaire*, selon les règles énoncées ci-dessus.

117. La charte communale prévoit dans son article 37 que parmi les attributions du conseil communal figure la gestion, la conservation et l'entretien des biens communaux. *"A cet effet, il procède, conformément à la législation et à la réglementation en vigueur, au classement, au déclassement et à la délimitation du domaine public communal. Il approuve tous les actes de gestion ou d'occupation du domaine public communal"*. Les décisions de l'assemblée locale doivent être soumises à l'approbation de l'autorité de tutelle (articles 69 et 73 de la charte communale), ministre de l'Intérieur ou son délégué pour les municipalités, wali ou son délégué pour les communes rurales.

118. Les attributions du président du Conseil définies dans l'article 47 de la charte communale. Le président exécute les délibérations du Conseil, prend les mesures nécessaires à cet effet et en assure le contrôle. A ce titre, il « *conserve et administre les biens de la commune. Il veille à la tenue des inventaires des biens communaux, à la mise à jour des sommiers de consistance et à l'apurement juridique de la propriété domaniale communale et prend tous actes conservatoires des droits de la commune. Il prend les mesures relatives à la gestion du domaine public communal et délivre les autorisations d'occupation temporaire avec emprises"*.

Domaine privé communal

119. Ce domaine est constitué des biens possédés par les communes, qui n'ont pas été formellement affectés à leur domaine public. Il peut comprendre, notamment *"les immeubles attribués à des services d'intérêt général communal ou exploités en vue d'en tirer des revenus et les parcelles nécessaires à la création de lotissements urbains"*. Nous devons renvoyer à propos de son utilisation à l'article 9 du dahir du 19 Octobre 1920 relatif au domaine municipal qui envisage l'emploi des biens relevant du domaine privé comme siège de service public, donc affectés à un service public comme les biens relevant du domaine public. Sa gestion peut s'appuyer sur trois types d'opérations : la vente ou la cession, l'affectation à un service d'intérêt

général et la location. Ce sont des attributions exercées par le Président et approuvés par le Conseil.

- La charte communale prévoit dans son article 37 que parmi les attributions du conseil communal figure la gestion, la conservation et l'entretien des biens communaux. "A cet effet, il statue sur les acquisitions, les aliénations, les échanges, les baux et toutes les transactions portant sur les biens du domaine privé. Il décide de l'affectation et de la désaffectation des bâtiments et biens communaux, conformément aux lois et règlements en vigueur". Les décisions de l'assemblée locale doivent être soumises à l'approbation de l'autorité de tutelle, ministre de l'Intérieur ou son délégué pour les municipalités, wali ou son délégué pour les communes rurales.
- Les attributions du président du Conseil définies dans 47, qui précise que ce dernier exécute les délibérations du Conseil, prend les mesures nécessaires à cet effet et en assure le contrôle. Le président « *conserve et administre les biens de la commune. A ce titre, il veille à la tenue des inventaires des biens communaux, à la mise à jour des sommiers de consistance et à l'apurement juridique de la propriété domaniale communale et prend tous actes conservatoires des droits de la commune. Il procède aux actes de location, de vente, d'acquisition d'échange et de toute transaction portant sur les biens du domaine privé de la commune* ».

120. Les différentes natures juridiques de terrains susceptibles d'être affectées par le Programme sont donc:

- Le domaine public peut être affecté par décret à la commune.
- Le domaine privé de l'état peut être incorporé au domaine public et affecté à la commune par décret du 1^{er} ministre. La demande est faite par le conseil communal qui adresse une demande au Ministère de l'intérieur.
- La propriété privée peut être soit acquise par la municipalité (contrat d'achat approuvé par le conseil municipal) soit acquise par procédure d'expropriation (conseil communal approuve le principe de recourir à l'expropriation qui doit être approuvée par l'autorité de tutelle (Ministère de l'intérieur).

III.3.3 Propriétés privées et expropriations

Respect de la propriété privée

121. D'une manière générale, le ***respect de la propriété est un principe fondamental du droit marocain***, consacré par l'article 35 de la nouvelle Constitution de 2011 et mis en œuvre à travers de nombreuses lois dont le Code Civil et les lois sur les questions foncières.

122. D'une certaine manière, même les dispositions concernant l'expropriation pour cause d'utilité publique renforce le concept de propriété. En effet, agissant dans le cadre de l'intérêt général et de l'utilité publique, l'Etat et les collectivités peuvent disposer de terrains privés pour satisfaire leurs multiples demandes. Par la loi, ils sont placés au-dessus des particuliers, ***pour jouir du droit d'occupation et d'expropriation des biens immeubles***, sans avoir à se soumettre à la procédure habituelle d'acquisition de gré à gré, en contrepartie d'une, équitable indemnisation. L'article premier de la loi 7/81 « *relatif à l'expropriation pour cause d'utilité publique et à l'occupation temporaire* » définit les immeubles susceptibles d'être frappés d'expropriation pour cause d'utilité publique :

- Les fonds de terre, les bâtiments, les machines et ouvrages fixés à un bâtiment ou au sol, les récoltes pendantes par les racines, les fruits et les arbres non encore cueillis ;
- Les immeubles par destination (objets que le propriétaire d'un fonds y a placés pour le service et l'exploitation) les immeubles par attachement au fonds à perpétuelle demeure)

123. L'utilité publique est déclarée par un acte administratif qui précise la zone susceptible d'être frappée d'expropriation (art.6 de la loi 7/81). Cette zone peut comprendre les immeubles nécessaires à la réalisation des ouvrages ou opérations déclarés d'utilité publique. La portion restante de ces immeubles ainsi que les immeubles avoisinants peuvent être frappés d'expropriation dans les mêmes conditions, pour mieux atteindre le but d'utilité publique envisagé ou lorsque l'exécution des travaux doit procurer à ces immeubles une notable augmentation de valeur.

Procédures d'expropriation

124. La Loi 7-81 portant « l'expropriation pour cause d'utilité publique et à l'occupation temporaire » est la principale législation régissant les procédures d'expropriation. Elle couvre l'expropriation d'immeubles⁴¹, en tout ou partie, ou de droits réels immobiliers. Ne peuvent être expropriés : les édifices à caractère religieux des divers cultes, les cimetières, les immeubles faisant partie du domaine public et les ouvrages militaires. La procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique est décrite en Annexe 5. Il s'agit d'une procédure qui se déroule en deux phases: (a) la phase administrative et (b) la phase judiciaire.

125. La législation marocaine prévoit **l'indemnisation des personnes touchées par la réinstallation**. Le pays dispose d'expérience dans la relocalisation au niveau national. Des sites de réinstallation avaient été identifiés et développés dans le cas de projets de relocalisation de logements urbains, dont certains avec du succès, avec un accès adéquat et des équipements publics – malgré certaines insuffisances par rapport à la restauration des moyens de subsistance des populations affectées.

Encadré 3.11: Procédures d'expropriation

Au Maroc, le processus, les conditions et le contenu d'expropriation pour cause d'utilité publique sont définis par la législation et sont réglementés par les dispositions de l'article 42 de la loi 7/81. L'opération doit suivre plusieurs étapes : (i) déclaration d'utilité publique de la parcelle par le gouvernement; (ii) notification des propriétaires fonciers; (iii) évaluation par une commission pour déterminer le montant de l'indemnisation (cette évaluation est fixée par l'article 42 de la loi 7/81 et par l'article 7 de son décret d'application); (iv) acte de cessibilité, et (v) accord entre l'expropriant et l'exproprié sur le prix fixé. Cet accord est passé par procès-verbal devant l'autorité administrative locale du lieu de la situation de l'immeuble, lorsque l'exproprié réside dans ledit lieu.

L'acte déclaratif d'utilité publique, qui est une étape particulièrement importante, fait l'objet des mesures de publicité suivantes : (i) publication intégrale au Bulletin officiel et insertion d'un avis dans un ou plusieurs journaux autorisés ; (ii) affichage intégral dans les bureaux de la commune du lieu de situation de la zone frappée d'expropriation. Pendant une période de deux ans à compter de la publication au Bulletin officiel de l'acte déclaratif d'utilité publique, aucune construction ne peut être élevée, aucune plantation ou amélioration ne peut être effectuée sans l'accord de l'expropriant sur les immeubles situés dans la zone fixée par ledit acte. La Loi 7-81 donne la possibilité aux expropriés de contester le bien-fondé de l'utilité publique devant la Cour Suprême pour abus de pouvoir, la légalité de la procédure administrative par le juge des référés, et de s'assurer de la présence réelle de l'indemnisation provisoire dans le budget de l'organisme expropriant et d'en contester le montant, voire d'en réclamer le dépôt à la *Caisse de Dépôt et de Gestion* (CDG), en attendant le jugement définitif.

⁴¹ Les juristes musulmans définissent les immeubles par référence au critère physique de fixité : les immeubles sont les choses qui ne sont pas susceptibles d'être déplacées (les fonds de terre et les constructions). Sur le plan juridique, il n'y a pas une définition générale car la catégorie des immeubles est très hétérogène. Elle regroupe selon l'article 5 du dahir du 2 juin 1915 trois catégories : Les immeubles par nature, Les immeubles par destination, Les immeubles par l'objet auquel ils s'appliquent.

126. **La procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique est une procédure exceptionnelle** qui n'est mise en œuvre que : (i) lorsqu'un projet de développement est d'utilité publique; et (ii) à cause de l'absence d'une assiette foncière appartenant à l'Etat ou à des personnes morales de droit public ou qui pourrait être acquise par une procédure contractuelle. L'acquisition de terres par l'Etat pour cause d'utilité publique est gouvernée par des règles et des procédures spéciales et très contraignantes pour les autorités expropriantes. Ces règles et procédures existent au Maroc depuis presque un siècle et sont fortement enracinées dans le système juridique marocain. Elles sont largement connues des populations et ont donné lieu à une jurisprudence importante qui, au fur et à mesure de son développement, s'est montrée protectrice des droits des citoyens expropriés.

Encadré 3.12 : Dispositions concernant les personnes manquant de titres officiels

La législation foncière marocaine ne comporte pas de dispositions spécifiques pour les personnes affectées qui n'ont aucun droit ou titre officiel qui peut être reconnu pour les terres qu'elles occupent. Cependant, dans le cas d'expropriation ces personnes peuvent faire valoir leurs droits en faisant intervenir des témoins.

Selon la politique de la Banque mondiale, cette catégorie de personnes touchées devrait dans tous les cas de figure (y compris l'acquisition à l'amiable) normalement bénéficier de mesures d'aide qui leur assure une meilleure situation, ou du moins une situation équivalente à celle qui prévalait avant leur réinstallation involontaire. Un tel scénario pourrait s'appliquer au Programme, en particulier si les axes qui sont développés empiètent sur les zones où ces personnes ont des activités économiques ou bien d'où elles tirent leurs revenus (emplois informels, extension des commerces et des restaurants dans l'emprise publique). Cette différence devra être gérée afin que le Programme respecte les politiques de la Banque mondiale.

La législation sur l'expropriation à des fins publiques ne comprend pas de dispositions explicites pour la perte de revenus, les moyens de subsistance, la restriction de l'accès aux biens matériels et autres actifs (liées aux déplacements économique). Selon la politique de la Banque mondiale, ces pertes doivent également être compensées.

III.3.4 Procédures juridiques nationales de la gestion foncière

127. *Le Ministère de l'intérieur* à travers la *Direction Générale des Collectivités locales (DGCL)* exerce l'autorité de tutelle du domaine public pour les collectivités locales, notamment les communes.
128. *Le conseil municipal* approuve le contrat d'achat lors l'acquisition des terres privées à l'amiable, et, dans le cas d'expropriation, il stipule le principe de recourir à l'expropriation (qui doit être approuvée par l'autorité de tutelle, c'est-à-dire le Ministère de l'intérieur à travers la DGCL.
129. Dans l'Encadré 3.11, le tableau résume les procédures d'acquisitions de terrains par les municipalités (procédures qui seraient suivies dans le cadre de la mise en œuvre du PPR), ainsi que la documentation à requérir.

Encadré 3.13 : Procédures d'acquisitions de terrains

<i>Nature juridique de la parcelle de terrain</i>	<i>Procédure légale de son acquisition à l'amiable ou par expropriation</i>	<i>La preuve de commencement de la procédure d'acquisition à l'amiable ou d'expropriation (phase procédurale irréversible)</i>	<i>Le titre authentique prouvant la qualité de propriétaire de la commune</i>	<i>Observations</i>
Propriété privée (<i>Melk</i>) des personnes physiques ou morales de droit public ou de droit privé	Pour être acquise à l'amiable (contrat d'achat) ou expropriée (selon la loi 7-81)	<p><i>Acquisition:</i> Délibération du conseil communal approuvant le principe d'acquisition et approuvant le contrat d'achat</p> <p><i>Attestation</i> de disponibilité de crédits délivrée par le percepteur de la commune</p> <p><i>Expropriation:</i> Délibération du conseil communal approuvant le principe de recourir à l'expropriation approuvée par l'autorité de tutelle.</p>	Acquisition. Certificat foncier de la parcelle au nom de la commune. Expropriation 1. Ordonnance du juge de prise de possession 2. Jugement de transfert de propriété 3. Accord amiable de prise de possession (art. 42 §3)	L'ordonnance de prise de possession est suffisante car elle n'est donnée par le juge que lorsque l'expropriation dépose en même temps au tribunal une requête de propriété (art. 18 de la loi 17-81).
Domaine public	Il ne peut être acquis ni exproprié. Mais il peut être occupé temporairement ou affecté par décret à la commune	Occupation temporaire: accomplissement des formalités devant permettre d'obtenir l'autorisation temporaire auprès de l'administration gestionnaire du dit domaine public (routier, hydraulique, etc.)	Acquisition d'occupation temporaire	
Domaine privé de l'Etat	Lorsque l'ouvrage est d'utilité publique, la parcelle est, par décret du premier ministre, incorporée au domaine public et affectée à la commune	Délibération du conseil communal et demande adressée au ministère de tutelle (Intérieur) pour accord et accomplissement de la procédure	Décret du premier ministre portant incorporation et affectation de la parcelle à la commune	Technique juridique d'affectation selon laquelle seul l'usage de la parcelle est affecté tant que l'ouvrage conserve la « destination » pour laquelle il a bénéficié de l'affectation, la propriété reste toujours publique
Terres collectives et <i>Guich</i> (tribales)	Acquisition à l'amiable après estimation par une commission	Délibération spéciale du conseil communal et attestation de disponibilité de crédits.	Approbation de la tutelle de l'accord des <i>nouab</i> (représentants de la communauté tribale) sur le principe de céder la parcelle et sur le prix	Le Ministère de l'Intérieur est tenu de réserver une indemnité pour perte du droit de jouissance aux membres de l'entité tribale

III.3.5 Dispositif institutionnel de la gestion sociale

130. Le dispositif institutionnel prévoit plusieurs mécanismes au niveau national de gestion des requêtes et des plaintes.

Conseil national des Droits de l'Homme (CNDH)

131. Le CNDH est un organisme autonome constitutionnel chargé d'étudier toute demande pour violation des droits de l'homme. La CNDH est habilitée à engager des procédures juridiques en cas de violations et de recommander des sanctions. Ce conseil assure le suivi et soutient la mise en œuvre des droits de l'homme en entendant les demandes, y compris concernant les droits économiques et sociaux, par le biais de onze commissions régionales qui couvrent l'ensemble du territoire du Maroc. Il est doté d'une personnalité juridique et dispose d'une autonomie financière, il décide des cas à entendre et investiguer.

Institution du Médiateur

132. Tout comme le CNDH, l'Institution du Médiateur⁴² est un organe constitutionnel jouissant d'une autonomie juridique et financière. Il est indépendant vis-à-vis de l'Assemblée législative, du pouvoir exécutif et du pouvoir judiciaire. L'Institution du Médiateur est un mécanisme d'appel gratuit et facilement accessible pour les citoyens ayant une requête, une plainte ou une réclamation.⁴³ De plus, le Médiateur peut de sa propre initiative investiguer et chercher à entendre toute plainte liée à la relation entre l'administration et les citoyens, y compris les organisations de la société civile. Son mandat couvre le renforcement de l'état de droit, la diffusion des principes de justice, d'équité et de transparence. Le Médiateur est également habilité à faire des propositions au gouvernement pour renforcer la bonne gouvernance dans la gestion des services publics, la transparence et les normes éthiques de la vie publique, la performance et la modernisation du gouvernement. Il est à noter que le Médiateur est membre du Conseil supérieur de la magistrature, du CNDH et de l'Instance Centrale pour la Prévention de la Corruption (ICPC).⁴⁴

133. L'Instance Nationale de Probité, de Prévention et de Lutte contre la Corruption (INPPLC) Il s'agit d'un organe constitutionnel depuis 2011 qui a remplacé l'instance centrale pour la prévention de la corruption (ICPC) qui avait été créé en 2007 comme un organisme administratif central. L'INPPLC est un organisme autonome doté d'une autonomie financière et administrative. Son mandat a trait à la coordination, à la supervision et au suivi de la mise en œuvre des politiques visant à prévenir et à combattre la corruption.

134. Plusieurs mécanismes sont aussi sur place au niveau régional et communal. Les municipalités disposent de « bureaux d'ordres » qui sont chargés de recevoir les lettres et requêtes et de les transmettre au service concerné. Certaines des municipalités concernées par le Programme disposent également de divisions chargées des requêtes citoyennes. Beaucoup de questions et requêtes émanant des populations locales sont reçues par les élus locaux basés au cœur des communautés et par les élus municipaux qui se rendent dans les quartiers de manière régulière (requêtes orales et non consignées ce qui ne permet pas d'assurer un suivi rigoureux de la nature des requêtes ou du traitement qui leur a été donné). Lors de procédures d'expropriation, les

⁴²

⁴³ Les griefs et plaintes à l'Ombudsman peuvent être introduits par courrier, par courrier recommandé, par télécopieur ou par Internet. Le médiateur peut entendre les plaintes et griefs des citoyens, des personnes nationales ou étrangères et des entités juridiques contre le gouvernement ou toute organisation bénéficiant de l'appui financier du gouvernement. Le gouvernement est tenu par la loi de répondre dans un délai fixe aux requêtes du Médiateur. Le Médiateur peut utiliser le processus de conciliation. Pour faciliter l'accès des citoyens, trois bureaux régionaux ont été créés et d'autres devront bientôt être opérationnels. Il est également prévu d'installer des délégués locaux dans un avenir proche.

⁴⁴ En 2013, le Médiateur a reçu 9431 plaintes, 1919 entre elles relevaient de son ressort. Ceci représente une hausse sensible de 14,7% par rapport à 2012. - 316 de ces plaintes étaient à caractère foncier.

systemes de gestion des requêtes spécifiques à l'expropriation sont formelles, reposent sur une documentation rigoureuse ainsi que des registres et les délais de dépôt de requêtes ainsi que le temps de réponse est défini par la législation.

SECTION IV. ÉVALUATION DE LA CAPACITE ET DE LA PERFORMANCE INSTITUTIONNELLE

Cette section synthétise l'évaluation des capacités effectives des institutions en charge de la mise en œuvre du Programme en matière de gestion environnementale et sociale, à la lumière des leurs dispositifs, procédures et montages institutionnels. En particulier, les aspects suivants sont pris en compte :

- *L'adéquation de l'architecture institutionnelle et de la division des tâches par rapport à l'achèvement des objectifs de gestion environnementale et sociale du Programme proposé,*
- *L'adéquation des capacités institutionnelles (en termes de personnel, ressources financières, formation, etc.) pour assumer les différentes responsabilités environnementale et sociale dans le cadre du Programme proposé,*
- *L'efficacité des formes de concertation entre différentes agences et institutions (à la fois au niveau national et municipal),*
- *La performance des agences d'exécution du Programme (au niveau national et municipal) par rapport à une mise en œuvre adéquate du Programme.*

IV.1 ADEQUATION DES SYSTEMES APPLICABLES

IV.1.1 Systèmes de gestion environnementale

135. ***Le système national d'EIE est clair et bien intégré dans le processus de prise de décision.*** Il permet de garantir le traitement adéquat des impacts environnementaux des nouveaux projets assujettis à l'EIE.

