

## Avis sur la mobilité durable

*Vers des moyens de transport durables et accessibles*

**Commission chargée de l'environnement et du  
développement durable**

*Président de la commission : Abderrahim Ksiri  
Rapporteur du thème : Idriss Ilali*

Conformément à l'article 6 de la loi organique n° 128-12 relative à son organisation et à son fonctionnement, le Conseil Economique, Social et Environnemental (CESE) s'est autosaisi aux fins de produire un avis sur le sujet de la mobilité durable.

A cet égard, le Bureau du Conseil a confié à la Commission chargée de l'environnement et du développement durable l'élaboration dudit avis.

Lors de sa 121ème session ordinaire, tenue le 29 avril 2021, l'Assemblée Générale du CESE a adopté à l'unanimité l'avis intitulé « la mobilité durable : Vers des moyens de transport durables et accessibles».

## Synthèse

### Synthèse

Le Conseil Economique, Social et Environnemental s'est autosaisi sur la question de la mobilité durable à travers son avis intitulé "*la mobilité durable : vers des moyens de transport durables et accessibles*", et qui intervient dans un contexte mondial marqué par l'urgence climatique, les enjeux environnementaux, les crises économiques et les défis sociaux.

**Les systèmes de transport, étant les grands responsables des émissions de CO2**, génèrent d'innombrables menaces et dégâts de diverses natures et font de la mobilité un enjeu planétaire et sociétal. Au Maroc, la situation des transports confirme largement les constats mondiaux, particulièrement à travers l'accroissement du trafic routier.

C'est ainsi que le CESE s'est proposé d'examiner **l'opportunité de développement d'une mobilité durable au Maroc** qui viserait le bien-être de la population, grâce à l'amélioration de l'exercice des libertés, du droit d'accès aux services sociaux de base et à l'emploi, et ce via des transports de qualité, davantage accessibles et plus respectueux de l'environnement.

Cet avis relève que le Maroc a certes **réalisé des progrès indéniables en matière de développement d'infrastructures modernes**, ainsi qu'au niveau des modes de transports, y compris durables, comme peuvent en témoigner certains chantiers : LGV/TGV Maroc, tramways et BHNS électriques. Ces progrès sont rendus possibles grâce, notamment, aux dispositifs législatifs, réglementaires et aux nouvelles formes de gouvernance territoriale, mis en place dans le cadre du processus de la régionalisation avancée.

Toutefois, le transport des personnes et de leurs biens, en milieu urbain et rural, connaît une demande exponentielle, alors que son modèle d'organisation demeure complexe, ayant atteint ses limites. Celles-ci sont notamment liées à des politiques nationales et territoriales centrées principalement sur l'infrastructure routière et la voiture individuelle, au lieu **d'être centrées sur l'individu**. En outre, l'offre disponible en matière de transport en commun s'avère être insuffisante, inadéquate et peu accessible, par rapport aux besoins de la population, aussi bien dans les aires urbaines denses que dans les aires rurales dispersées ou enclavées.

C'est ainsi que **l'avis du CESE préconise** le développement d'un système intégré de la mobilité durable qui vise essentiellement à :

- Améliorer l'accessibilité pour tous les citoyennes et citoyens à des moyens de transport en commun durables et développer des infrastructures rurales durables, limitant ainsi la dépendance au véhicule particulier et réduisant les fractures spatiales et sociales ;
- Réformer le système de gouvernance des taxis, en le professionnalisant et en étudiant sa possible libéralisation ;
- Accélérer l'exécution du contrat-programme de développement des plateformes logistiques routières à la périphérie des villes, tout en assurant leur connexion au rail ;
- Mettre à niveau le Code de la route et de la sécurité routière, d'une manière compatible aux principes de la mobilité durable, améliorant l'accessibilité et limitant le risque pour les usagers et l'environnement ;
- Intégrer les besoins en mobilité durable aux exigences urbanistiques, d'aménagement du territoire et de planification ;
- Déployer progressivement des solutions techniques et technologiques durables, compatibles avec les besoins de toutes les catégories d'usagers et adaptées aux différentes échelles territoriales ;

- Mettre progressivement en place un modèle économique de la mobilité durable, intégrant la condition sociale, la qualité de l'air, l'état de santé et le bien-être des populations ;
- Elaborer des programmes de formation initiale et continue, dans tous les domaines et métiers de la mobilité durable, destinés à tous les acteurs, afin d'améliorer et de renforcer les compétences des ressources humaines, y compris des élus, à l'échelle des territoires ;
- Adopter une stratégie de communication et de sensibilisation des citoyennes et citoyens à la mobilité durable à travers des contenus pédagogiques portant sur l'environnement, l'état de santé et les progrès technologiques, des programmes audiovisuels et sur les réseaux sociaux, impliquant l'ensemble des partenaires sociaux.