136. Le système EIE a pu acquérir progressivement une grande légitimité. Il permet l'analyse détaillée des impacts sur l'environnement et l'identification des mesures à mettre en œuvre pour supprimer, atténuer ou de compenser les impacts négatifs à des niveaux acceptables.

137. Sur le plan institutionnel, l'organisme public responsable de la gestion du système d'EIE, dispose ***d'une bonne expérience et des compétences nécessaires***, particulièrement dans le domaine de l'examen des EIE, du contrôle de la mise en œuvre des PGE et du suivi des milieux (air, eau, sol).

138. Cependant, ***la loi 12-03 présente aussi un certain nombre de lacunes ou faiblesses***, tout au moins au regard de la PO 9.00, dans les domaines suivants.

➤ *Procédures et modalités de l'EIE*

- Les procédures existantes se focalisent sur l'analyse d'un projet en soi et sur son « *acceptabilité environnementale* », c'est-à-dire sur sa « *faisabilité, d'un point de vue environnemental* », mais elles n'incluent pas – comme elles devraient - une analyse d'alternatives éventuelles au projet lui-même.
- La liste des projets soumis à l'étude d'impact sur l'environnement (qui sont indiqués dans l'appendice même de la loi 1-03-60), devrait faire – selon l'avis même des responsables de l'EIE – l'objet d'une mise à jour et actualisation, avec une typologie plus élargie des projets potentiels (un simple décret devrait la mettre à jour, pour éviter les lenteurs de la promulgation d'une nouvelle loi).

- Le système actuel ne prévoit pas de véritables sanctions pour les promoteurs ou pétitionnaires qui ne respecteraient pas les conclusions de l'EIE (encore qu'il y a eu des cas de mises en demeure).
 - Les dispositifs et les modalités de l'EIE devraient considérablement être améliorés à la suite de l'adoption récente (mars 2014) de la loi portant la *Charte nationale de l'Environnement et du Développement durable*. A la lumière des nouveaux principes, l'accent devrait être porté davantage sur une vision stratégique des exigences internes du développement durable et, dans le cas des transports urbains, sur une vision garantissant un système durable de transport, dans lequel la mobilité des gens et des biens peut être garantie d'une manière durable d'un point de vue environnemental. En d'autres mots, la gestion environnementale ne devrait pas être simplement limitée à une étude de l'impact de décisions prises de manière indépendante de toute préoccupation environnementale, mais faire *partie des phases préliminaires du processus décisionnel lui-même*. Le but ultime est d'intégrer des considérations environnementales dans tous les processus décisionnels concernant les politiques, les programmes et les projets de transport urbain, dans une démarche qui lie profondément des considérations environnementales, économiques et sociales
 - Les procédures de l'EIE ne tiennent suffisamment pas compte des mesures de contrôle et de suivi (le Laboratoire de l'Environnement n'a pas de branches régionales, malgré le fait qu'une unité mobile peut intervenir sur requête explicite du Wali).
- *Information du public*
- La consultation des parties prenantes dans le processus de préparation et de revue de l'EIE, se fait sous la forme d'une « *enquête publique* ». Mais il s'agit plus d'un dispositif d'information du public au sujet des caractéristiques d'un projet et de ses impacts, que d'un mécanisme de consultation visant l'implication et la participation active du public aux prises de décision.⁴⁵
 - Les autorités et les promoteurs de projets publient les informations qu'ils jugent eux même suffisantes pour le public et ne diffusent pas les informations qu'ils jugent « *confidentielles* » pouvant *porter préjudice aux intérêts du maître d'ouvrage* ». ⁴⁶
- *CNEIE et CREIE*
- Tout en étant des techniciens dans leurs domaines respectifs de compétences, les membres du CNEIE et des CREIE ne sont pas tous forcément familiers avec les techniques, les procédures et les exigences des EIE.
 - L'affectation des personnes au CNEIE et aux CREIE est le plus souvent provisoire, ce qui constitue un facteur qui non seulement limite l'apprentissage et la capitalisation des leçons, mais retarde aussi le traitement des dossiers.
 - Aucun représentant de la société civile ne fait partie du comité national ni des comités régionaux.

⁴⁵ Cette procédure devrait être rectifiée à la lumière des dispositions de la Charte de l'Environnement. L'Article 19 rappelle l'engagement du gouvernement, entre autres, à « *garantir à la population la participation à la prise de décision relative à l'environnement et au développement durable et l'accès à l'information environnementale conformément à la législation en vigueur* ». L'Article 20 stipule que les régions et les autres collectivités territoriales « *veillent à l'intégration des principes et des objectifs* » de la Charte « *dans les outils de planification et les programmes de développement relatifs à leurs territoires respectifs* ». Les collectivités « *s'engagent à garantir à leur population la participation à la prise de décision inhérent à la protection de l'environnement local et au développement local ... et l'accès à l'information environnementale relative à ces domaines* ».

⁴⁶ Par exemple, l'article 10 de la loi déclare que le pétitionnaire peut notifier à l'administration « *les informations et les données qu'il juge confidentielles* ». Mais cela comporte une certaine ambiguïté, dans la mesure où « *sont considérées confidentielles les données et les informations afférentes au projet, dont la diffusion peut porter préjudice aux intérêts du maître d'ouvrage* ».

- Les CREIE ont été instaurés, en principe, depuis la promulgation de la loi en 2003 ; en réalité, ils ne sont fonctionnels que depuis peu (décret d'application de la loi N°2-04-563) et, à ce jour, très peu de projets leur ont été soumis.

Le système local

139. Au niveau des municipalités, le système de gestion environnementale, qui s'appuie dans sa majeure partie sur le système national, **reflète aussi certaines faiblesses** :

- Les procédures d'EIE sont généralement connues, mais les liens institutionnels avec le système EIE sont faibles (l'organisme du Ministère chargé de l'Environnement chargé de l'EIE a un représentant seulement au niveau de la Région).
- Les municipalités manquent de personnel qualifié et de ressources financières adéquates. Plus concrètement, les municipalités manquent généralement de cadres techniques capables d'assurer efficacement le contrôle et le suivi de la mise en œuvre des EIE. La solution est de faire appel à des bureaux d'étude, mais la consistance des prestations de ces derniers pendant les travaux est fortement conditionnée par le budget limité réservé au suivi.
- Par ailleurs, les sociétés de transport urbain actuelles semblent manquer de moyens propres en matière de suivi et contrôle essentiel (respect des fréquences, qualité de service à bord des bus, etc.), à plus forte raison en matière de gestion environnementale et sociale.
- Les représentants municipaux consultés au cours de la mission ont souligné à maintes reprises les difficultés de coordination entre différents experts et techniciens municipaux et, surtout, entre les diverses agences impliquées dans la gestion environnementale au niveau de la municipalité et de la Wilaya (par exemple, en matière d'espaces verts, voirie, déchets, assainissement, urbanisme, etc.).
- Les agents municipaux connaissent mal les projets menés par les ministères et agences de l'État et participent pu ou pas du tout à la planification et à la supervision de travaux structurants menés sur leur propre territoire.
- Enfin, les aspects relatifs à l'information et la participation du public sont garantis dans une certaine mesure par la Loi organique des communes qui oblige le Conseil municipal à informer le public et donne au citoyen le droit d'assister/participer aux réunions et délibérations du Conseil. Toutefois, le système tel qu'appliqué ne comprend pas de mécanismes spécifiques à l'information et la consultation du public et à la gestion des conflits, permettant de s'assurer que des éventuels impacts environnementaux soient atténués à des niveaux acceptables.

Manque de coordination

140. Le morcellement du pouvoir de décision au niveau des grandes agglomérations urbaines génère une série de dysfonctionnements dont les plus importants sont: le dédoublement des structures administratives, le gaspillage des ressources humaines et matérielles, l'absence de coordination dans la programmation des différents équipements.⁴⁷

IV.1.2 Systèmes de gestion sociale

141. Le système national de gestion social, avec ses lois, règlements, institutions et procédures, est **clair et largement en adéquation avec la PO 9.00**.

⁴⁷ D'après les termes même d'un document du Haut-Commissariat du Plan (www.hcp.ma)

142. En matière de gestion sociale, le Maroc dispose **d'un cadre légal exhaustif**, la nouvelle Constitution de 2011 donnant, en particulier, une place très importante à un développement durable basé sur la participation des populations aux prises de décision.
143. Les aspects relatifs **à l'information et la participation du public sont garantis**, d'une manière globale, par la Constitution et, d'une manière spécifique, par les lois organiques des Collectivités locales.
144. La législation nationale considère le respect de la propriété comme un principe fondamental du droit. Par ailleurs, la loi relative à l'expropriation comporte **des dispositions qui assurent une compensation** pour les titulaires de droits fonciers.
145. Le domaine public est protégé par des dispositions assurant son utilisation directe par le public ou par un service d'intérêt général. Les dons volontaires de terres et occupations temporaires de terrains sont pratiqués par les municipalités **dans le respect des procédures formelles et légalisées** (accords, licences ou contrats d'achat).
146. Cependant, même si globalement le système de gestion sociale est en adéquation avec les exigences de la P.09.00, **des éléments restent à renforcer**, notamment en ce qui concerne les aspects suivants:
- La législation **comporte des lacunes importantes dans le système de gestion sociale appliquée aux projets municipaux**. En effet, elle ne contient pas de procédures spécifiques concernant: (i) l'évaluation sociale des impacts; (ii) la diffusion d'information et de consultation du public (à part pour les procédures d'expropriation); (iii) le mécanisme de gestion des requêtes (à part pour les procédures d'expropriation); (iv) le suivi et l'évaluation de l'acquisition du foncier; et (v) le suivi des impacts sociaux des projets au-delà de la phase de construction.
 - Egalement, contrairement aux exigences de la Banque mondiale, les politiques d'acquisition du foncier marocain ne contiennent **pas de procédures spécifiques applicables aux personnes affectées qui n'ont aucun droit de propriété ou titre officiel reconnu pour les terres qu'elles occupent**. Par ailleurs, elles ne contiennent non plus des dispositions concernant les pertes de revenu directement attribuables aux travaux.
 - Enfin, **il y a une pléthore de structures administratives** en charge de la gestion urbaine (Wilaya, préfecture ou province, commune et communauté urbaine, agence urbaine et inspection régionale de l'urbanisme, etc.). Ces institutions coexistent tant bien que mal et leur fonctionnement exige des coûts humains et financiers considérables (d'où les multiples conflits de compétences entre ces différents acteurs et les lenteurs des processus décisionnels).
147. Pour contrecarrer ces lacunes, le Programme proposé devrait notamment **appuyer le respect des mécanismes suivants** :
- La conduite systématique d'une évaluation environnementale et sociale de tous les sous-projets de la part des municipalités concernées pour éviter, minimiser ou atténuer tout type d'impact négatif.
 - La systématisation et la formalisation de l'inclusion et la participation des populations et des organisations communautaires (associations de quartier, par exemple).
 - La mise en place de mécanismes de gestion des requêtes systématiques et aisément accessibles pour la population et prenant en compte degré d'instruction et langue parlée.
 - La compensation des personnes n'ayant pas de titres légaux pour les terres qu'elles occupent.

- La compensation des personnes dont les revenus sont directement affectés par les activités entreprises sous le Programme.
- En cas de sous-projets construits sur des terrains privés ou empiétant sur des terres privées, la soumission par les municipalités de la documentation pertinente (permis temporaires ou permanents d'occupation, accords de transfert volontaire, les contrats d'achat ou décret d'expropriation).
- Le non financement de tout sous-projet dont les acquisitions ou régularisations foncières n'auraient pas été réglées au préalable ou manquant de la documentation appropriée. Le rejet par les municipalités des sous-projets qui nécessitent la réinstallation des ménages résidentiels ou entreprises et / ou l'acquisition involontaire de superficies importantes de terres.

IV.2 ADEQUATION DE LA CAPACITE INSTITUTIONNELLE ET DES MECANISMES DE COORDINATION

IV.2.1 Capacités de gestion environnementale

148. L'organisme public responsable de la gestion du système d'EIE, dispose d'une bonne expérience et des compétences nécessaires, particulièrement dans le domaine de l'examen des EIE, du contrôle de la mise en œuvre des projets et du suivi des milieux (air, eau, sol), par le biais du Laboratoire de l'Environnement.
149. Sur le plan de l'expertise, il existe un bon nombre de bureaux d'études et de consultants qui disposent de beaucoup de références en la matière et des capacités nécessaires dans le domaine de la gestion de l'environnement.

Encadré 4.1 : Les bureaux d'étude

Sur un total de 376 Bureaux d'Etudes (BET) inscrits au registre du Département du Commerce et de l'Industrie, 67 sociétés ont affiché l'environnement, entre autres, comme spécialité.

En réalité, à l'exception d'une dizaine de BET spécialisés, l'expérience de la majorité de ces bureaux demeure limitée, surtout pour des projets de grande complexité. Même si la qualité des rapports produits est acceptable, dans la majorité des cas, il s'agit généralement de rapports descriptifs, manquant d'une véritable analyse des impacts. Les mesures d'atténuation et les plans de suivi environnemental restent souvent génériques.

150. Par ailleurs, au niveau local, les acteurs intervenant directement ou indirectement dans le système (autorités publiques, pétitionnaires, associations de la société civile, associations de quartier et d'usagers, opérateurs de transports, etc.) connaissent bien les procédures appliquées dans les différentes étapes du processus d'EIE et ont bénéficié de plusieurs ateliers de vulgarisation ou de formation au cours des dernières années.

IV.2.2 Capacités de gestion sociale

151. Plusieurs ministères et organismes d'État, tels que le Ministère de l'intérieur, la Direction Générale des Collectivités Locales, et, au niveau local, les commissions municipales ont une solide expérience et les compétences nécessaires pour gérer les opérations d'acquisition du foncier nécessaires à l'exercice de leurs fonctions – même si généralement il s'agit d'acquisitions à l'amiable, ne nécessitant pas d'expropriations. Cependant, dans la plupart des cas, les municipalités préfèrent laisser à des organismes spécialisés la responsabilité de gérer les transactions foncières complexes dans les zones défavorisées. D'où la nécessité de doter les municipalités d'outils de planification et d'instruments de suivi.

152. En matière de gestion des procédures d'information du public, les compétences des services municipaux sont satisfaisantes, malgré le fait que, d'un point de vue historique, les municipalités n'aient pas particulièrement souligné son importance. En particulier, le système de gestion transparent et efficace des requêtes et des plaintes devrait être renforcé et systématisé.

IV.3 ADEQUATION DE LA CAPACITE DES ENTITES DE MISE EN ŒUVRE

IV.3.1 Capacités de gestion environnementale

153. Au niveau de la mise en œuvre, c'est surtout **au niveau du système de contrôle et du suivi environnemental que les municipalités dénotent une grande faiblesse**. Dans la mesure où elles manquent de cadres techniques capables d'assurer efficacement ce système, les municipalités font appel à des bureaux externes. A part le fait que la consistance et la continuité des prestations des bureaux d'études pendant les travaux sont fortement conditionnées par les insuffisances du budget municipal réservé au suivi, ces bureaux sont aussi souvent directement liés aux sociétés d'exploitation, cela les faisant à la fois juges et parties.

154. Les représentants municipaux consultés au cours de la mission ont souligné à maintes reprises **les difficultés de coordination** entre différents experts et techniciens municipaux (par exemple, en matière d'espaces, verts, voirie, déchets, urbanisme, etc.) et, surtout, entre les diverses agences impliquées dans la gestion environnementale au niveau de la municipalité et de la Wilaya.

155. Les difficultés de coordination se traduisent **par un manque d'information à l'égard de la programmation et de la mise en œuvre des projets** menés par les ministères et agences de l'État en milieu municipal et par un manque de participation des municipalités à la planification et à la supervision de travaux structurants menés sur leur propre territoire.

156. Enfin, comme déjà mentionné, les aspects relatifs à l'information et la participation du public sont garantis dans une certaine mesure par la Loi organique des communes (le Conseil municipal devant informer le public). Toutefois, le système tel qu'appliqué **ne comprend pas de mécanismes spécifiques à l'information et la consultation du public et à la gestion des conflits**, permettant de s'assurer que des éventuels impacts environnementaux soient atténués à des niveaux acceptables.

IV.3.2 Capacités de gestion sociale

157. L'acquisition du foncier se fait **dans le respect de procédures formelles et légalisées** (accords, licences ou contrats d'achat). Les municipalités disposent de services juridiques compétents en la matière.

158. En matière de gestion sociale, **les faiblesses des municipalités sont principalement liées à la réinstallation involontaire, à la participation du public** et aux cas qui ne sont pas prévus sous la législation marocaine (titres inexistantes ou incomplets, personnes sans terres, etc.). Le principal enjeu consiste à veiller à ce que les personnes touchées par la perte de terres et de biens soient correctement indemnisées et aidées à améliorer ou, du moins restaurer, leurs moyens de subsistance.

159. Le manque d'orientation et d'information sur la participation des citoyens aux activités d'investissement et de développement municipales se reflète également **dans l'absence de recours à des mécanismes de règlement des requêtes** clairement définis. En particulier, il sera important de: (i) améliorer la transparence et la responsabilité des agences d'exécution ; (ii) préparer des lignes directrices (à inclure dans le Guide technique) permettant la participation et la consultation effective des populations, par le biais des associations de la société civile; et (iii) favoriser l'adoption des mécanismes de gestion des requêtes transparents et documentés.

IV.4 CAPACITES FINANCIERES LIMITEES

160. Ce rapport a déjà mentionné **les capacités limitées des municipalités en termes de ressources humaines spécialisées et de ressources financières** leur permettant d'assurer une gestion adéquate du système d'évaluation environnementale et sociale. On rappelle ici brièvement la complexité du contexte institutionnel du financement du transport urbain.

161. D'une manière générale, le Ministère de l'Intérieur, par la DGCL, favorise pour un modèle de gestion des transports urbains dans lequel les collectivités locales sont associées. Il y a maintenant une implication financière de l'Etat dans le secteur du transport urbain avec l'accord du Ministère des Finances, chaque groupement de communes pouvant obtenir un financement, à condition d'apporter aussi sa contribution qui peut couvrir une part de l'investissement ou un déficit d'exploitation. D'une manière générale, le Ministère des Finances ne souhaite pas que les subventions d'Etat aillent à des sociétés privées, notamment à des sociétés internationales. Dans ce contexte, la DGCL s'est orientée vers un autre modèle, en séparant l'investissement et l'exploitation: une *Société de Développement Local* (SDL) publique peut alors être subventionnée par l'Etat en tant que société de patrimoine (voir ci-dessous §75). En revanche l'exploitation, privée, ne le serait pas.

162. Dans la situation actuelle, en attendant la pleine opérationnalisation du FART et de ses critères d'éligibilité, les collectivités locales, pour obtenir un financement de l'Etat, doivent passer par l'avis de la *Commission Nationale des Déplacements Urbains*. Une circulaire du Ministère de l'Intérieur (datée novembre 2010) établit les modalités de financement des systèmes de transports publics. Pour bénéficier des fonds de l'Etat pour le développement du service de transport public et le financement des infrastructures y afférentes, les Collectivités locales sont tenues à suivre plusieurs étapes d'un processus laborieux :

- Disposer d'un plan de déplacements urbains (PDU), document stratégique permettant à la ville de développer une politique multimodale cohérente et intégrant toutes les composantes de la mobilité: transport public, gestion du trafic, stationnement, trame piétonnière, aménagement de la voirie, etc.
- Elaborer un plan d'actions, ou *Programme d'Investissement Prioritaire* (PIP) pour la mise en œuvre du PDU, avec une programmation à court et moyen termes (3 à 5 ans) et ce, pour une meilleure visibilité de l'emploi des ressources.
- Arrêter une estimation financière du PIP en proposant les montages financiers et les partenariats possibles ainsi que les modalités institutionnelles et opératoires pour la réalisation et l'exploitation.
- Engager le processus de professionnalisation de la gestion des transports publics urbains et promouvoir les partenariats public-privé.
- Accorder la priorité aux projets impactant le développement social pour garantir l'accessibilité des citoyens aux services et à l'emploi.
- Favoriser les projets à impact positif sur l'environnement en vue de réduire la consommation de l'énergie et d'améliorer la qualité de l'air.

IV.5 CONCLUSION

163. En 2010 le Royaume du Maroc a fait partie d'un groupe de pays retenus dans le cadre de la mise en œuvre de l'Utilisation du Système National (USN). Dans ce cadre, la Banque avait préparé une *Revue Diagnostique des Sauvegardes*. Bien que cette revue ait eu lieu dans le cadre de la préparation d'un projet d'assainissement, l'évaluation de l'équivalence et de l'acceptabilité de la réglementation reste largement pertinente. Le Maroc était l'un des pays retenus pour l'USN compte tenu des progrès accomplis dans la mise en place et l'application d'un cadre

réglementaire relativement avancé en matière de protection environnementale, ainsi que de l'existence d'une législation mature relative à l'acquisition des terres et l'expropriation pour cause d'utilité publique.

164. La revue avait conclu que l'ensemble des lois, réglementations et instruments encadrant les investissements et les activités dans le secteur de l'eau et de l'assainissement au Maroc sont d'une manière générale en accord avec les politiques opérationnelles de la Banque mondiale⁴⁸. La Banque mondiale et la partie marocaine avaient convenu que ***les quelques écarts ou différences peuvent être comblés sans recourir à une modification des lois et réglementations en vigueur au Maroc***. Ces mêmes conclusions pourraient s'appliquer au PPR transport urbain.

⁴⁸ La revue avait été préparée selon la PO 04.00.

SECTION V. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Cette section synthétise l'ensemble des conclusions et des recommandations du présent rapport concernant les mesures et les initiatives à prendre, avant et pendant la mise en œuvre du Programme proposé, en matière de gestion environnementale et sociale – mesures qui seront intégrées au Plan d'Action du Programme.

V.1 EVALUATION DU SYSTEME DU PROGRAMME

165. Bien que les effets environnementaux et sociaux des activités relevant du présent Programme soient classés de faibles à modérés, le Programme offre une occasion à la fois de renforcer les lacunes dans les procédures mentionnées ci-dessus afin d'identifier et d'atténuer ces effets et de renforcer l'ensemble du système dans trois domaines: (i) renforcer le système de gestion environnementale et sociale ; (ii) assurer la mise en pratique d'une bonne gestion environnementale et sociale ; et (iii) assurer le suivi de la gestion environnementale et sociale. Ainsi, dans le but de combler les lacunes identifiées dans l'ESES, le Programme soutiendra des mesures spécifiques pour renforcer la performance du système de gestion environnementale et sociale du Maroc. Ces mesures seront mises en œuvre à travers deux axes principaux, à savoir la mise en place d'un *Guide technique* et le *renforcement des capacités*. L'ensemble de ces mesures est consigné dans le Plan d'action de l'ESES qui oriente la formulation globale du Programme. L'application par les communes participantes des procédures environnementales et sociales, présentées dans le Guide Technique du Programme, pourrait constituer un des critères de performance retenus dans le système d'évaluation qui sera mis en place pour ce PPR. La mise en œuvre de certaines de ces mesures sera renforcée par leur intégration dans le Plan d'action global du Programme, avec l'accord du gouvernement marocain, et/ou juridiquement incorporés dans la convention de financement du Programme. Ces actions sont regroupées ici en trois domaines: (i) actions visant à renforcer le système de gestion environnementale et sociale; (ii) actions visant à renforcer la mise en œuvre et le suivi du système; et (iii) actions de renforcement des capacités en gestion environnementale et sociale.

V.2 MESURES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALE A INTEGRER DANS LE PLAN D'ACTION DU PROGRAMME

Encadré 5.1

PLAN D'ACTION DE L'ESES

N°	Mesure	Activité	Responsable	Calendrier
1. RENFORCEMENT DU SYSTEME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE				
1.1	Guide technique municipal de gestion environnementale et sociale du transport urbain	Préparation du Guide par un consultant. Organisation d'un atelier de présentation du Guide et information avec toutes les parties prenantes (au niveau local)	Ministère de l'Intérieur avec la collaboration du ministère chargé de l'Environnement,	Décembre 2016
1.2	Système EIE	Révision du décret sur les EIE pour intégration de la consultation du	Ministère chargé de l'Environnement,	Au cours des trois premiers mois

		public et diffusion des documents.		après la mise en vigueur du Programme
1.3	Désignation et formation d'un point focal «Environnement, Société et Transport » dans chaque municipalité participante	Identification d'un cadre pour agir comme point focal environnementaliste au sein de chaque municipalité (pour toute la durée du Programme, soit 4 ans)	Municipalité participante (possiblement en lien avec la wilaya)	Décembre 2016
1.4	Gestion des requêtes et des plaintes	Mise en place d'un système simple et efficace de gestion des requêtes, sur la base des mécanismes et procédures déjà en place au sein de chaque municipalité (quitte à les renforcer, si nécessaire) et définition d'un système de suivi des requêtes (voir ci-dessous)	Chaque municipalité participante, avec l'appui de la wilaya	Décembre 2017
1.5	Consultations	Consultation et divulgation publique de la documentation disponibles (rapport ESES)	Ministère de l'Intérieur avec la collaboration du ministère chargé de l'Environnement.	Au début de la mise en œuvre du Programme

2. RENFORCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE ET DU SUIVI DU SYSTEME DE GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE

2.1	Procédures de gestion environnementale et sociale	<p>Mise en œuvre de toutes les procédures et mécanismes de gestion environnementale et sociale définis dans le <i>Guide technique municipal</i>, en particulier par rapport aux aspects suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Divulgation publique de l'ESES et des Plans municipaux de Gestion environnementale et sociale. - Préparation de formulaires de revue environnementale et sociale. Cela inclut: (i) des outils de dépistage pour exclure des sous-projets ayant un impact social non compatible avec le programme; (ii) directives concernant des donations volontaires de terrains et acquisition de terres; et (iii) critères et procédures de compensation des personnes n'ayant pas de titres fonciers légaux, de personnes dont le revenu est directement affecté par les activités du programme et acquisition de terres privées. - Supervision des travaux par le personnel technique municipal chargé de la gestion environnementale et sociale - Définition et mise en œuvre de procédures applicables à la réinstallation involontaire - Suivi des plaintes et des requêtes - Suivi de l'acquisition des terres 	Chaque municipalité participante (en collaboration avec les services de la wilaya, avec l'appui éventuel du ministère de l'Intérieur) – chacune des municipalités ayant la latitude de souligner la pertinence de ces mesures en fonction des activités planifiées et de l'architecture institutionnelle retenue.	Au début et pendant toute la durée du Programme
-----	---	--	---	---

		<ul style="list-style-type: none"> - Suivi, mise en œuvre et évaluation par les municipalités des mesures d'atténuation et de compensation - Reporting environnemental et social municipal - Etablissement et suivi de protocoles d'accord entre chaque municipalité et organisme(s) spécialisé(s) (pour le système de suivi/évaluation environnemental et social) – avec utilisation des services d'un consultant juristes 		
2.2	Mesures d'atténuation spéciales	<ul style="list-style-type: none"> - Compensation des personnes n'ayant pas de titres légaux pour les terres qu'elles occupent - compensation des personnes dont les revenus sont directement affectés par les activités entreprises sous le Programme Acquisition permanente de terres privées, occupation temporaire de terrains, accord à l'amiable pour des transferts volontaire de terres, etc. 	Chaque municipalité participante (en collaboration avec les services de la wilaya, avec l'appui éventuel du ministère de l'Intérieur)	Au début et pendant toute la durée du Programme
3. RENFORCEMENT DES CAPACITES EN GESTION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE				
3.1	Initiatives de renforcement des capacités	<p>Mise en œuvre de toutes les initiatives de renforcement des capacités définies dans le <i>Guide technique</i>, en particulier par rapport aux aspects suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Principes concernant la gestion environnementale et sociale du Programme (à l'intention du personnel technique et des élus municipaux) - Modalités concernant l'intégration de la gestion environnementale et sociale dans le Plan de renforcement des capacités du Programme en tant que tel - Procédures et principes concernant la réinstallation involontaire - Outil de dépistage (<i>screening tool</i>) des projets à faible impact social et de la réinstallation involontaire élargie aux aspects liés aux moyens de subsistance et aux groupes vulnérables - Aspects budgétaires de la gestion environnementale et sociale - Procédures concernant la tenue de consultations du public au sujet de chacun des sous-projets municipaux (avant leur approbation finale) 	Chaque municipalité participante (en collaboration avec les services de la wilaya, avec l'appui éventuel du ministère de l'Intérieur) - chacune des municipalités ayant la latitude de souligner la pertinence de ces mesures en fonction des activités planifiées et de l'architecture institutionnelle retenue.	Au début et pendant toute la durée du Programme

Le coût de toutes les actions identifiées ci-dessus, concernant à la fois les volets environnemental et social de l'ESES, sera intégré dans le budget du Programme.

V.2 MESURES ENVIRONNEMENTALES ET SOCIALES A INTEGRER DANS LE PLAN D'ACTION DU PPR

V.2.1 Guide technique

166. ***Un Guide technique municipal de Gestion environnementale et sociale du Transport Urbain sera formulé par le client, avec l'appui technique de la Banque***, au cours du premier trimestre après la mise en vigueur du Programme et mis à disposition des municipalités concernées pour les aider à identifier les enjeux de leur système de transport urbain, gérer d'un point de vue environnemental et social son développement et évaluer les impacts environnementaux et sociaux des sous-projets de transport urbain, comme aussi suivre et évaluer la mise en œuvre de toutes les mesures d'atténuation prévues. Le *Guide technique*, préparé sur la base des informations du rapport ESES, doit être simple, facile d'utilisation, accessible à tous. La structure du Guide et les Termes de référence (TdR) du consultant en charge de le préparer sont proposés en Annexe 9 du présent rapport. Le but du Guide technique est avant tout de:

- ***Inform***er le public au sujet de la nature et des caractéristiques du Programme.
- ***Sensibiliser les élus et les autres parties prenantes*** au niveau des municipalités au sujet des enjeux environnementaux des sous-projets municipaux, en général, et du transport urbain, en particulier.
- ***Définir et mettre en place des procédures claires*** pour guider les Municipalités concernées dans l'évaluation, la gestion et le suivi des impacts environnementaux et sociaux pour les infrastructures appuyées par le PPR, la gestion des requêtes et des plaintes, etc. A cet effet, le Guide proposera des indicateurs permettant de mesurer l'achèvement des activités planifiées, des formulaires concernant le suivi et évaluation, et des modèles pour la préparation de rapports semestriels et annuels.
- ***Explicit***er les démarches participatives devant être préconisées par les communes urbaines concernées pour l'évaluation, la gestion et le suivi des impacts environnementaux et sociaux des sous-projets dans le domaine du transport urbain;
- ***Souligner la cohérence des pratiques environnementale et sociales municipales avec les exigences législatives, réglementaires et administratives marocaines***, identifiées dans l'évaluation institutionnelle (par exemple contrôle de la pollution, élimination des déchets solides, des eaux usées, etc.) avec un accent sur les exigences qui s'appliqueront à la planification, l'approbation et la mise en œuvre des infrastructures appuyées.
- ***Etre cohérent avec les principes de base de l'OP / BP 9.00 de la Banque mondiale*** régissant les Prêts-Programmes axés sur les Résultats.
- Identifier des ***différents acteurs institutionnels locaux*** impliqués dans la gestion environnementale et préciser leurs rôles et responsabilités, comme aussi les mécanismes de concertation
- ***Déterminer les compétences nécessaires*** au niveau des municipalités et des domaines de la formation technique.
- ***Fournir des indications budgétaires*** concernant les mesures à retenir
- ***Améliorer le système de gouvernance par l'établissement de protocoles d'accord*** entre les municipalités participantes et les Wilayas et les services spécialisés dans le suivi environnemental.

V.2.2 Gestion des requêtes et des plaintes

167. Un élément particulièrement important présenté dans le Guide technique est la définition et la mise en vigueur du Programme, ***d'un système simple et efficace de gestion des requêtes***, sur la base des mécanismes et procédures déjà en place au sein de chaque municipalité, quitte à les

renforcer, si nécessaire. Le suivi de ces systèmes de gestion des requêtes fera partie intégrale du système de S&E du PPR (d'après les indications contenues dans le *Guide technique*, voir V.1.1) et permettra de mesurer – sur une base annuelle - la performance et l'efficacité des services municipaux concernés (y compris par rapport à l'enregistrement et le traitement rapide de ces requêtes). Le volet « formation » (voir ci-dessous) tiendra compte des aspects concernant le renforcement des capacités des acteurs municipaux dans ce domaine. Les coûts liés aux campagnes d'information, aux consultations ainsi qu'aux systèmes de gestion des requêtes seront intégrés dans le budget du Plan d'Action global du Programme.

V.2.3 Renforcement des capacités des acteurs locaux

168. *Information et consultations du public.* Des initiatives participatives seront organisées, dès le début du Programme, **pour donner au public des informations adéquates au sujet de la nature des activités des sous-projets municipaux et de leur impact environnemental et social** (surtout par rapport à certains risques, gênes et inconvénients des activités qui auront lieu pendant la phase des travaux et la phase de fonctionnement). Cela pourrait impliquer – selon les procédures du système de l'EIE - l'organisation de la part des maîtres d'ouvrage du Programme au sein de chaque municipalité participante, de « réunions de cadrage »⁴⁹ groupant toutes les parties prenantes au sujet de la nature des investissements prévus, de leur impact environnemental et social et de leur alignement avec la politique de développement durable. **Les associations des quartiers affectés pourront constituer le canal privilégié** pour ces initiatives de sensibilisation/consultation. Le coût de ces initiatives sera intégré dans le budget du Plan d'Action global du Programme.

169. *Sensibilisation des élus et des décideurs.* Au début du Programme, les maîtres d'ouvrage du Programme organiseront, au sein de chaque municipalité participante, des initiatives **de sensibilisation des élus et des décideurs** (sous la forme d'une journée « portes ouverte », par exemple) au sujet des investissements prévus, de leur impact environnemental et social et de leur alignement avec la politique de développement durable. Le coût de ces initiatives sera intégré dans le budget du Plan d'Action global du Programme.

170. *Renforcement des capacités des parties prenantes.* Le Programme fournira un **appui/conseil aux municipalités pour la formulation et l'exécution de leurs plans de renforcement des capacités des élus et d'autres parties prenantes** en matière de gestion environnementale et sociale, en générale, et de gestion environnementale et sociale du transport urbain, en particulier (sur la base des indications du *Guide technique*). Ce volet concerne aussi la divulgation publique des documents environnementaux et sociaux du Programme (voir ci-dessous). Dans chaque municipalité, le point focal « *Environnement, Société et transport urbain* » sera appelé à jouer un rôle clé par rapport à toutes les activités de renforcement des capacités des parties prenantes, pour favoriser une appropriation de leur part. La nature des initiatives de renforcement des capacités variera selon les municipalités participantes et les arrangements institutionnels envisagés - à savoir, mise en œuvre directe par les services municipaux ou maîtrise d'œuvre déléguée à une Société de Développement Local (SDL).⁵⁰ Les principaux thèmes des initiatives de renforcement des capacités sont, entre autres, les suivants :

- Le cadre réglementaire et juridique de la gestion environnementale et sociale au Maroc
- Les procédures officielles des études d'impact environnemental

⁴⁹ L'EIE ne prévoit la tenue d'une réunion de cadrage. Mais, dans le cadre du programme, il serait opportun de tenir plusieurs de ces réunions (au moins une fois par an), pour qu'elles constituent un des mécanismes privilégiés de présentation et gestion des plaintes au niveau des municipalités.

⁵⁰ Au Maroc, une SDL, entreprise de nature commerciale, est considérée comme l'un des outils novateurs de gestion de la chose publique pour réaffirmer une politique de services de proximité (le Dahir n°1-08-153 du 18 février 2009 donnant à une SDL un cadre juridique).

- Le dispositif institutionnel de la gestion environnementale et sociale et des études d'impact environnemental et social au Maroc
- La typologie des mesures concernant l'amélioration du transport urbain
- L'explication de certaines notions de base concernant le transport urbain (y compris certains concepts, tels que : « couloirs de bus dédiés », « vitesse commerciale », « système de transport bimodal », « BNHS », « poste centrale de gestion de la circulation », « pôle de correspondance », « système de gestion embarqué », « aménagements pour le transport de personnes à mobilité réduite », « sécurité des voyageurs », « sécurisation des zones piétonnières », etc.)
- Les principaux effets des sous-projets concernant le transport urbain (avantages environnementaux et sociaux positifs, impacts négatifs ou risques à la fois pendant la phase des travaux et la phase de fonctionnement)
- Les principaux paramètres de suivi du transport urbain (surtout en matière de contrôle de la qualité de l'air)
- Les principales normes concernant la pollution (normes dites Euro V)
- Les principes essentiels concernant le système de gestion sociale en milieu urbain, y compris les procédures et mécanismes suivants : (i) les consultations publiques, la divulgation publique et les mécanismes de gestion des requêtes; (ii) l'évaluation de l'impact social sur les public (usagers du transport public, piétons, personnes à mobilité réduite, femmes, etc.) et leur sécurité, comme aussi les mesures d'atténuation nécessaires; (iii) les procédures d'acquisition du foncier, de réinstallation et de compensation éventuelle des personnes dont les biens auraient été affectés; (iv) le contrôle des activités à haut risque admissibles au sein du Programme; et (v) le suivi et l'évaluation de mesures sociales prévues ;
- Etc.

V.2.4 Plans de gestion environnementale et sociale (PGES).

171. Les conditions concernant l'appui qui sera apporté aux municipalités participantes pendant toute la phase de la mise en œuvre du Programme seront définies dès le début de la mise en œuvre du Programme. Cela concernera, en particulier, la préparation, la divulgation publique et la mise en œuvre d'un **Plan de Gestion environnementale et sociale (PGES) pour chacun des sous-projets de transport urbain municipaux**. Le PGES - dont l'objectif principal est d'assurer la conformité des actions du PPR aux politiques environnementales marocaines ainsi qu'aux politiques de la Banque mondiale - comprendra, entre autres : (i) les directives concernant les études d'impact selon les procédures et les mécanismes en vigueur au Maroc; (ii) la transparence des opérations municipales (accès à l'information concernant les dépenses en capital, la cohérence avec le budget, l'attribution des marchés, les progrès de la mise en œuvre des projets, les états financiers et audits); et (iii) les garanties (procédures de planification et mise en œuvre).