Le système proposé requiert notamment la nécessité de mettre en place une Commission interministérielle, dotée d'extensions régionales, en charge de la mobilité durable, pour remédier aux risques de chevauchement des compétences, de dilution des responsabilités et d'éparpillement des moyens.

## Table des matières

SYNTHESE .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Introduction.....	6
<b>2.</b> Assoir un modèle de mobilité durable exige une réforme profonde du système de transport actuel.....	8
<b>a.</b> Du transport à la mobilité: d'un système de transport non soutenable vers une mobilité durable et accessible pour tous .....	8
<b>b.</b> Des tendances lourdes et des mutations politiques et technologiques profondes du secteur de la mobilité dans le monde .....	9
<b>3.</b> Le système de transport au Maroc a bénéficié d'efforts exceptionnels, et a accompli des progrès pour devenir l'un des plus développés d'Afrique.....	9
<b>a.</b> Des décennies d'effort de planification et d'investissement dans les infrastructures routières et ferroviaires ainsi que le développement de l'industrie automobile.....	9
<b>b.</b> Des stratégies, des plans et des programmes en faveur de la mobilité durable .....	11
<b>c.</b> Un cadre législatif « régional » amélioré et des initiatives prometteuses .....	11
<b>d.</b> Une gouvernance territoriale et des financements innovants.....	12
<b>e.</b> Des efforts indéniables en matière de préservation de l'environnement, de la qualité de l'air et son impact sur la santé .....	12
<b>4.</b> Malgré les progrès accomplis plusieurs carences persistent et freinent le développement de la mobilité durable .....	12
<b>a.</b> Le manque d'une vision-stratégie claire et intégrée de la mobilité durable .....	12
<b>b.</b> Une offre de mobilité inadaptée, insuffisante et qui oriente mal la demande.....	13
<b>c.</b> Un pouvoir d'achat limité et une fragilité sociale contraignante.....	13
<b>d.</b> Un territoire rural fragile et peu connecté .....	14
<b>e.</b> Des transports publics en commun insuffisants, inadéquats et peu accessibles.....	14
<b>f.</b> Un secteur des taxis à la gouvernance obsolète .....	15
<b>g.</b> Une pollution continue menaçant d'altérer la qualité de l'air et la santé des citoyens ..	15
<b>h.</b> Une réglementation incomplète et peu effective et une gouvernance locale complexe	16
<b>5.</b> Les perspectives de développement immédiat et prospectif de la mobilité durable.....	16
<b>a.</b> Une vision résolument tournée vers l'avenir : d'un système de transport déficitaire vers une économie viable de la mobilité durable.....	16
<b>b.</b> D'abord, des mesures de rattrapage s'imposent à très court terme, visant l'atténuation des externalités négatives, l'amélioration de l'accessibilité et la réduction des inégalités spatiale et sociale .....	17

c. Ensuite, un développement prospectif et graduel, entre le court, le moyen et le long terme, visant le développement d'une mobilité durable, multimodale, solidaire et économiquement viable .....	18
d. Enfin, un tel modèle ne peut devenir pérenne que sous plusieurs conditions.....	18
6. Les recommandations du CESE .....	19
Annexes .....	23
Annexe 1 : Liste des organismes auditionnés .....	23
Annexe 2 : Liste des membres de la commission chargée des affaires de l'environnement et de développement durable.....	24
Experts ayant accompagnés la commission .....	25

## Introduction

Dans un contexte mondial marqué par l'urgence climatique, les enjeux environnementaux, les crises économiques et les défis sociaux, les besoins en matière de mobilité des personnes et de leurs biens grandissent de plus en plus, entraînant des externalités négatives très profondes<sup>1</sup>. En effet, les systèmes de transport sont les grands responsables des émissions de CO<sub>2</sub> et génèrent d'innombrables dégâts et menaces de diverses natures, faisant ainsi de la mobilité un enjeu planétaire et sociétal<sup>2</sup>.