V.2.5 Point focal « Environnement, Société et Transport urbain »

172. Le Programme appuiera le processus de désignation d'une personne, qui, dans chaque municipalité participante, aura la responsabilité – pendant toute la durée du Programme – d'agir comme point focal en gestion environnementale et sociale, en générale, et en gestion environnementale et sociale du transport urbain, en particulier. Sous la supervision directe du Maire, le point focal aura le rôle de coordonner les activités de différents techniciens communaux (espaces verts, voirie, gestion des déchets, urbanisme, affaires juridiques et sociales, etc.) par rapport aux problèmes spécifiques de la gestion environnementale et sociale du transport urbain (y compris par rapport) à la gestion des requêtes et des plaintes, les mesures éventuelles d'acquisition de terres privées et réinstallation de population, et des accords à l'amiable avec des personnes dont les maisons ou les biens seraient affectés par les investissements du Programme). Par ailleurs, le point focal aura aussi la charge de coordonner toutes les activités d'information du public, de sensibilisation des élus et décideurs et de renforcement des capacités (voir ci-dessous), superviser les activités de suivi concernant les

mesures d'atténuation de l'impact environnemental et social des différents sous-projets municipaux et pendant toute la durée du Programme (les activités de suivi proprement dites étant déléguées à la responsabilité d'agences spécialisées). Ce technicien, dont la désignation sera faite en collaboration avec les services de la Wilaya, sera un environnementaliste ou expert en suivi/évaluation ou urbaniste, qui recevra une formation approfondie dans le domaine de la gestion environnementale et sociale du transport urbain, sur la base des indications du *Guide technique*. Les TdR de cet agent (opérant au sein de chacune des municipalités participantes) seront précisés dans le même *Guide*. Les coûts relatifs seront intégrés dans le budget du Plan d'Action global du Programme.

Encadré 5.1 : Caractéristiques du système de suivi et évaluation environnemental et social

Par rapport aux types de système de suivi et évaluation environnemental, on distingue :

- Le suivi de la mise en œuvre (*implementation monitoring*) qui vise à vérifier la manière dont les opérations et les mesures d'atténuation sont réalisées selon les plans prévues, et le respect des conditions environnementales convenues,
- Le suivi de l'impact (*impact monitoring*) qui concerne tout impact négatif inattendu, imprévu ou mal calculé d'une opération donnée, nécessitant des mesures correctives, avec un retour d'information pour les futurs ESES.

Le suivi de l'impact constitue un élément particulièrement important, dans la mesure où la prévision des impacts d'un ESES constitue un exercice approximatif, à cause de la multiplicité des variables en jeu au moment de l'évaluation.

V.3 MESURES D'ATTENUATION PLUS SPECIFIQUES

V.3.1 Mesures spécifiques d'atténuation environnementales

173. Un certain nombre de mesures d'atténuation seront prises pour chacun des sous-projets municipaux, en fonction de leur nature et de leurs risques anticipés (voir la Section II de ce rapport ESES). Ces mesures, qui seront présentées dans les PGES des municipalités, concerneront en particulier les aspects suivants:

- (i) **Qualité de l'air** : Les mesures favorisant les transports en commun pourraient conduire à un accroissement du parc de bus collectifs. Des mesures d'atténuation seront prises en particulier par rapport aux aspects suivant : (a) Mise en place (pendant la phase travaux) d'un système de contrôle de la pollution atmosphérique (respect de la réglementation en matière de lutte contre la pollution atmosphérique et des normes de rejet des gaz d'échappement des engins de chantier; (b) Mise en place (pendant la phase de fonctionnement) d'un système centralisé de collecte des informations disponibles en matière de contrôle de la pollution atmosphérique dans le milieu urbain; (c) Remplacement progressif, au sein de chaque municipalité, du parc de bus de transport collectif par des bus conformes aux normes *Euro 5* (les principales normes sont présentées en Annexe 8); (d) Equipement des bus actuels du parc municipal en systèmes de dépollution de type filtre à particules.

Encadré 5.2 : Lignes directrices de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) en matière de pollution de l'air

Les paramètres de suivi des effets environnementaux du transport urbain devraient suivre de très près les lignes directrices établies par l'OMS relatives à la qualité de l'air concernent

quatre polluants usuels de l'air, qui peuvent être surveillés par des capteurs ou des réseaux de capteurs, à savoir : (i) le dioxyde de soufre (SO₂), (ii) le dioxyde d'azote (NO₂), (iii) l'ozone (O₃) et (iv) les particules.

Sur la base de ces lignes directrices, des indicateurs MP (Matières particulaires) permettent de mesurer le niveau de pollution de l'air MP : dans les zones urbaines des pays développés on trouve une fourchette de MP 0,5-0,8, les pays en voie de développement se trouvant à l'extrémité inférieure de la fourchette, à savoir 0,5 (OMS, 2005).

- (ii) **Pollution atmosphérique.** Surtout pendant la phase des travaux de différentes infrastructures, les chantiers pourraient contribuer à augmenter la pollution atmosphérique, la pollution sonore et la génération de poussières. Les mesures d'atténuation concernent : (a) La définition et l'adoption de normes strictes de sécurité dans les zones proches des chantiers ; (b) l'utilisation de techniques pour atténuer ce risque dans les chantiers ; et (c) l'organisation de campagnes de sensibilisation et d'information du public.
- (iii) **Sols (pendant la phase des travaux).** Les maîtres d'ouvrage conduiront, selon les cas, des études géotechniques préalables pour éviter toute forme de dégradation des sols.
- (iv) **Espaces verts :** L'élargissement des voies urbaines et la création de couloirs de bus pourrait conduire à réduire voire éliminer des espaces verts (dans les terre-pleins centraux ou dans les voies latérales) et l'arrachage d'arbres et arbustes. Les principales mesures d'atténuation concernent : (a) la recherche d'approches alternatives (par ex. étude de la création de voies à sens unique, pour mieux canaliser le trafic); (b) la transplantation d'arbres et d'arbustes; (c) la plantation de nouveaux arbres dans des lieux désignés; et (d) la création d'espaces verts équivalents à ceux qui auront été supprimés et dont la capacité de stockage en carbone sera au moins la même.
- (v) **Pollution sonore :** L'augmentation du transport urbain et les nouveaux systèmes de gestion du transport collectif pourraient contribuer à augmenter les nuisances sonores. Les principales mesures d'atténuation concernent : (a) Mise en place de mesures de contrôle régulier de l'intensité des pollutions sonores ; et (b) Construction de murs anti-bruit dans des endroits spécifiques (zones proches d'hôpitaux, par exemple).
- (vi) **Pollution de l'eau potable :** La qualité de certaines sources d'eau potables pourrait être affectée par les activités du Programme. Les principales mesures d'atténuation concernent surtout : (a) la conduite d'études techniques préalables dans certains endroits ; et (b) la mise en place de mesures de contrôle régulier de la qualité de l'eau potable (dans des lieux désignés).
- (vii) **Biodiversité :** Les travaux d'aménagement pourraient provoquer, à cause de l'arrachage d'arbres et d'arbuste et l'enlèvement de terre-pleins centraux une certaine perte de la biodiversité. La plantation d'espèces végétales locales devrait permettre d'atténuer ce risque.
- (viii) **Accidentologie :** L'utilisation de couloirs réservés aux bus pourrait créer – tout au moins pendant une première phase - certains embouteillages et faire augmenter les taux d'accidents et aussi constituer un danger pour les piétons. Les mesures d'atténuation à prévoir concernent : (a) L'organisation de campagnes de sensibilisation du public; et (b) La mise en place de panneaux de signalisation clairs et visibles pour les automobilistes et les piétons.
- (ix) **Affaissements des sols et inondations :** Certains travaux pourraient contribuer à affaisser certains sols (couloirs utilisés intensément par des bus très lourds) ou à provoquer des inondations (l'artificialisation des sols pourrait augmenter le ruissellement des eaux de pluie, provoquant une saturation des réseaux d'assainissement). Les principales mesures d'atténuation sont : (a) L'utilisation de techniques de construction ou aménagement appropriées (par exemple, renforcement des chaussées et imperméabilisation des sols,

limitant ainsi l'infiltration des eaux de pluie); et (b) La mise en place d'un système de contrôle technique régulier.

V.3.2 Mesures spécifiques d'atténuation de l'impact social

- (x) **Occupation provisoire ou permanente et expropriation de terres privées.** La grande majorité des activités du Programme se feront sur le domaine public de l'Etat ou communal. Il est peu vraisemblable que des propriétés privées « *Melk* » soient affectées. Les autres catégories de terres, ethniques, *Guich* ou *Habous* ne sont pas affectées puisque le PPR intervient seulement en milieu urbain. De toutes les manières, le *Guide technique* donnera des indications concernant les mesures envisageables, telles que : (i) la limitation des travaux au domaine public; et (ii) la préférence d'accords à l'amiable (pour des compensations adéquates).
- (xi) **Réinstallation involontaire des personnes n'ayant pas de titres reconnus légalement.** Comme mentionné précédemment, il y a à ce sujet une divergence entre les principes de la Banque mondiale et les dispositions en vigueur au Maroc. Dans le cadre du Programme, des mesures seront prises (explicitées dans le *Guide technique*) pour que cette catégorie de personnes puisse aussi bénéficier de mesures d'aide leur assurant une meilleure situation, ou du moins une situation équivalente à celle qui prévalait leur réinstallation involontaire.
- (xii) **Mesures en faveur de certaines catégories professionnelles.** Le *Guide technique* donnera des indications concernant la nature des mesures à prendre en faveur de certaines catégories socioprofessionnelles qui, à cause des activités du Programme, auraient perdu une partie ou la totalité de leurs revenus (de manière temporaire ou permanente) et/ou leurs emplois (voir § 48 ci-dessus).

ANNEXES

ANNEXE 1

Principales lois environnementales et sociales marocaines

ASPECTS GENERAUX

- Constitution du Royaume du Maroc de 2011

ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX

- Loi-cadre n° 99-12 Dahir n°1-14-09 du 4 jourmada 1435 (6 mars 2014) portant Charte nationale de l'Environnement et du Développement durable
- Loi n° 11-03 du 12-05-2003 relative à la protection et la mise en valeur de l'environnement.
- Loi n° 12-03 relative aux études d'impact sur l'environnement (voir des extraits de cette importante loi dans l'Annexe X du présent rapport)
- Décret n°2-04-563 du 5 kaada 1429 (4 novembre 2008) relatif aux attributions et au fonctionnement du comité national et des comités régionaux des études d'impact sur l'environnement
- Décret n° 2-04-564 du 5 kaada 1429 (4 novembre 2008) fixant les modalités d'organisation et de déroulement de l'enquête publique relative aux projets soumis aux études d'impact sur l'environnement
- Arrêté du secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'Energie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement, chargé de l'Eau et de l'Environnement n° 470.08 du 27safar 1430 (23 février 2009) portant délégation de signature (existe en version arabe seulement)
- Arrêté modificatif du secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'Energie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement, chargé de l'Eau et de l'Environnement n° 939.10 du 24 rabii I 1431 (11 mars 2010) portant délégation de signature (existe en version arabe seulement)
- Arrêté conjoint du secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'Energie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement, chargé de l'Eau et de l'Environnement et du ministre de l'Economie et des Finances n° 636-10 du 7 rabii I 1431 (22 février 2010) fixant les tarifs de rémunération des services rendus par l'Administration afférents à l'enquête publique relative aux projets soumis aux études d'impact sur l'environnement
- Circulaire conjointe du ministre de l'Intérieur et du secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'Energie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement, chargé de l'Eau et de l'Environnement n° D1998 du 17 mars 2009 destinée aux walis et gouverneurs pour la mise en œuvre des décrets d'application de la loi n° 12-03 relative aux études d'impact sur l'environnement (existe en version arabe seulement)

ASPECTS SOCIAUX

- Dahir n° 1-81-254 du 6 Mai 1982 portant promulgation de la Loi 7-81 relatif à l'expropriation pour cause d'utilité publique et à l'occupation temporaire (B.O. 15 juin 1983)
- Décret 2-82-382 du 24 Novembre 1982 en vue de l'application de la Loi 7-81
- Dahir du 12 Aout 1913 sur l'immatriculation des immeubles
- Loi 12-90 du 17 Juin 1992 relative à l'urbanisme
- Dahir n° 1-11-19 du rabii I 1432 (1er mars 2011) portant création du Conseil national des droits de l'Homme
- Dahir n° 1-11-25 du 17 Mars 2011 portant création de l'Institution du Médiateur
- Décret n° 2-05-1228 du 13 mars 2007 relatif à la création de l'instance Centrale de Prévention de Corruption
- Code de la Famille de 2004

ANNEXE 2 :

Charte de l'Environnement et du Développement durable : ENGAGEMENTS

« **Les Pouvoirs Publics** s'engagent à renforcer, selon les besoins, le dispositif législatif et réglementaire national en matière de protection et de valorisation de l'environnement et du développement durable. Cet arsenal législatif et réglementaire doit couvrir progressivement (l'ensemble des milieux, des ressources et des secteurs d'activités. Les normes élaborées à cette fin doivent tenir compte de l'état et des spécificités de l'environnement naturel et culturel du Royaume et de ses besoins pressants et légitimes en matière de développement économique et social intègre. Ils renforcent également, le cas échéant, la mise en place des mécanismes institutionnels qui agissent de manière concertée et coordonnée, ainsi que les ressources financières requises pour la mise en œuvre de la politique nationale intégrée de protection et de valorisation de l'environnement et du développement durable découlant de la présente Charte. En outre, ils établissent et appuient la recherche scientifique et la surveillance continue de l'état de l'environnement »

« **Les Collectivités Locales** s'engagent à prendre des décisions et des mesures concertées qui garantissent la protection et la valorisation de l'environnement de leurs territoires respectifs. Elles élaborent et mettent en œuvre des programmes intégrés de développement durable qui sont à même d'assurer la pérennité des milieux et des ressources naturelles et culturelles »

« **Les Opérateurs Economiques** s'engagent à observer les principes de développement durable et à les mettre en œuvre dans leurs politiques, leurs stratégies et leurs plans d'action, à travers les moyens nécessaires et appropriés qui garantissent la protection et la valorisation de l'environnement et du développement durable »

« **La Société Civile et notamment les Organisations Non Gouvernementales**, sont appelées à se mobiliser de manière à contribuer à la prise en charge sociétale de la protection et de la valorisation de l'environnement et du développement durable »

(Source/ <http://www.environnement.gov.ma>)

Principales caractéristiques d'un PDU

Vision globale du PDU

Un PDU porte sur l'ensemble des modes de déplacements (les transports collectifs, la voiture particulière, les poids lourds et les marchandises, sans oublier le transport artisanal, la marche à pied, les vélos et les deux roues motorisés) et sur leurs interfaces (stationnement, parcs-relais, aménagements publics et trottoirs, pôles d'échanges, sécurité routière.). Un PDU contribue aussi à des enjeux plus larges de qualité de vie et d'environnement.

Actualisation du PDU

La démarche de PDU ne consiste pas à produire seulement un document de planification. La planification doit être continue, avec des processus d'actualisation périodique tenant compte des évolutions rapides que peuvent connaître les villes et des difficultés éventuelles de mise en œuvre des investissements structurants. L'élaboration du PDU nécessite l'organisation d'échanges de données qui n'appartiennent pas aux mêmes acteurs, de lieux d'échanges techniques et de processus de validation associant tous les partenaires.

Renforcement des capacités techniques

La définition d'une politique globale des déplacements requiert des services techniques formés, voire des capacités d'expertise afin d'instruire ce type de dossiers. Ces compétences techniques doivent exister au sein de l'autorité en charge de définir le document de planification mais également au sein des autres structures participant à son élaboration. De trop grandes distorsions entre les capacités des différents services techniques sont nuisibles au bon déroulement de ce type de démarche où la qualité finale du document est le fruit d'une démarche partenariale. Si, pour réaliser ces documents de planification, il peut être fait appel aux compétences de bureaux d'études étrangers, le développement d'une offre d'étude locale est nécessaire. Elle permet une mobilisation plus rapide qu'un bureau d'études étranger, en particulier pour les études moins importantes que celles de planification, ainsi qu'une présence et une prise en compte plus forte des contextes locaux. Elle permet également le développement d'un « savoir » autour des questions de planification et de déplacements. Il est par ailleurs essentiel que ces études, assurées par des prestataires locaux ou étrangers, soient l'occasion d'un transfert de connaissance en direction du commanditaire de ces études. Les relations qui s'établissent ne doivent pas être passives. Elles doivent être le lieu d'un enrichissement technique.

Objectifs

En principe, les principaux objectifs d'un PDU sont les suivants :

- La réalisation d'un diagnostic avec une analyse chiffrée de la demande de toutes les catégories de population, y compris celle des personnes à mobilité réduite (PMR) ainsi que l'analyse des impacts social et environnemental ;
- L'élaboration du PDU qui permettra l'identification des dysfonctionnements en terme de mobilité urbaine et des problèmes de la circulation et du stationnement en tenant compte du phénomène de l'étalement urbain et du contexte de la ville et de son évolution en matière d'urbanisme, d'infrastructures et de transport ;
- L'organisation des transports de personnes et de marchandises et la maîtrise de la circulation automobile et du stationnement ;
- Le développement des transports publics urbains et la coordination de tous les modes de déplacements ;
- Le développement des aménagements garantissant la sécurité des déplacements, la fluidité du trafic et le partage équitable de la voirie entre les différents modes de déplacements ;
- L'amélioration du cadre urbain en diminuant les nuisances environnementales (pollution, congestion du trafic) et en renforçant la sécurité routière ;
- Les réservations d'emprises à effectuer pour préserver les possibilités de développement futur des réseaux, en fonction de l'évolution projetée de l'agglomération ;
- L'évaluation globale des coûts d'investissement et des effets attendus sur la mobilité urbaine.

(Source : CODATU, 2008)

ANNEXE 4 : Procédures et dispositifs de l'Etude d'Impact Environnemental

Filtrage - Avis de Projet - Rôles des acteurs clés

La Loi 12-03 donne à l'administration le pouvoir de faire le balayage initial du projet pour notifier au pétitionnaire ou au maître de l'ouvrage le contenu de l'étude d'impact comprenant une présentation du projet global,) une analyse de l'état initial du site et de son environnement, une évaluation des conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la population et un énoncé des mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible, compenser ces conséquences dommageables ». Dans la pratique, il incombe au promoteur de vérifier si son projet est assujéti ou non à l'ÉIE en se référant à la liste des projets annexée à la loi n° 12-03 (article 2) et aux autorités concernées par l'autorisation de s'assurer que le projet en question a fait l'objet d'une décision d'acceptabilité environnementale (article 7 de la loi précitée et article 21 du décret n° 2-04-563). D'après les procédures appliquées actuellement, le pétitionnaire doit déposer un avis de projet auprès du ministère de tutelle de son activité et de l'autorité gouvernementale chargée de l'environnement. Le ministère de tutelle prépare le cahier des charges de l'ÉIE en collaboration avec le promoteur sur la base des informations contenues dans l'avis de projet et des directives spécifiques au secteur d'activité.

Acteurs clés du système et règles de fonctionnement

Un document publié par le Ministère, titré « *Référentiel des études d'impact sur l'environnement* » regroupe tous ces documents ainsi que les textes réglementaires en vigueur relatifs aux EIE. Il constitue un précieux outil de travail qui devrait être actualisé et enrichi au fur et à mesure. Par ailleurs, le décret n. 2-04-563 du 5 kaada 1429 (4 novembre 2008) concerne les attributions et le fonctionnement du comité national et des comités régionaux des études d'impact sur l'environnement.