A cet égard, les ODD apportent une approche fondamentalement différente, davantage centrée sur l'humain et la préservation des ressources. Les virages proposés par les transitions écologique et énergétique invitent la société dans son ensemble, et les décideurs en particulier, à considérer de nouvelles approches et solutions en matière de transport, telles qu'adoptées par de nombreux pays développés ou émergents, afin de réduire drastiquement les émissions en CO<sub>2</sub> à l'horizon 2030 et atteindre la neutralité carbone en 2050.

Le Maroc a assurément réalisé des progrès indéniables en matière de développement d'infrastructures modernes, ainsi qu'au niveau des modes de transports, y compris durables, comme peuvent en témoigner certains chantiers : LGV/TGV Maroc, tramways et BHNS électriques en site propre. Ces progrès sont rendus possibles grâce, notamment, à de nouveaux dispositifs législatifs et réglementaires, de nouvelles formes de gouvernance territoriale, mis en place dans le cadre de la régionalisation avancée.

Cependant, et malgré les avancées enregistrées, des carences et des défis subsistent. La situation des transports au Maroc confirme largement les constats mondiaux, particulièrement au niveau de l'accroissement du trafic routier. Le transport urbain et rural des personnes et de leurs biens, qui joue un rôle important dans les dynamiques sociales, économiques et territoriales connaît une demande croissante et exponentielle des déplacements. C'est un modèle d'organisation multidimensionnel, multi-échelle, et multi-acteurs complexe, qui a atteint toutes ses limites, à cause d'une part des effets, sur le budget de l'Etat, des entreprises et des citoyens et d'autre part, à cause de son impact négatif sur la santé, l'environnement, le climat et la qualité de vie en général.

<sup>1</sup> On entend par contexte, la situation mondiale relative à la mobilité, ainsi qu'au Maroc au moment de l'étude, c.-à.-d. vers la fin 2020.

<sup>2</sup> OCDE, Transports et émissions de CO<sub>2</sub> : Quels progrès ? 2007.

Ainsi, une problématique centrale se pose : comment satisfaire les besoins en termes de mobilité et assurer son financement, tout en réduisant les impacts négatifs générés ? Autrement dit, comment passer d'un système court-termiste, essoufflé, entretenant une économie déficitaire, peu équitable et non durable vers un modèle global, plus solidaire, et une économie plus soutenable, qui transforme les déficits et défis en opportunités ?

Il est à noter que la mobilité durable vise le bien-être, grâce à l'amélioration de l'exercice des libertés, du droit d'accès aux services sociaux de base et à l'emploi, et ce via des transports de qualité, davantage accessibles et plus respectueux de l'environnement.

Au-delà des concepts émergents des nouvelles formes de transport, le Conseil Economique Social et Environnemental (CESE) propose d'examiner l'opportunité de développement d'une mobilité durable au Maroc, - une mobilité au confluent de la vie économique, sociale et culturelle -. A travers cet avis, le CESE propose des pistes de réflexion et d'action pour surmonter les déficits et les externalités négatives des systèmes de transport actuels et les transformer en opportunités de développement durable pour les territoires.

L'examen des situations de la mobilité des personnes et de leurs biens, à différentes échelles des territoires (régions et communes rurales), a permis la conduite d'analyses fines, en matière d'organisation, de financement, de gouvernance et de réglementation des transports.

A la lumière du diagnostic réalisé, le CESE estime que le développement d'un système intégré de la mobilité durable devrait apporter une réponse globale qui vise progressivement :

- Le développement d'une mobilité active durable, grâce au déplacement, non contraint, à pied et à vélo, en toute sûreté et sécurité ;
- La réduction de la fracture spatiale en matière d'infrastructures et de moyens de transport durables en milieu rural ;
- L'élargissement de l'accessibilité aux transports en commun à l'ensemble de la population, en particulier aux personnes vulnérables, à mobilité réduite ou en situation de handicap ;
- La baisse significative de la prédominance et de la dépendance des véhicules individuels grâce à une meilleure offre des transports en commun, en multimodalité ;
- La réduction des déplacements inutiles ou contraints, sans pour autant entraver l'exercice des droits et des libertés individuelles, le raccourcissement des itinéraires et la réduction du temps de trajet, grâce à une meilleure gestion de la demande et à la continuité du service ;
- Le remplacement progressif de la dépendance des sources d'énergie fossiles par l'adoption de solutions alternatives à faible empreinte carbone, voire neutres en carbone, pour tous les modes de transport, réduisant par la même occasion les émissions globales et locales, nocives pour la santé ;
- Le recours aux acteurs nationaux (industriels, adjudicataires, services, etc.), aux écosystèmes de savoir-faire locaux, intégrant tous les métiers et cycle de vie des moyens de transport : origine de production, bonne exploitation et recyclage.