Le comité national des études d'impact sur l'environnement, présidé par l'autorité gouvernementale chargée de l'environnement ou son représentant et comprenant les représentants de plusieurs autorités gouvernementales, est chargé :

- d'examiner les études d'impact sur l'environnement et d'instruire les dossiers y afférents concernant les projets énumérés à l'article 3 du présent décret, qui lui sont confiés;
- de donner son avis sur l'acceptabilité environnementale desdits projets ;
- de participer à l'élaboration des directives préparées par l'autorité gouvernementale chargée de l'environnement afférentes aux études d'impact sur l'environnement ;
- d'étudier les études d'impact objet de demande de réexamen prévue à l'article 24 ci-dessous;
- de soutenir et de conseiller les comités régionaux des études d'impact sur l'environnement dans l'exercice de leurs attributions.

Le comité national se réunit autant que de besoin et au moins une fois par an sur convocation de son président, qui fixe la date et l'ordre du jour de ses réunions.

Le président du comité national transmet l'étude d'impact sur l'environnement aux membres du comité pour examen dix (10) jours au moins avant la date prévue pour sa réunion.

Le comité national est tenu de donner son avis, sur la base de l'étude d'impact et sur les conclusions de l'enquête publique, dans un délai ne dépassant pas vingt (20) jours ouvrables à compter de la date de réception, par le secrétariat du comité national, des conclusions de l'enquête

Les projets sont classés en fonction de leur nature, en distinguant : (i) Projets industriels (industrie extractive, industrie de l'énergie, industrie chimique, traitement des métaux, industrie des produits alimentaires, industrie textile), et industrie de caoutchouc; (ii) Projets d'agriculture; et (iii) Projets d'aquaculture et de pisciculture.

Enquête publique

Le dossier de l'enquête publique (EP) doit être préparé par le pétitionnaire, attaché à la demande d'ouverture de l'enquête publique et déposé au secrétariat permanent du comité régional des études d'impact sur l'environnement (SCR) qui assure également le secrétariat des commissions des enquêtes publiques (SCEP). Il doit comprendre les documents suivants, établis en langue arabe et française:

- Une fiche descriptive faisant ressortir les principales caractéristiques techniques du projet soumis à l'enquête publique (voir ci-dessous);
- Un projet de résumé (en langue arabe et/ou française et/ou amazigh), clair et compréhensible pour le public, des informations et des principales données contenues dans l'étude d'impact sur l'environnement concernée par l'enquête publique, notamment celles relatives aux impacts positifs et négatifs du projet sur l'environnement ainsi que les mesures envisagées pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement
- Un plan de situation désignant les limites de la zone d'impact prévisible du projet.

Fiche descriptive

Selon qu'il s'agit d'un projet soumis au Comité national ou à un Comité régional, l'avis de projet comporte une *Fiche descriptive*, qui rappelle les éléments suivants : (i) Identité du promoteur ; (ii) Caractéristique de l'entreprise ; (iii) Implantation de l'entreprise ; (iv) Description du projet ; (v) Composantes complémentaires du projet ; (vi) composantes dont la réalisation est échelonnée dans le temps; (vii) Description du milieu et des principales contraintes; (viii) Description du milieu et des principales contraintes ; (viii) Caractérisation et quantification des rejets sur le milieu naturel et humain ; (ix) Nombre d'emploi créés; (x) Calendrier de réalisation du projet; et (xi) Classification du projet (en spécifiant les catégories du projet, les catégories d'investissement, les régions concernées par le projet, le projet transfrontalier éventuel.

Contrôle et suivi

Les éléments du programme de surveillance et de suivi environnemental du projet sont indiqués dans un formulaire détaillé (qui est posté dans le site Internet du Ministère et reproduit dans l'Annexe 1 du présent rapport).

Vérification et validation

La vérification et la validation des EIE sont du ressort du CNEIE et des CREIE (ils ont pour mission d'examiner les études d'impact sur l'environnement et de donner leur avis sur l'acceptabilité environnementale des projets).⁵¹

Le Ministère en charge de l'Environnement, a élaboré des manuels de procédures, des guides techniques standards et des directives adoptés officiellement et diffusés largement en vue de garantir l'impartialité, l'objectivité et la fiabilité des résultats et conclusions du processus d'examen des ÉIE.

Consultations publiques

L'Article 9 de la Loi 12-03 stipule que: « *Chaque projet soumis à l'étude d'impact sur l'environnement donne lieu à une enquête publique. Cette enquête a pour objet de permettre à la population concernée de prendre connaissance des impacts éventuels du projet sur l'environnement et de recueillir leurs observations et propositions y afférentes. Ces observations et propositions sont prises en considération lors de l'examen de l'étude d'impact sur l'environnement.* ». Ce principe de reconnaissance de l'importance de la consultation publique est complété par l'article 2 de la Loi 12-03 qui stipule que « *La protection et la mise en valeur de l'environnement constituent une utilité publique et une responsabilité collective nécessitant la participation, l'information et la détermination des responsabilités* ». A cette fin, l'article 10 la Loi 12-03 pose le principe de l'accès des parties prenantes à l'information relative à l'EIE ce qui constitue un grand progrès en stipulant que « *L'administration doit prendre toutes les mesures nécessaires pour que les informations et les conclusions afférentes à l'étude d'impact sur l'environnement soient accessibles au public durant la période de l'enquête publique.* ».

Certains aspects, dont particulièrement la diffusion de l'information et la consultation publique, sont partiellement traités par d'autres textes sectoriels en dehors du système national d'EIE. Il s'agit notamment de : (i) l'affichage, les avis au public et l'enquête publique obligatoires avant l'approbation des PAU et l'autorisation d'ouverture des établissements classés dangereux, insalubres et incommodes; et (ii) l'expropriation des biens immobiliers, les autorisations d'usage et d'occupation des domaines publics et ressources naturelles (Loi relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique, Code forestier, Code des eaux, etc.).

⁵¹ Pour les activités actuelles du CNEIE, voir dans l'Appendice l'Encadré 3.12

ANNEXE 5 : PROCEDURE D'EXPROPRIATION SOUS LA LOI 7/81

a. La phase administrative se subdivise ainsi :

(i). Constitution d'un dossier administratif préparé par le service public chargé de diligenter la procédure d'expropriation au nom de l'Etat ou de la collectivité locale. Cette procédure est destinée à informer le public, les propriétaires et les ayant droits de tout projet d'expropriation envisagé dans une région déterminée, au moyen d'un avis d'ouverture d'enquête administrative affiché au siège de la commune. L'autorité qui entame la recherche d'un terrain en vue d'y construire un ouvrage ou immeuble d'utilité publique doit s'assurer (a) qu'il n'est pas possible d'en acquérir un par un contrat librement conclu avec le ou les propriétaires et (b) qu'il n'y a aucune option pour éviter l'expropriation pour cause d'utilité publique. L'autorité expropriante, lorsqu'il s'agit d'une collectivité locale prépare un dossier qui sera soumis à une délibération de l'organe délibérant élu par les populations (conseil ou assemblée). La délibération se fait sur un dossier comprenant les documents graphiques (plans) qui identifient la situation, les limites, les coordonnées Lambert, la surface du terrain, le titre juridique qui peut être un acte de propriété enregistré, une réquisition (« Acte Adoulaire »), un acte héréditaire, ou une attestation de l'autorité locale si le terrain est collectif. En cas d'absence d'un acte formel prouvant le statut juridique du terrain, son propriétaire ou utilisateur peut recourir à des témoignages pour attester de ses droits. La délibération porte sur le principe de l'expropriation ou de l'acquisition amiable du terrain et sur l'existence du budget qui doit en couvrir l'indemnisation.

(ii). Ouverture d'un registre de réclamations (commodo-incommodo) au siège de la commune où les propriétaires, les ayant droits et toute personne concernée, peut inscrire ses observations, pendant un délai de soixante jours continus, durant lesquels les bureaux de l'administration demeurent ouverts à la disposition du public. L'enquête administrative permet essentiellement aux personnes concernées de contester l'intérêt général aussi bien dans le fond que dans la forme, de contester les déclarations enregistrées qui leur font grief et de s'informer sur l'identité des personnes ayant déclaré avoir un droit quelconque sur la propriété et sur les moyens avancés à l'appui de leurs allégations. Durant cette période, une commission administrative présidée par l'autorité locale et comprenant certains services provinciaux et locaux, dont notamment le chef du service des domaines, des travaux publics, des impôts urbains et ruraux et de l'agriculture, se réunit pour déterminer la valeur de l'immeuble, compte tenu de sa position, de sa superficie, de son utilisation et des ventes locales de même nature, en vue de fixer son indemnisation. Les propriétaires n'assistent pas à la réunion, mais peuvent contester l'évaluation si l'expropriant leur fait une offre dans le cadre de l'acquisition de gré à gré et qu'ils la refusent. Une fois le montant de l'indemnisation fixé, il est inscrit dans le budget de la collectivité ou de l'institution qui exproprie et devient une dépense définitive dont le montant ne pourra être modifié que par le juge de l'expropriation.

(iii). Adoption d'un arrêté pris par l'autorité gouvernementale, dans le cadre de son pouvoir hiérarchique ou de tutelle (pour les collectivités locales, notamment les communes, l'autorité de tutelle est exercée par le Ministre de l'intérieur à travers la Direction Générale des Collectivités locales, DGCL). Cet arrêté doit automatiquement être accompagné d'une attestation de disponibilité des crédits délivrée par le comptable de la commune ou l'autorité responsable d'une institution expropriante. Cette procédure est clôturée par un décret autorisant la mise en œuvre de la procédure d'expropriation, sur la base d'un décret signé exclusivement par le premier ministre, déclarant d'utilité publique l'expropriation d'un bien immobilier ou de droits réels. Ce décret est obligatoirement publié au bulletin officiel et dans deux journaux d'annonces légales, ainsi qu'au siège de la commune, lieu de l'immeuble, avec toutes les indications relatives aux propriétaires, à la superficie, à la nature juridique de l'immeuble, à sa situation exacte. Un délai de deux ans est ouvert aussi bien aux personnes affectées par l'expropriation que pour l'expropriant désireux d'obtenir la prise de possession et le transfert de propriété pour saisir la justice et engager la procédure judiciaire. La mise en œuvre de cette procédure est assurée par les tribunaux administratifs.

b. La procédure judiciaire est diligentée par l'expropriant, par le droit qui lui est reconnu de procéder au dépôt de deux requêtes : (i) la première concerne la contestation de la prise de possession, devant le juge de référés et (ii) la seconde concernant le transfert de propriété, devant le tribunal administratif.

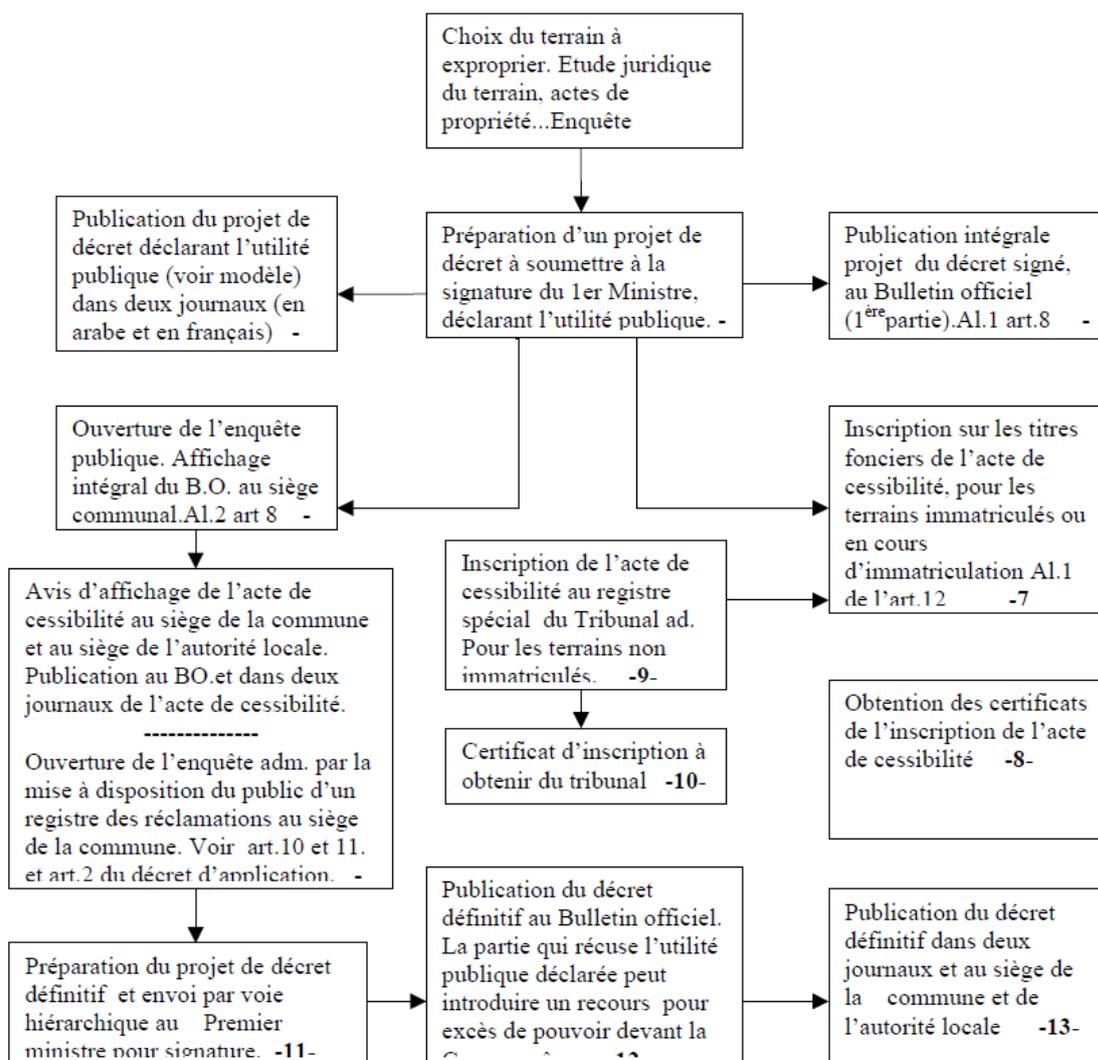
(i). Le rôle du juge des référés est de vérifier la régularité de la procédure administrative et de s'assurer que l'expropriant a prévu le budget nécessaire en vue de faire face au paiement de l'indemnisation à travers l'inscription d'un crédit de paiement dans son budget ou d'un dépôt auprès de la Caisse de Dépôt et de Garantie (GDG) représentant le montant provisoire de l'indemnisation, proposée par la commission administrative d'évaluation. Le juge est cependant tenu d'accorder la prise de possession, sans possibilité d'appel ou d'opposition de sa décision.

(ii). *Contestation*. Cependant la personne affectée par une décision d'expropriation pour cause d'utilité publique peut contester la qualification de l'utilité publique devant la Cour suprême, pour excès de pouvoir, contre le décret du premier ministre. La procédure judiciaire concernant le dossier de transfert de propriété aboutit en général, en cas de contestation sérieuse de l'indemnité, par la désignation d'un expert judiciaire que le tribunal charge d'apprécier le bien-fondé de l'évaluation de la commission administrative et de présenter ses appréciations motivées au tribunal. Le résultat de l'expertise est notifié aux parties dans le cadre de la procédure du contradictoire. Le tribunal est libre de tenir compte ou non du point de vue de l'expert ou de puiser dans le dossier les éléments d'appréciation ou carrément de rejeter le résultat de l'expertise. En tout état de cause, le tribunal est tenu de chiffrer l'indemnisation et de motiver son jugement.

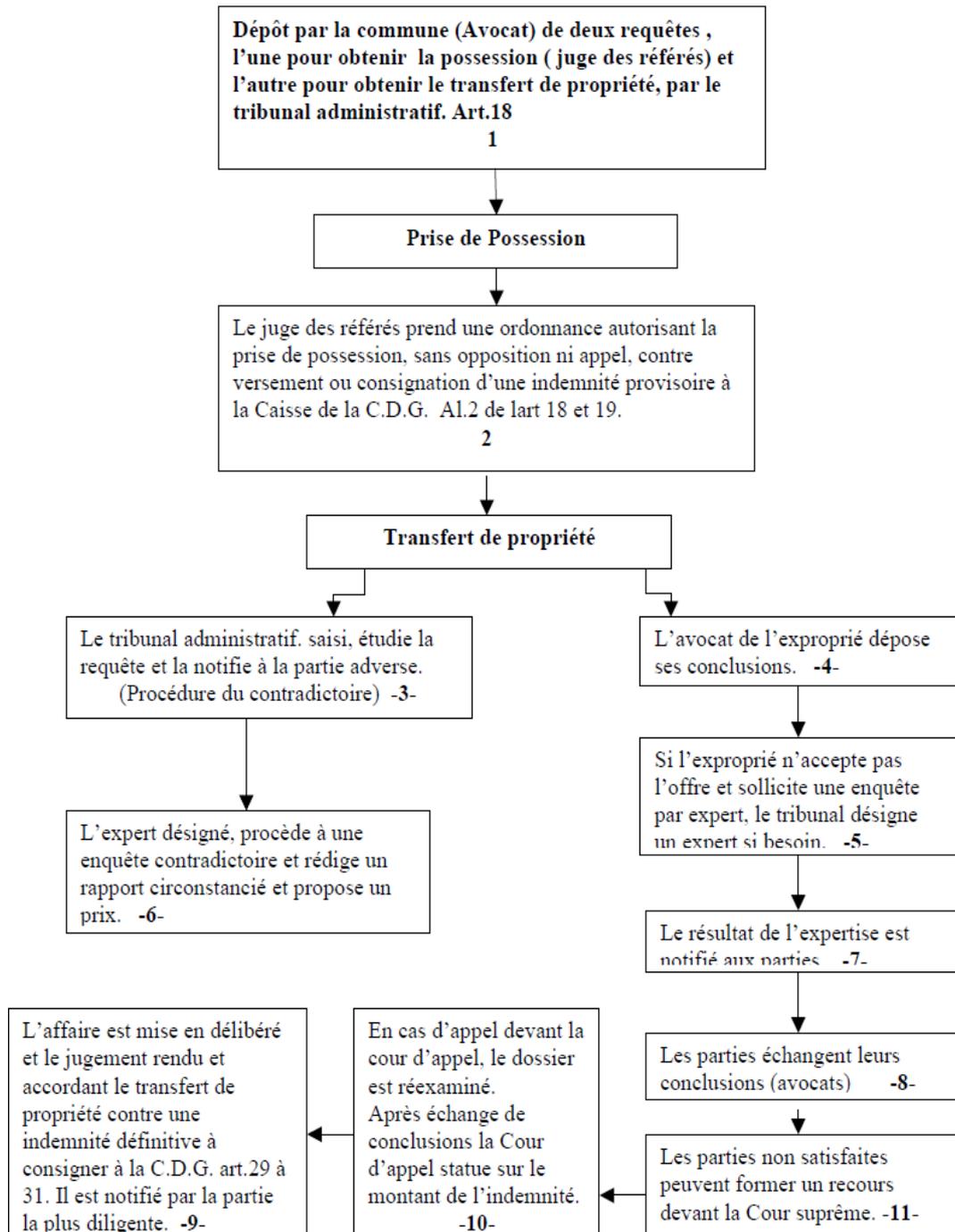
(iii). *Appel*. Les parties au conflit disposent d'un délai d'un mois, pour se pourvoir en appel devant la cour d'appel administrative et de développer leurs moyens de fait et de droit. En règle générale, les cours d'appel jugent d'après les éléments du dossier et ne font pas de nouveau appel à un ou plusieurs experts. Après l'appel devant la cour d'appel administrative, les parties disposent d'un délai d'un mois pour se pourvoir en cassation. Ce recours a pour objet de faire vérifier par la Cour Suprême si l'arrêt rendu par la Cour d'appel administrative a fait une saine application de la loi et s'il a suffisamment motivé sa décision. La phase administrative dure en général deux à trois ans. La phase judiciaire, en cas de contentieux sérieux peut durer deux à trois ans.

TABLEAU I
SCHEMA D'EXPROPRIATION POUR CAUSE
D'UTILITE PUBLIQUE
(Loi 7/81)

1- PHASE ADMINISTRATIVE A PREPARER PAR LA COMMUNE



2 – PHASE JUDICAIRE



ANNEXE 6 : FICHES ET FORMULAIRES D’EIE

Fiche du Département de l’Environnement

(<http://environnement.gov.ma/index.php/fr/service/etude-impact>)

A) FICHE DESCRIPTIVE : Avis de Projet

AVIS DE PROJET

FICHE DESCRIPTIVE

1- PROMOTEUR

1.1. Nom du responsable :

.....

1.2 Adresse - Téléphone

.....

.....

1.3 Profession.....

.....

1.4

Nationalité.....

.....

2- CARACTERISTIQUES DE L'ENTREPRISE

2.1- Raison

sociale.....

..

2.2- La

mission.....

.....

2.3- Forme

juridique.....

..

2.4- Capital social

.....

2.5- Principaux actionnaires (Préciser s'il y a lieu, la part des capitaux résident

et non

résidents.....

.....

2.6- Siège social (préciser s'il s'agit d'une agence, filiale ou

succursale).....

.....

2.7 - Montant de

l'investissement.....

3- IMPLANTATION

- 3.1- Localisation du terrain (plan de situation).....
- 3.2- Statut foncier du terrain.....
- 3.3- Superficie du terrain.....
- 3.4- Superficie couverte.....
- 3.5- Nature des constructions.....

Joindre des plans précisant la situation et l'emprise du site de projet, les voies d'accès et les zones concernées par le projet

4- DESCRIPTION DU PROJET

- 4.1- Nature de l'activité.....
- 4.2- procédés de fabrication envisagés.....
- 4.3- Nature et caractéristiques des matières premières.....
- 4.4- Energie utilisée.....
- 4.5- Origine des matières premières.....
- 4.6- Nature, caractéristiques et quantité des produits intermédiaires et finis.....
- 4.7- Conditions de stockage.....
- 4.8- les équipements requis.....
- 4.9. Consommation d'eau envisagée.....
- 4 10. Consommation d'électricité envisagée.....
- 4 11. Infrastructures envisagées (adduction d'eau potable, réseau d'assainissement, voiries, VRD).....

5- COMPOSANTES COMPLEMENTAIRES DU PROJET

6- COMPOSANTES DONT LA REALISATION EST ECHELONNEE DANS LE TEMPS

Composante	Année de réalisation
1.....	
2.....	

7- DESCRIPTION DU MILIEU ET DES PRINCIPALES CONTRAINTES

7.1. Occupation du sol au voisinage du site projet.....

7.2. Nature du sol, topographie, niveau de la nappe phréatique.....

8- CARACTERISATION ET QUANTIFICATION DES REJETS SUR LE MILIEUNATUREL ET HUMAIN

8.1. Rejets

liquides.....

..

Volume d'eau usée rejetée par jour (m3/j)

.....

Caractérisation des eaux usées rejetées (composition physico-chimique et bactériologique)

.....

Quel système d'épuration ou de traitement est-il prévu?

.....

8.2. Déchets solides (quel est le volume et le mode gestion prévus?)

.....

8.3. Emissions dans l'air (gaz, fumées, poussières, etc.).....

8.4. Nuisances sonores (bruit) et olfactives (mauvaises odeurs).....

9- NOMBRE D'EMPLOIS CREES

.....

.....

B) PROGRAMME DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL

PROJET(intitulé).....

Présenté par(pétitionnaire).....

Article 0

Je soussigné.....agissant en qualité de m'engage à respecter les différentes clauses du présent document tel que stipulé dans l'article 2 de la Décision d'Acceptabilité Environnementale du projet

.....
Le présent document définit les engagements environnementaux de.....(pétitionnaire).....vis-à-vis des autorités compétentes. Il a été établi conformément aux conclusions de l'Etude d'Impact sur l'Environnement (EIE) telles que validées par ledit comité lors de(s) réunion(s) tenue(s) le(s).....

L'objectif visé est d'amener(pétitionnaire)..... à se conformer aux dispositions de la loi 12-03 et ses textes d'application ainsi qu'aux différents textes, normes et procédures en vigueur, telles que précisées dans le rapport de l'EIE, et ce pendant tout le cycle de vie du projet (Réalisation, exploitation, fermetures et démantèlement).

A cet égard,(pétitionnaire)..... s'engage à :

- Mettre en œuvre les mesures d'atténuation telles que validées par le CNEI ;
- Mettre en œuvre l'ensemble des actions prévues dans le programme de surveillance et de suivi environnemental telles que validées par le CNEI ;
- Identifier à temps les problèmes éventuels surgissant lors de l'exécution du projet, mettre en œuvre les mesures correctives nécessaires et/ou apporter des modifications au niveau de la conception du projet ;
- Eviter tout risque susceptible d'affecter la durabilité du projet et l'atteinte des objectifs fixés et en prévoyant, le cas échéant, des stratégies appropriées pour la gestion de ces risques.

Article 1 : Informations sur le pétitionnaire

▶ Nom/raison sociale :

.....
▶ Nom du premier responsable : Qualité :

▶ Adresse :

.....
▶ Téléphone : Téléfax :

Article 2 : Informations sur le projet

▶ Intitulé :

.....
▶ Nature des activités :

.....
▶ Site d'implantation (Joindre plan) :

.....
▶ Superficie du terrain : Superficie couverte :

▶ Coût du projet :

▶ *Différentes composantes du projet :*

- 1-
-
- 2-
-
- 3-
-
- 4-
-
- 5-
-

▶ *Matières premières et produits finis:*

Désignation	Type	Quantité
Energie		
-		
-		
Matières premières		
-		
-		
Produits finis		
-		
-		

▶ *Procédés/ technologies adoptées (Joindre schéma, plan, diagramme)*

.....

.....

.....

▶ *Déchets produits :*

	Type	Quantité	Source
Rejets liquides			
-			
-			
Déchets solides			
-			
-			
Emissions atmosphériques			
-			
-			
Bruit			
-			
-			

▶ *Planning prévisionnel :*

Année	2010						2011														
	Mois	1	2	4	...	11	12														
Installation du chantier																					
Travaux																					
Test et essais																					
Exploitation																					
Extension																					
Fermeture, démantèlement																					
-																					

▶ *Article 3 : Le programme de surveillance et de suivi environnemental*

▶ *Les tableaux ci-après sont donnés à titre indicatif, le contenu doit être adapté de manière spécifique à chaque projet.*

A- Résumé des principaux impacts

	Qualité de l'air	Bruit et vibration	Eau de surface	Eau souterraine	Sols (pollution/érosion)	Faune et flore	Littoral/aux côtières	Trafic /transport	Esthétique/paysage	Milieux socio économique	Patrimoine culturel		
Phase Travaux													
- Installation du chantier													
- Travaux de terrassement/fouille													
- Ravitaillement du chantier													
- Stockage de matériaux, produits, etc.													
- Evacuation des déchets													
- Etc.													
Phase exploitation													
- Composante 1													
- Composante 2													
- Composante 3													
- Etc.													
Phase extension													
-													
Phase fermeture et démantèlement													

Utiliser des symboles pour caractériser les impacts, par exemple :
Impact positif élevé (+++); moyen (++) ; faible (+). Impact négligeable ou insignifiant (0). Impact négatif élevé (---) ; moyen (--); faible (-)
Impact direct (d) ; indirect (i). Impact continu (c) ; intermittent (in). Impact de portée locale (l) ; régionale (r) ; nationale (n) ; etc.

B- Plan d'atténuation

Phases	Milieu concerné	Impacts appréhendés	Importance de l'impact	Mesures préconisées (1)	Responsabilité institutionnelle	Calendrier de mise en œuvre (2)	Coûts d'investissement et de fonctionnement (3)
Pré construction		-		-	-	-	-
		-		-	-	-	-
		-		-	-	-	-
Construction		-		-	-	-	-
		-		-	-	-	-
		-		-	-	-	-
Exploitation		-		-	-	-	-
		-		-	-	-	-
		-		-	-	-	-
Extension		-		-	-	-	-
		-		-	-	-	-
		-		-	-	-	-
Fermeture		-		-	-	-	-
		-		-	-	-	-
		-		-	-	-	-

- (1) Ajouter en pièces jointes les détails nécessaires à la compréhension des mesures et des conditions de leur mise en œuvre (descriptif, plans, schémas, diagrammes, tableaux, etc.)
- (2) Définir le calendrier de mise en œuvre en cohérence avec le planning d'exécution et d'exploitation du projet
- (3) A intégrer dans le coût global du projet en indiquant les sources de financement

C- Programme de surveillance des mesures d'atténuation

Mesures d'atténuation et/ou de compensation	Milieu concerné	Indicateurs de suivi(1)	Lieu / point de prélèvement(2) En cas de mesures pour des indicateurs de suivi	méthodes et équipement (3) En cas de mesures pour des indicateurs de suivi	Fréquence des mesures En cas de mesures pour des indicateurs de suivi	Responsabilité	Coût (équipement et personnel)
Phase de pré-construction -							
Phase de Construction -							
Phase d'exploitation -							
Phase Extension -							
Phase fermeture -							

- (1) Indicateurs de résultats, de performance et d'efficacité des mesures d'atténuation ; paramètres à surveiller (concentration des polluants émis, bruits, odeurs, insectes, etc.)
- (2) Joindre un plan indiquant l'emplacement des éléments à surveiller, les points de prélèvements des échantillons, etc.
- (3) Joindre un document descriptif et procédural expliquant les méthodes de mesures, les équipements utilisés, et précisant les normes, les valeurs limites et les seuils de déclenchement des urgences et de la mise en œuvre des mesures correctives

D- Programme de suivi de la qualité de l'environnement affecté

Milieu affecté	Indicateurs / paramètre à surveiller	Lieu / point de prélèvement (1)	méthodes et équipement (2)	Fréquence des mesures	Responsabilité	Coût (équipement et personnel)
Air						
Bruit et vibration						
Eau de surface						
Eau souterraine						
Sol						
Faune et flore						
Littoral/eaux côtières						
Trafic/circulation						
Esthétique/paysage						
Milieu socio économique						
Patrimoine culturel						
Etc.						

- (1) Joindre un plan précisant les composantes de l'environnement à suivre et les points de prélèvement des échantillons

- (2) Joindre un document descriptif et procédural expliquant les méthodes de mesures, les équipements utilisés, et précisant les normes, les valeurs limites et les seuils de déclenchement des urgences et de la mise en œuvre des mesures correctives

E- Programme de Formation

Activité de renforcement institutionnel	Rôles des différents intervenants (*)	Besoins en formation	Contenu (modules, etc.)	Bénéficiaires	Calendrier	Responsables	Coût prévisionnel
Mesures de mitigation							
Programme de surveillance							
Plan d'urgence							
Programme de suivi							
Mise en œuvre des mesures correctives							
Exploitation et maintenance							
Etc.							

(*) Rôle des ministères, Agences, Promoteur, Entreprises de construction, Laboratoires, consultants, etc. impliqués dans la mise en œuvre du programme de surveillance et de suivi environnemental.

F- Programme de communication

	Élément du P2SFC (1)	Type de document (2)	Calendrier (3)	Diffusion (Moyen, circuit) (4)	Destinataire (5)	Responsable (6)	Responsable de la décision (7)	Coût prévisionnel (8)
Notification								
Rapport								
Mise en demeure								
Alerte								
Information								
Sensibilisation								
Etc.								

- (1) Plan d'atténuation, plan d'urgence, programme de suivi, programme de surveillance, programme de formation
- (2) Préciser le support, la forme et le contenu
- (3) Définir la périodicité (jour, mois, trimestre, an)
- (4) Préciser les outils utilisés (Téléphone, fax, support papier, système informatisé) et le circuit de transmission
- (5) Ministères, agences, promoteur, entreprises de construction, laboratoire, public, etc.
- (6) Préciser les responsables d'établissement et approbation des rapports
- (7) Préciser les responsables de la prise de décision et de la mise en œuvre des mesures correctives
- (8) Coût de la préparation, de la diffusion et de l'archivage des documents

Article 4 : Intégration du programme de surveillance et de suivi environnemental dans le projet

A- Planning des activités

	Année	2010						2011												
	Mois	1	2	4	...	11	12													
Installation du chantier																				
Travaux																				
Test et essais																				
Exploitation																				
Extension																				
Fermeture, démantèlement																				
-																				

La planification de la mise en œuvre des différentes mesures du programme de surveillance, de suivi environnemental doit être effectuée de manière cohérente avec le calendrier d'exécution des activités de chaque phase du projet

Article 5 : Coordination

Sur la base des rôles et des responsabilités des ministères, agences, promoteur, entreprise, laboratoire, etc.(pétitionnaire).....s'engage à se conformer au mécanisme de coordination et aux procédures réglementaires régissant la mise en œuvre des différentes activités du programme de surveillance et de suivi environnemental, notamment en ce qui concerne :

- *Le circuit d'échange des informations et les interfaces entre les intervenants;*
- *Les procédures de notification, d'approbation et de décision ;*
- *Le déclenchement des alertes, de la mise en œuvre des mesures correctives, de la mise en demeure ;*
- *Les procédures d'évaluation, de contrôle, etc. ;*

Article 6 : Dispositions générales

.....(pétitionnaire)....., assume, l'entière responsabilité des préjudices environnementaux dus à son activité et ce, conformément à la législation en vigueur.

Les autorités compétentes se réservent le droit d'effectuer des prélèvements inopinés et de procéder à des analyses, en vue de s'assurer de la conformité des activités du projet aux conclusions de l'EIE et au programme de surveillance et de suivi environnemental.

En cas de non respect de ses engagements, tels que prévus dans le présent document et dans l'EIE, (pétitionnaire)..... est passible des sanctions prévues par les textes réglementaires en vigueur relatifs à la protection de l'environnement et peut faire l'objet de poursuites judiciaires, notamment, conformément aux dispositions des articles 15 à 18 de la loi 12-03.

Article 7 : Publication

Le présent programme de surveillance et de suivi environnemental fera l'objet de publication au site Web du Département de l'Environnement.

Lu et accepté par

Le

Signature légalisée du pétitionnaire

ANNEXE 7

Formulaires permettant le triage de sous-projets (Source: INHD)

ITEMS #	POTENTIAL IMPACTS OF SUB-PROJECTS AND ACTIVITIES PROPOSED FOR INDH FINANCING	YES	NO
1	Would the proposed subproject (SP) and/or Activity (A) involve the construction of a dam of more than 15 meters high?		
2	Would the proposed SP and/or A involve the procurement and/or use of pesticides? ⁵²		
3	Would the proposed SP and/or A involve the acquisition of land ⁵³ ?		
4	Would the proposed SP and/or A have an impact on an area of cultural, historical and /or archeological characteristics?		
5	Would the proposed SP and/or A have an impact on natural areas including forests, wetlands, natural habitats, protected areas ?		
6	Would the proposed SP and/or A have an impact on soils (degradation, erosion, salinity)		
7	Would the proposed SP and/or A have an impact on surface and groundwater? (quantity or quality)		
8	Would the proposed SP and/or A have an impact on the air and atmosphere (dust, smoke, contamination)		
9	Would the proposed SP and/or A generate waste (liquid and solid)		
10	Would the proposed SP and/or A have an impact on the health and safety of the populations		
11	Would the proposed SP and/or A have an impact on local population's access to properties, assets, sources of income, livelihood or public services?		
12	Would the proposed SP and/or A have a negative impact on groups of people non involved in it?		
13	Does the proposed SP and/or A include any involuntary resettlement of people?		

Regulation # 1 : all SP and/or A will be screened at an early stage of preparation and those which involves substantial and significant environmental and social harm will not be eligible for INDH financing.

Regulation # 2: If there is 1 or more YES answers to questions 1, 2, 4 and 5, the proposed SP and/or A must not be retained and financed through the INDH.

Regulation # 3: if the answer to question 3 is YES, the proposed SP and/or A must be further discussed with the EAC/Q and LCHD to ensure that land will be acquired from the State and/or Communal domain free of any other use.

Regulation #4: if there are 1 or more YES answers to questions 6 to 10, identify good practices and appropriate mitigation measures for the proposed SP and/or A and discuss with EAC/Q and CLDH to decide whether an Environmental Assessment is required

Regulation # 4: if there is 1 or more YES answers to questions 11-13, discuss with the EAC/Q and CLDH appropriate measures to be taken within the social and resettlement framework

⁵² It is an INDH policy not to finance subproject and/or activity involving use or procurement of pesticides. If the response is Yes, the subproject or activity will not be eligible for financing

⁵³ Such land is to be acquired from State and/or Communal public and/or private lands which have been voluntarily donated or sold. No expropriation is expected and if no State and/or Communal land is available, the subproject and/or activity will not be eligible for INDH financing

Form 1
LIST OF SPs REJECTED ON ENVIRONMENTAL
AND SOCIAL SAFEGUARD GROUNDS

<i>YEAR</i>	<i>RELATED INDH SUB-PROGRAM</i>	<i>NAME AND/OR TITLE OF THE REJECTED SP AND/OR A</i>	<i>LOCATION</i>	<i>REASONS FOR REJECTION</i>

Form 2
SPs RETAINED WHICH ENTAIL MODERATE ENVIRONMENTAL IMPACTS

<i>YEAR</i>	<i>RELATED INDH SUB-PROGRAM</i>	<i>NAME AND/OR TITLE OF the SP AND/OR A</i>	<i>LOCATION</i>	<i>GOOD PRACTICES AND MITIGATION MEASURES TAKEN</i>

Form 3
SP RETAINED WHICH ENTAIL MODERATE SOCIAL IMPACTS

<i>YEAR</i>	<i>RELATED INDH SUB-PROGRAM</i>	<i>NAME AND/OR TITLE OF THE REJECTED SP AND/OR A</i>	<i>LOCATION</i>	<i>GOOD PRACTICES AND MITIGATION MEASURES TAKEN</i>

ANNEXE 8 : Les normes Euro 5 en matière d'émissions

Emissions provenant des voitures diesel :

- monoxyde de carbone : 500 mg/km ;
- particules : 5 mg/km (soit une réduction de 80% des émissions par rapport à la norme Euro 4);
- oxydes d'azote (NOx) : 180 mg/km (soit une réduction de plus de 20% des émissions par rapport à la norme Euro 4) ;
- émissions combinées d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote : 230 mg/km.

Emissions provenant des voitures à essence ou fonctionnant au gaz naturel ou au GPL :

- monoxyde de carbone : 1 000 mg/km ;
- hydrocarbures non méthaniques : 68 mg/km ;
- hydrocarbures totaux : 100 mg/km ;
- oxydes d'azote (NOx) : 60 mg/km (soit une réduction de 25% des émissions par rapport à la norme Euro 4) ;
- particules (uniquement pour les voitures à essence à injection directe fonctionnant en mélange pauvre) : 5 mg/km (introduction d'une limite qui n'existait pas selon la norme Euro 4).

S'agissant des camionnettes et autres véhicules utilitaires légers destinés au transport de marchandises, le règlement comprend trois catégories de limites d'émission en fonction de la masse de référence du véhicule : en dessous de 1 305 kg, entre 1 305kg et 1 760kg, au-delà de 1 760kg. Les limites applicables à cette dernière catégorie sont également valables pour les véhicules de transport de marchandises (catégorie N2).

ANNEXE 9

Termes de référence Consultant national en charge de la préparation d'un *Guide technique municipal de gestion environnementale et sociale du transport urbain*

I. CONTEXTE

Avec l'appui de la Banque mondiale, le Ministère de l'Intérieur envisage le lancement d'un programme dont l'objectif de développement est de renforcer les capacités, les institutions, la gouvernance du côté de la demande et les pratiques opérationnelles en place dans le secteur des transports urbains au Maroc, afin de s'attaquer par ce biais aux problèmes de prestations de services qui se posent dans ce secteur. L'opération proposée repose sur les trois axes de réforme suivants: (i) renforcement des institutions et des capacités; (ii) gouvernance du côté de la demande, et viabilité environnementale et sociale; et (iii) amélioration de la qualité des services pour les usagers des transports publics grâce à un surcroît d'efficacité et de viabilité. Les résultats d'ensemble attendus du programme ainsi financé sont les suivants :

- Mise en place de mécanismes plus efficaces de coordination des transports urbains dans une grande agglomération et dans une autre agglomération de taille moyenne, qui serviront d'exemples pour d'autres villes.
- Niveau accru de sensibilisation, de compétence et de capacité dans le secteur, et renforcement de l'appui financier et technique pour la planification et la gestion des services de transport urbain à l'échelon local au profit des usagers.
- Renforcement de la gouvernance du côté de la demande dans le secteur des transports urbains, de manière à améliorer la planification et les performances des services de transport urbain.
- Prise en compte systématique de l'accessibilité à des espaces piétons et à l'espace public, notamment pour les personnes à mobilité réduite.
- Adoption de nouvelles pratiques afin de réduire les émissions locales de gaz à effet de serre en milieu urbain, ainsi que la consommation d'énergie.
- Réduction de la durée des trajets pour les usagers des transports publics.
- Accroissement des ressources financières dont disposent les municipalités pour subventionner les services de transport public.

II. CONSULTATION

Dans le cadre des activités de ce programme, un consultant national sera recruté pour préparer un *Guide technique* mis à la disposition des municipalités concernées pour les aider à identifier les enjeux de leur système de transport urbain, de gérer d'un point de vue environnemental et social son développement, évaluer les impacts environnementaux et sociaux des sous-projets de transport urbain, suivre et évaluer la mise en œuvre de toutes les mesures d'atténuation prévues. Il s'agira d'un Guide simple, facile d'utilisation, accessible à tous.

Le but du Guide technique est avant tout de:

- Informer le public au sujet de la nature et des caractéristiques du programme
- Sensibiliser les élus et les autres parties prenantes au niveau des municipalités au sujet des enjeux environnementaux des sous-projets municipaux, en général, et du transport urbain, en particulier;
- Définir et mettre en place des procédures claires pour guider les communes urbaines concernées dans l'évaluation, la gestion et le suivi des impacts environnementaux et sociaux pour les infrastructures appuyées par le programme. A cet effet, le Guide proposera des formulaires concernant le suivi et la préparation de rapports semestriels et annuels.
- Expliciter les démarches participatives devant être préconisées par les communes urbaines concernées pour l'évaluation, la gestion et le suivi des impacts environnementaux et sociaux des sous-projets dans le domaine du transport urbain;
- Souligner la cohérence des pratiques environnementale et sociales municipales avec les exigences législatives, réglementaires et administratives marocaines, identifiées dans l'évaluation institutionnelle (par exemple contrôle de la pollution, acquisition et utilisation des terres, élimination des déchets solides, des eaux usées, etc.) avec un accent sur les exigences qui s'appliqueront à la

planification, l'approbation et la mise en œuvre des infrastructures appuyées.

- Etre cohérent avec les principes de base de l'OP / BP 9.00 de la Banque mondiale régissant les programmes axés sur les résultats.
- Identifier des différents acteurs institutionnels locaux impliqués dans la gestion environnementale et préciser leurs rôles et responsabilités, comme aussi les mécanismes de concertation
- Déterminer les compétences nécessaires au niveau des municipalités et des domaines de la formation technique
- Fournir des indications budgétaires concernant les mesures à retenir
- Améliorer le système de gouvernance (établissement de protocoles d'accord entre les municipalités participantes et les Wilayas et les services spécialisés dans le suivi environnemental et social).

III. TACHES DU CONSULTANT

En collaboration avec le staff technique des municipalités concernées et des Wilayas correspondantes, sous la supervision directe du Ministère de l'Intérieur et du Ministère de l'Environnement, le consultant assurera la préparation d'un *Guide technique* (d'après la Table des matières indicative présentée ci-dessous dans l'Appendice).

IV. METHODOLOGIE ET CALENDRIER

Pour une consultation d'une durée totale de 40 jours ouvrables, le consultant utilisera la méthodologie suivante :

- Analyser en détail le Document d'Evaluation du Programme (PAD) et le rapport d'Evaluation des systèmes environnementaux et sociaux (ESES). Total : 3 jours.
- Tenir des réunions de travail au niveau du Ministère chargé de l'Environnement, Direction de la Réglementation et du Contrôle et Etudes d'Impact Environnemental (au sujet de la structure et des éléments essentiels du *Guide*). Total : 2 jours.
- Visites d'un échantillon de cinq municipalités concernées pour : (i) Présenter les objectifs du Guide au staff technique et les principales parties prenantes de la Commune et de la Wilaya ; et (ii) collecter et analyser les données spécifiques (voir Parties I et III du Guide). Total : 15 jours.
- Préparation d'une version préliminaire du Guide (en français) et la partager avec les différentes parties prenantes au niveau national et local, comme aussi avec le chef de projet de la Banque mondiale, pour en recueillir avis et commentaires (Total : 15 jours)
- Préparer une version finale du Guide sur la base des commentaires reçus (Total : 5 jours)

V. EXPERTISE

Le consultant doit disposer d'un degré universitaire en sciences de l'environnement ou développement institutionnel ou administration publique ou disciplines affiliées. Il/elle doit avoir une bonne connaissance des cadres réglementaires et des dispositifs institutionnels de la gestion environnementale et sociale au Maroc.

Appendice :

Guide technique des municipalités en matière de gestion environnementale et sociale du transport urbain

Table des matières indicative

PARTIE I. PROFILE ENVIRONNEMENTAL DE LA COMMUNE URBAINE (environ 5 pages)

Cette partie du Guide technique vise à aider la préparation d'un profil environnemental et social succinct de chacune des Municipalités concernées. Elle comporte, entre autres choses, les éléments suivants:

- (i) Identification des paramètres sociodémographiques de base de la municipalité;
- (ii) Rappel des axes prioritaires de l'urbanisation de la municipalité;
- (iii) Principales caractéristiques du système de transport urbain (à partir du PDU et d'autres documents disponibles);

- (iv) Identification de zones urbaines fragiles d'un point de vue environnemental (y compris des espaces libres ou boisés à maintenir, protéger ou créer au sein de la Commune, milieux naturels, zones archéologiques ou historiques, biodiversité, etc.);
- (v) Données environnementales au niveau communal (paramètres environnementaux de base : concernant par ex. le niveau actuel de pollution atmosphérique, la pollution sonore, la superficie des espaces verts, la superficie des parkings, le nombre de place de parking, etc.).

PARTIE II : INFORMATION, SENSIBILISATION ET FORMATION SPECIALISEE (environ 10 pages)

Cette partie sera commune aux Guides de toutes les municipalités.

II.1 Définition des procédures d'information et de consultation du public concernant la nature des sous-projets municipaux en matière de transport urbain et leur impact potentiel sur l'environnement

II.2 Définition des principaux thèmes et supports de la communication/sensibilisation (brochures, affiches, programmes radio et télévision, communiqués de presse, etc.) à l'intention des parties prenantes locales, y compris les éventuelles associations d'usagers du transport collectif urbain ou associations de quartier.

II.4 Définition des procédures de gestion des requêtes et des plaintes.

II.4 Formation des élus et des représentants des principales parties prenantes locales au sujet des aspects suivants:

Cadre réglementaire de la gestion environnementale

- Le cadre réglementaire et juridique de la gestion environnementale au Maroc
- Les principales normes concernant la pollution (normes dites Euro 5)
- Les directives OMS concernant la pollution de l'air due à des sources mobiles

Procédures d'études d'impact environnemental et social

- Les procédures officielles des études d'impact environnemental et social

Dispositif institutionnel de gestion environnementale et social

- Le dispositif institutionnel de la gestion environnementale et des études d'impact environnemental au Maroc
- Le rôle du Ministère chargé d'Environnement en matière d'EIE ; le Comité national et les comités régionaux d'EIE ; Le représentant régional de l'EIE
- Le dispositif juridique national de la gestion foncière (notions de domaines public et privé de l'Etat, domaine public et privé communal, etc.) et d'acquisition de terrains privés et expropriation
- Le dispositif institutionnel de la gestion sociale : Conseil national des Droits de l'homme, Médiateur, etc.
- Les principaux acteurs intervenant dans l'organisation du transport urbain : Wilaya, Mairie, société de patrimoine, etc.

Principales notions concernant le transport urbain

- Présentation des principales notions concernant le transport urbain telle que celle de « couloirs de bus dédiés », « vitesse commerciale », « système de transport bimodal », « poste centrale de gestion de la circulation », « BNHS », « système de gestion embarqué », « aménagements pour le transport de personnes à mobilité réduite », etc.)
- La typologie des mesures concernant l'amélioration du transport urbain
- Principales mesures d'atténuation des risques environnementaux et sociaux liés au transport urbain
- Etc.

PARTIE III : IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX DU TRANSPORT URBAIN (environ 15 pages)

III.1 Les principaux effets des initiatives concernant le transport urbain : avantages environnementaux positifs, impacts négatifs ou risques à la fois pendant la phase des travaux et la phase de fonctionnement (cette partie concerne toutes les Municipalités).

III.2 Présentation des principaux indicateurs de suivi du transport urbain (à partir de la situation de référence de base dans chacune des municipalités comparée à la situation attendue):

- a) *Qualité de l'air et de l'eau et assainissement*
 - ✓ Qualité de l'air :
 - Taux de pollution de l'air par les rejets gazeux et les poussières émises par les véhicules moteurs
 - Taux d'émission ou concentration de polluants (principalement oxydes d'azote, monoxyde de carbone et particules fines, CO₂ et d'oxyde d'azote (N₂O), exposition des populations à la concentration de polluants, etc.
 - ✓ Qualité de l'eau :
 - Nombre de sources d'eau affectées par le transport urbain
 - Taux de concentration de polluants dans l'eau
 - ✓ Etat des réseaux d'assainissement et d'élimination des déchets
- b) *Ressources naturelles, paysage et milieu naturel et biodiversité*
 - ✓ Ressources naturelles, du milieu naturel et des paysages et consommation d'espaces (au détriment d'autres formes d'utilisation) à la suite de la création d'infrastructures de transports et services associés (parkings de bus, gares, dépôts) : nombre d'arbres (coupés ou transplantés), ha d'espaces verts supprimés et relogés, etc.
 - ✓ Nombre de bassins versants perturbés par les travaux d'aménagement.
 - ✓ Perte de biodiversité dans des zones écologiquement fragiles
 - ✓ Autres
- c) *Impacts sonores et visuels*
 - ✓ Nombre d'infrastructures physiques liées au transport urbain ayant des impacts visuels
 - ✓ Niveaux des nuisances sonores liées au transport urbain pouvant affecter la santé et la sensibilité des personnes (en fonction des zones géographiques et des populations affectées)
- d) *Histoire et patrimoine*
 - ✓ Nombre des sites historiques ou zone d'importance historique reconnue affectés par le transport urbain
- e) *Circulation de véhicules de transport urbain collectif sur les principaux axes*
 - ✓ Nombre de véhicules au moment des heures de pointe
 - ✓ Nombre de véhicules en dehors des heures de pointe
- f) *Utilisation des couloirs de bus de la part d'autres véhicules*
 - ✓ Nombre de taxis utilisant les couloirs de bus
 - ✓ Nombre de véhicules privés utilisant les couloirs de bus
- g) *Accidentologie*
 - ✓ Nombre d'accidents dans lesquels les bus ont été impliqués
 - ✓ Nombre d'accidents routiers liés à l'utilisation de couloirs de bus
- h) *Occupation et expropriation de terres privées*
 - ✓ Nombre de cas d'occupation de terres privées
 - ✓ Nombre de cas d'expropriation de terres privées
- i) *Réinstallation involontaire de personnes*
 - ✓ Nombre de cas de réinstallation de personnes
 - ✓ Nombre de personnes réinstallées qui ont bénéficié de mesures compensatrices
- j) *Catégories socioprofessionnelles*
 - ✓ Nombre de cas de perte de la totalité ou d'une partie importante de revenus
 - ✓ Nombre d'emplois perdus

ANNEXE 10 :

Liste des principaux documents consultés

Lois

- Constitution du Royaume du Maroc de 2011
- Dahir n° 1-81-254 du 6 Mai 1982 portant promulgation de la Loi 7-81 relatif à l'expropriation pour cause d'utilité publique et à l'occupation temporaire (B.O. 15 juin 1983)
- Décret 2-82-382 du 24 Novembre 1982 en vue de l'application de la Loi 7-81
- Dahir du 12 Aout 1913 sur l'immatriculation des immeubles
- Loi 12-90 du 17 Juin 1992 relative à l'urbanisme
- Dahir n° 1-11-19 du rabii I 1432 (1er mars 2011) portant création du Conseil national des droits de l'Homme
- Dahir n° 1-11-25 du 17 Mars 2011 portant création de l'Institution du Médiateur
- Décret n° 2-05-1228 du 13 mars 2007 relatif à la création de l'instance Centrale de Prévention de Corruption
- Loi-cadre n° 99-12 Dahir n°1-14-09 du 4 jourmada 1435 (6 mars 2014) portant Charte nationale de l'Environnement et du Développement durable
- Loi n° 11-03 du 12-05-2003 relative à la protection et la mise en valeur de l'environnement.
- Loi n° 12-03 relative aux études d'impact sur l'environnement
- Décret n°2-04-563 du 5 kaada 1429 (4 novembre 2008) relatif aux attributions et au fonctionnement du comité national et des comités régionaux des études d'impact sur l'environnement
- Décret n° 2-04-564 du 5 kaada 1429 (4 novembre 2008) fixant les modalités d'organisation et de déroulement de l'enquête publique relative aux projets soumis aux études d'impact sur l'environnement
- Arrêté du secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'Energie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement, chargé de l'Eau et de l'Environnement n° 470.08 du 27safar 1430 (23 février 2009) portant délégation de signature (existe en version arabe seulement)
- Arrêté modificatif du secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'Energie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement, chargé de l'Eau et de l'Environnement n° 939.10 du 24 rabii I 1431 (11 mars 2010) portant délégation de signature (existe en version arabe seulement)
- Arrêté conjoint du secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'Energie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement, chargé de l'Eau et de l'Environnement et du ministre de l'Economie et des Finances n° 636-10 du 7 rabii I 1431 (22 février 2010) fixant les tarifs de rémunération des services rendus par l'Administration afférents à l'enquête publique relative aux projets soumis aux études d'impact sur l'environnement
- Circulaire conjointe du ministre de l'Intérieur et du secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'Energie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement, chargé de l'Eau et de l'Environnement n° D1998 du 17 mars 2009 destinée aux walis et gouverneurs pour la mise en œuvre des décrets d'application de la loi n° 12-03 relative aux études d'impact sur l'environnement (existe en version arabe seulement)

Documentation de la Banque mondiale

World Bank (2013) *Interim Guidance Note on Assessment, Programme-for-Results Financing*

Banque mondiale (2010) *Femmes et transports: un parcours semé d'obstacles*

Banque mondiale (2008a) Royaume du Maroc. *Secteur de Déplacements Urbains. Note de stratégie sectorielle* (Bureau régional Moyen-Orient et Afrique du Nord, Groupe Transport et Urbanisme)

Banque mondiale (2008b) *Marchés fonciers pour la croissance économique au Maroc* (Banque mondiale, Secteur Financier et Secteur privé, MENA).

Banque mondiale (2008v) Secteur des Déplacements Urbains Note de Stratégie Sectorielle April 2008 Bureau régional Moyen-Orient et Afrique du Nord Groupe Transport et Urbanisme The World Bank

Banque mondiale Villes en mouvement. La stratégie du transport urbain de la Banque mondiale

Banque mondiale (2010) Revue Diagnostic des Sauvegardes. Projet d'Assainissement d'Oum Er Rbia

Morocco Urban Transport, P4R Project (P149653) (June 2014) *Concept Note Review Meeting*
Morocco Urban Transport, P4R Project (P149653) *Project Information Document (PID)*
World Bank (2012) *The Urban Transport Project. Information and Completion Report*
World Bank (2013) *Program-for-Results Concept Note, MA Urban Transport Program*
Royaume du Maroc Initiative National pour le Développement Humain (Juin 2006). *Appui de la Banque mondiale. Plan de Gestion de l'Environnement*

Autres documents

Rapport des Journées nationales marocaines du transport urbain, Sept 2013

Chadali A. (2008), *Nouvelle politique du Maroc pour le développement du transport urbain* (Direction de la Planification et de l'Équipement, Ministère de l'Intérieur).

Chebani Ch. (2011) *L'environnement au Maroc* (Chambre française de Commerce et d'Industrie du Maroc) (http://www.axelera.org/images/stories/images/actualites/pdf/presentation_environnement_cfcim_juin_2011.pdf)

Chtouki H. (2011) *La planification urbaine au Maroc : Etat des lieux et perspectives*

CODATU (2008) *Les déplacements urbains en Méditerranée. Guide de recommandations. Travaux issus du Séminaire Régional sur les Déplacements Urbains en Méditerranée* (Skhirat, Maroc, 22 et 23 janvier 2008)

FASEP (2013) *Etude de faisabilité d'un Bus à Haut Niveau de Service à Agadir. Tâche 2 : Etude d'impact environnemental et social*

FASEP (2013) *Etude de faisabilité d'un Bus à Haut Niveau de Service à Agadir. Tâche 2.4 : Analyse institutionnelle*

Institution du Médiateur du Royaume (2013) Synthèse du rapport d'activité au titre de l'année 2013

M'Hasni M., Feljy M. et Khalali H. (2003) *Le système foncier au Maroc. Une sécurité et un facteur de développement durable* (2nd FIG Regional Conference Marrakech, Morocco, December 2-5, 2003)

OMS (2005) *Lignes directrices OMS relatives à la qualité de l'air : particules, ozone, dioxyde d'azote et dioxyde de soufre. Synthèse de l'évaluation des risques*

Sites Internet

Ministère délégué auprès du Ministre de l'Énergie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement chargé de l'Environnement. (<http://environnement.gov.ma/index.php/fr/ministere>)

Haut-Commissariat au Plan (www.hcp.ma)

Charte de l'Environnement et du Développement durable : <http://www.chartenvironnement.ma/>

Institution du Médiateur du Royaume du Maroc : <http://www.mediateur.ma/>

ANNEXE 11 : Liste des personnes et des institutions rencontrées

RABAT

Mohamed N'Gadi, Chef de la Division de Déplacements Urbains et Transport, Ministère de l'Intérieur

M. Fouad Zyadi, Directeur de la Réglementation et du Contrôle, Ministère délégué auprès du Ministre de l'Energie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement, chargé de l'Environnement , Rabat

- Mme Amina Drissi, Service des EIE M. Youssef Said, Directeur Réseaux et Planification, Stareo

CASABLANCA

M. Abdelmalek Bout, Directeur Général de l'Autorité Organisatrice des Déplacements Urbains de Casablanca (AODU)

M. Abderrafii Akhlouf, chargé de la Direction Administrative et Financière de l'AODU

Mme Madiha Nebcekri, Ingénieure, AODU

Mme Habiba El Alami El Kamouri, Chargé du Service Cartographie, AODU

MARRAKECH

M. Abdesslam Bikrat, Wali de Marrakech Tensift El Haouz

M. Moulay Taybi Snineh, Chef du Département Technique de la Commune Urbaine de Marrakech

AGADIR

M. Mohamed El Yazid Zellou, Wali de Souss Massa

M. Mohamed El Halaissi, Vice-Président de la Commune Urbaine d'Agadir

Dr. Fatima Elbaz, Chargée de l'Environnement et des Risques Urbains, Commune Urbaine d'Agadir

Mme Laïla Oubaali, Ingénieur Environnement, Commune Urbaine d'Agadir

M. Belaid Boubrik, Chef de la Division des Affaires Juridiques et Administratives

TANGER

M. Fouad El Omari, Président de la Commune Urbaine de Tanger et Député de Tanger

M. Nourredine Badraoui, Secrétaire Général de la Commune Urbaine de Tanger

M. Taoufik Msabri, Ingénieur, Chef du Service des Espaces verts, Mairie de Tanger

M. Mohammed Choukaini, Ingénieur, Chef de la Division des travaux communaux, Mairie de Tanger

M. Abdesselam Chentouf, Architecte, Division de l'Urbanisme, Mairie de Tanger

M. Abderrahim Mouhssine, Membre de la Division Environnement et Gestion des Déchets Solides, Commune Urbaine de Tanger

Mme Bouchra Drssi Kamili, Chef du Service Permanent de Contrôle

Mme Narjiss Raimouni, Membre du Service Permanent de Contrôle

Dr Jamal Bakhrouf, Responsable division de la sante, Commune Urbaine de Tanger

M. Khalid Loukiri, Responsable du département des affaires sociales et de la jeunesse, Commune Urbaine de Tanger

ANNEXE 12 : Photos (*)



Photo 1: Rabat-Salé-Témara, Avenue Bouabid : Les pylônes électriques, qui sont situés au milieu du terre-plein où un couloir de bus serait aménagé, seraient enlevés et les câbles électriques enfouis



Photo 2 : Tanger : Les palmiers du terre-plein seront transplantés ailleurs pour créer un couloir de bus

Photos : Angelo Bonfiglioli



Photo 3: Agadir : Vue d'ensemble de l'Avenue Mohammed V, où se situera le début du futur tracé du BNHS (à la hauteur de la Marine) (Photo : Mairie d'Agadir)



Photo 4: Agadir, Avenue Kettani : L'aménagement futur d'un couloir de bus dans la voie centrale n'affectera pas le palmier et les ficus (Photo : Mairie d'Agadir)



Photo 5: Marrakech, Avenue Mohammed VI : Le couloir de bus a déjà été aménagé au centre de la voie, mais il n'a pas encore été rendu opérationnel

ANNEXE 13

COMPTE-RENDU ATELIER DE CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES (Rabat, 23 mars 2015)

Organisée par la Banque Mondiale, une consultation publique d'information et de consultation au sujet de la version préliminaire de l'Évaluation des Systèmes Environnementaux et Sociaux (ESES) du Programme axés sur les Résultats (PPR) du Transport Urbain au Maroc a été s'est tenue au siège de la Banque à Rabat le 23 mars 2015.

Un total de 33 personnes a participé à cette réunion, représentant différents institutions marocaines, dont les Wilayas et un échantillon des communes urbaines concernées par le Programme, les associations de la société civile, les sociétés de transport comme aussi des comités et fondations. Les représentants du Ministère de l'Intérieur et des ministères sectoriels, y compris du Ministère chargé de l'Environnement, n'ont pas pu assister à la consultation finale, mais des réunions spécifiques avec ces institutions avaient eu lieu lors de la préparation de l'ESES, dont la dernière version préliminaire leur avait été transmise. Plusieurs cadres et consultants de la Banque mondiale ont aussi pris part à la consultation. Une liste complète des participants est donnée dans l'Appendice. Les participants avaient reçu au préalable le résumé synthétique de l'ESES.

La consultation a comporté deux parties distinctes et complémentaires, à savoir : (i) une présentation générale du Programme et ses caractéristiques, ainsi que l'ensemble des résultats et des recommandations de l'ESES (une présentation PowerPoint avait été préparée à cet effet à la fois en version française et arabe); et (ii) une séance de questions et réponses.

PREMIERE PARTIE : OUVERTURE DE LA CONSULTATION ET PRESENTATION DE L'ESES

M. Vickram Cuttaree, économiste principal en infrastructures de la Banque Mondiale et Chef de Projet, a avant tout souhaité la bienvenue aux participants, tout en les invitant à se présenter et exprimer leurs attentes par rapport à cette consultation. Par la suite, il a présenté les principales problématiques du secteur du transport urbain au Maroc, caractérisé, entre autres choses, par des déficits en matière de fiabilité, inclusion sociale, pérennité environnementale et intégration et accessibilité pour les utilisateurs. Il a présenté le contexte de développement du nouveau Programme sur un modèle de financement axé sur les résultats, en précisant qu'il s'agit d'un nouvel instrument, régi par les dispositions de la Politique opérationnelle PO 9.00 de la Banque mondiale. Ce type de Programme vise à recourir aux systèmes et procédures nationaux et promouvoir une orientation fondée sur les résultats, comme aussi favoriser l'effet de levier pour maximiser les retombés à travers les indicateurs de résultats et les indicateurs de décaissement.

Par la suite, Mme Rebecca Lacroix, spécialiste en développement social de la Banque mondiale a rappelé les principaux objectifs, démarches et méthodologies de l'ESES. D'une part, le système de gestion environnementale et sociale concerne la conception du Programme (promotion de la durabilité environnementale et sociale et réduction des impacts négatifs potentiels du programme) et la protection de la sécurité publique et des travailleurs contre différents risques. D'autre part, le système de gestion sociale concerne la gestion de l'acquisition de terres et l'accès équitable aux bénéfices du programme. Un programme axé sur les résultats exclut en principe toute activité susceptible d'avoir un impact environnemental et social négatif de grande ampleur, irréversible et sans précédent. L'ESES est le fruit d'un travail d'équipe, à la suite de visites des Municipalités concernées, des rencontres avec des représentants du Ministère de l'Intérieur et du Ministère chargé de l'Environnement et la revue de la documentation (y compris les textes législatifs et réglementaires).

Enfin M. Angelo Bonfiglioli, spécialiste en environnement, consultant de la Banque mondiale, a présenté les principaux résultats de l'ESES. Les impacts environnementaux et sociaux positifs du programme sont nombreux, dans la mesure où les activités permettront d'impulser le dynamisme des villes, améliorer la qualité de l'environnement et réduire le temps de déplacement des voyageurs. Le programme aura aussi quelques impacts négatifs de nature environnementale et sociale, mais aucun de ces impacts ne comporte des risques irréversibles et des mesures simples et maîtrisables permettront de les atténuer. Par ailleurs, le Maroc dispose de tout un dispositif juridique et réglementaire concernant la gestion environnementale et sociale, comme aussi d'institutions expérimentées. Les quelques lacunes ou défaillances peuvent facilement être comblées par des mises à jours de certaines dispositions, le renforcement des capacités et l'octroi de ressources financières et humaines appropriées. Les principales recommandations de l'ESES concernent la préparation d'un *Plan de Gestion Environnementale et Sociale* (PGES) pour chacun des sous-projets prévus au niveau des Municipalités participantes – ce plan devant faire partie intégrante du *Plan d'Action* global du Projet. La préparation d'un *Guide technique municipal de la gestion environnemental et sociale du transport urbain* constituera un élément particulièrement important, permettant aux différentes municipalités d'effectivement sensibiliser et informer le public, renforcer les capacités des acteurs, et définir des procédures claires de gestion et de suivi environnemental et social.

DEUXIEME PARTIE : DISCUSSIONS AVEC LES PARTICIPANTS

Au cours de la deuxième partie de la consultation, les participants ont eu la possibilité de poser leurs questions sur l'ESES, tout en faisant des remarques générales et suggestions pertinentes sur le Programme en tant que tel et les problèmes du transport urbain au Maroc. L'ensemble des thèmes abordés et des réponses de l'équipe du Programme ont été groupés ci-dessous en deux catégories : (i) thèmes directement liés aux sujets de l'ESES proprement dite; et (ii) suggestions concernant le Programme dans son ensemble et les problèmes généraux du transport urbain au Maroc.

(i) Thèmes concernant l'ESES proprement dite

- **Information, sensibilisation et sécurité des usagers.** L'importance de l'information et de la sensibilisation de la population a été soulignée par plusieurs intervenants. La rationalisation et la modernisation du transport urbain implique, d'une manière directe, un changement de comportement au niveau des usagers / voyageurs comme aussi des piétons. A cet égard, les problèmes liés à la sécurité des voyageurs devraient particulièrement être pris en compte.
 - ➔ Les responsables du Programme ont réitéré toute l'importance qui sera donnée à l'information et la sensibilisation des populations concernées. Ils ont rappelé que les différentes municipalités bénéficieront d'outils appropriés (*Guide technique*) et de personnes ressources (*Point focal*) pendant toute la durée du Programme, pour être capables de mener elles-mêmes des initiatives de sensibilisation et d'entreprendre des actions concrètes (y compris par rapport à la signalisation des dangers éventuels, l'information des différentes lignes de bus, les horaires, etc.) et assurer le suivi des actions.
- **Etudes et évaluation.** Toute réflexion sur le transport urbain couvre nécessairement un ensemble de thèmes de nature sociale, liés à la modernisation des villes, les rapports entre les zones urbaines et péri-urbaines, et le changement des mentalités des utilisateurs du transport public et des usagers de la route. L'évaluation de l'impact environnemental et social du Programme aurait dû être poursuivie par la conduite d'autres études et évaluations sur ces sujets sociétaux plus vastes.
 - ➔ Dans leur réponse, les responsables du Programme ont reconnu l'importance de mener des analyses approfondies sur un ensemble de sujets concernant la culture, la société et l'économie des villes. Cependant, par sa nature, l'ESES est focalisée sur des aspects sociaux précis, en particulier les manières de gérer les acquisitions de terrain, les modalités d'utilisation des ressources naturelles, l'accès équitable des personnes aux bénéfices du programme et la prévention de conflits éventuel par la mise en place d'un système de

gestion des plaintes. La préparation de cette évaluation a toutefois fortement tenu compte des résultats d'études sociales passées (comme celle qui a été menée par la Banque mondiale en 2010 sur les femmes et le transport urbain au Maroc). Par ailleurs, le Programme appuiera la tenue prochaine d'autres études ponctuelles (comme celle qui portera sur genre et transport dans un échantillon de villes marocaines).

- **Réforme et mise à jour de la Loi 12-03.** Certains participants ont souhaité que la Banque mondiale puisse jouer un rôle plus important pour exercer une pression sur les instances nationales pour faire avancer la révision de la Loi 12-03 - réforme dont on parle depuis plusieurs années, mais pour laquelle rien n'a été fait.
 - ➔ Les responsables du Programme ont mis l'accent sur le fait qu'au-delà des discussions que la Banque pourra bien entendu avoir avec la contrepartie nationale au sujet de cette révision, ce qui est important est plutôt la dynamique interne des institutions nationales – collectivités locales, associations de la société civile et organisations non gouvernementales, en particulier - pour poursuivre l'effort qui avait conduit à l'adoption en mars 2014 de la loi sur la *Charte de l'Environnement et le Développement durable*, de manière à mettre à niveau et réviser cette loi (et d'autres lois pertinentes) dans les sens d'un développement durable et participatif.
- **Enquêtes publiques et participation des populations.** Certains participants ont attiré l'attention sur le danger de vouloir transformer les enquêtes publiques (qui sont accomplies dans le cadre des procédures actuelles des études d'impact environnemental) en mécanismes permettant une véritable participation active du public aux prises de décision. En effet, le public pourrait être porté à réagir en fonction de pressions de nature politique plus que sur des exigences environnementales.
 - ➔ Les responsables du Programme ont précisé que la population concernée devrait avoir un rôle plus actif non pas sur l'opportunité d'un Programme, mais sur les modalités concrètes par lesquelles un Programme pourrait affecter leurs modes et moyens de vie. A cet égard, une recommandation de l'ESES concerne le fait de faire évoluer un dispositif actuellement axé sur une simple information du public vers un véritable mécanisme de consultation élargie. Par ailleurs, l'article 19 de la nouvelle *Charte* rappelle l'engagement du gouvernement, entre autres, à « *garantir à la population la participation à la prise de décision relative à l'environnement* ». *développement durable*
- **Arbres et espaces verts.** Certains participants ont soulevé le problème de la nécessité de préserver le patrimoine végétal des villes marocaines. Des actions spécifiques devraient être conduites, en tenant compte des caractéristiques des espèces végétales des différentes zones climatiques du Maroc.
 - ➔ Les responsables du Programme ont rappelé l'ensemble des mesures d'atténuation préconisées par l'ESES en matière de préservation des arbres, arbustes et espaces verts urbains. Des techniques bien connues existent pour transplanter certaines espèces d'arbres et des nouvelles plantations seront faites, si nécessaire, pour compenser la perte en séquestration de CO₂ dans le cas où l'abattage de certains arbres s'avérerait nécessaire.
- **Acquisition de terrains privés.** Au niveau des sauvegardes sociales, les participants ont rappelé que le Maroc dispose d'un dispositif juridique clair et précis en matière de suivi des acquisitions du foncier. Par ailleurs, des procédures bien établies permettent d'estimer les prix des terrains.
 - ➔ Dans leur réponse, les responsables du Programme ont effectivement rappelé que le rapport complet de l'ESES décrit en détail les pratiques et les procédures dont dispose le Maroc en matière d'acquisitions de terrains et indemnisations des propriétaires disposant de titres fonciers légitimes.

(ii) Suggestions concernant le Programme dans son ensemble et le transport urbains au Maroc

Les participants de la consultation ont aussi émis un certain nombre de suggestions fort intéressantes et proposé des réflexions, qui se situent, à proprement parler, au-delà de l'ESES.

Le Programme

- Des villes non-participantes devraient pouvoir bénéficier d'un programme semblable dans un avenir proche et il est important que les leçons apprises dans le cadre de la mise en œuvre de ce Programme puissent rapidement être utilisées ailleurs.
- Ce genre de consultations élargies devrait être tenu régulièrement pendant toute la durée du Programme.

Information du public et rôle de la société civile

- Les arrêts de bus et de tramways devraient être aménagés de manière à favoriser l'accès des personnes à mobilité réduite.
- Le public devrait avoir une meilleure connaissance des *Plans de déplacement urbains* (PDU) de leurs villes respectives, ainsi que des *Guides de circulation routière* existants.
- Des campagnes de sensibilisation appropriées devraient être conduites auprès des chauffeurs de petits taxis pour qu'ils respectent mieux le Code de la route.
- Des campagnes de sensibilisation devraient être aussi conduites pour le respect de zones de parking réservées aux handicapés.
- Il faudrait davantage disséminer les données actuellement disponibles concernant le fort impact positif d'une rationalisation du transport public sur la scolarisation des enfants (par exemple, à la lumière du nombre croissant d'abonnements des étudiants au cours des dernières années).
- Le Comité national d'Etude d'Impact environnemental et les Comités régionaux correspondants devraient intégrer des représentants de la société civile.

Transport urbain

- La rationalisation du transport urbain devrait donner une grande priorité au transport public et non pas aux véhicules privés (comme cela est souvent le cas à présent).
- Dans la réflexion concernant les liaisons entre le centre-ville et les zones péri-urbaines, il faudra tenir compte des problèmes de coûts auxquels doivent faire face les sociétés de transport, avec l'expansion constante de l'habitat.
- A l'exemple d'Agadir, d'autres villes devraient adopter un type de « transport doux », en donnant plus de sécurité aux piétons, en créant passages piétonniers et pistes cyclables.

Conclusion

Les représentants de la Banque mondiale ont remercié les personnes présentes pour leur participation à la consultation. Ils ont assuré que l'ensemble de leurs remarques et suggestions seront prise en compte surtout lors des prochaines étapes de la préparation du Programme ainsi que dans la finalisation de l'ESES. La version finale de l'ESES, qui intègre le compte-rendu de la consultation, sera publiée dans l'Infoshop de la Banque mondiale et dans le site Internet du Ministère de l'Intérieur ainsi que, lorsque cela est possible, sur les sites des municipalités concernées

LISTE DES PARTICIPANTS DE LA CONSULTATION

Personnes représentant la société civile

Hlima Razkaoui, Directrice, Care International Maroc

Rajae Azami, Professeur, Ecole Mohammedia d'Ingénieur (EMI)

Abderrazzak Raziq, Président, Association Chantiers Sociaux Marocains

Abdelhai Rais, Président, Association de Fès pour la Sécurité Routière

Saida Cherkaoui, Chef du service des Etudes et Recherches, Comité National de Prévention des Accidents de la Circulation (CNPAC)

Youssef Errkhis, Président, Association Amal des Handicapés

Hassan Chqormani, Président, Association Initiatives et Développement - Marrakech

Fanida Oubenaissa, Présidente, , ESPOD (antenne de Rabat)
Jennate Cherkaoui, Département Génie Civil, Section Environnement, EMI
Imane Taame, Directrice, Fondation Norsys

Personnes représentant les Wilayas et les Communes Urbaines

Mina Lalaoui, Chef du Service de l'Environnement, Wilaya de Marrakech Tensift Al Haouz
Abdelouheb Lghuirati, Ingénieur, Commune Urbaine d'Agadir
Lahoucine Boujdid, Chef de Division des collectivités territoriales, Wilaya d'Agadir
Jamal Bargach, Chef du Service Permanent de Contrôle, Agadir
Redouane Leghrib, Président, Association des Sciences et de Développement Durable d'Agadir
Mohamed Itouhar, Président, Association des Enseignants des SVT / Section Agadir.
Noureddine Badraoui, Secrétaire Général, Commune Urbaine de Tanger
Bouchra Drissi Kamili, Chef du Service Permanent de Contrôle, Tanger
Sifeddine Sebbahi, Chef de la Division Transport et Circulation, Commune Urbaine de Rabat
Abdelhafi Benomar, Chef du Service du Transport, Commune Urbaine de Rabat

Personnes représentant les Sociétés de transport

Youssef Said, Directeur Réseau et Planification, Stareo
Ali Bouarif, Chef de Projet, Stareo
Othmane Benani, Directeur des Opérations, M'dina Bus, Casablanca
Mehdi Safouane, Directeur d'Exploitation, des Etudes et du Développement, M'dina Bus, Casablanca
Felipe Santamarta, Directeur d'Exploitation, Société ALSA - Agadir
Mohamed Ihrou, Directeur Technique, Société du Tramway de Rabat-Salé

Personnes représentant la Banque mondiale

Vickram Cuttaree, Economiste principal en Infrastructure et Chargé de Projet
Rebecca Lacroix, Spécialiste en Développement Social
Ibtissam Alaoui, Chargée de Communication
Khadija Sebbata, Assistante au Programme
Nabil Samir, Consultant - Spécialiste Transport
Angelo Bonfiglioli, Consultant Spécialiste Environnement