L'analyse du potentiel national en matière de développement d'une mobilité durable, intégrant les besoins actuels et futurs des territoires, révèle l'existence d'un important gisement d'innovation dans les métiers des transports durables, et particulièrement au niveau des secteurs de l'industrie et des services. Le secteur du rail et des véhicules électriques, pourraient créer 300000 à l'horizon 2040<sup>3</sup>. Ce constat est confirmé au niveau de l'étude menée en 2020 par l'Organisation internationale du travail (OIT) et la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), qui prévoit la création de 15 millions

---

<sup>3</sup> selon les projections du Plan rail Maroc : <https://www.oncf.ma/am/Node-102/Strategie/Plan-rail-maroc>

d'emplois directs à travers le monde, à l'horizon 2030, dans les transports électriques en commun<sup>4</sup>.

Les perspectives de développement d'une mobilité durable au Maroc s'appuient sur des initiatives prometteuses, des projets structurants et un potentiel concret, donnant lieu à des recommandations de nature stratégique, opérationnelle et d'accompagnement, et qui constituent à cet égard un outil d'orientation et d'aide à la décision pour les parties prenantes.

L'opérationnalisation des recommandations proposées par le CESE, nécessite l'adhésion de l'ensemble des acteurs de l'écosystème des transports, grâce à un débat citoyen entre les partenaires sociaux, les élus et les autorités, au bénéfice de l'émergence d'une économie globale de la mobilité, plus soutenable. Cela contribuera également à l'amélioration de la résilience des territoires et à leurs développements durables, grâce aux choix pertinents des communes en matière, d'infrastructures, des équipements, des modes de transport et d'une gestion plus efficiente, mutualisant les moyens matériels et les ressources humaines disponibles.

## 2. Assoir un modèle de mobilité durable exige une réforme profonde du système de transport actuel

### a. Du transport à la mobilité: d'un système de transport non soutenable vers une mobilité durable et accessible pour tous

Selon l'organisation de coopération et de développement économique (OCDE), la mobilité durable est « une mobilité qui ne met pas en danger la santé publique et les écosystèmes (naturels), respecte les besoins de transport tout en étant compatible avec une utilisation des ressources renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à leur régénération... »<sup>5</sup>.

Il semble, cependant, que la définition retenue par la stratégie nationale de développement durable (SNDD) soit plus proche de l'esprit et du périmètre de cette auto-saisine, à savoir une politique de transports qui cherche à concilier l'accessibilité, le progrès économique et la réduction des impacts environnementaux des transports sélectionnés... l'optimisation des réseaux existants et plateformes pour des transferts efficaces des marchandises. Pour les particuliers, elle doit s'adapter à chaque besoin de mobilité, notamment en proposant une offre multimodale<sup>6</sup>.

Le CESE a enrichi cette définition par l'introduction des exigences d'équité sociale et spatiale, d'accessibilité davantage centrée sur l'individu, d'efficacité énergétique, d'empreinte carbone et d'impact économique, dans le cadre d'une transition écologique globale. La durabilité des moyens de transport est considérée comme effective, lorsque ses trois principales dimensions convergent et tendent vers l'équilibre, à savoir :

- La dimension sociale, c'est-à-dire la prise en compte de l'ensemble des besoins des citoyennes et citoyens en matière d'accessibilité, à savoir des moyens de transport disponibles, abordables, adaptés aux différents usagers et aux milieux, et qui facilitent l'exercice des droits sociaux fondamentaux, dans des conditions optimales de confort, de sûreté et de sécurité, favorisant ainsi l'accès aux opportunités d'emploi et au bien-être ;

---

<sup>4</sup> Etude de l'OIT, Jobs in green and healthy transport: Making the green shift ; mai 2020.

<sup>5</sup> Définition extraite des textes de l'OCDE. « <https://www.oecd.org/fr/croissanceverte/transports-verts/2397016.pdf> »

<sup>6</sup> Définition extraite de la SNDD 2030, Rapport final, p. 60



- La dimension environnementale qui prend en compte la réduction maximale des nuisances, particulièrement l’empreinte carbone, dans le but d’épargner les ressources, les écosystèmes naturels, la qualité de l’air et par conséquent la préservation de la santé ;
- La dimension économique qui a trait à l’efficacité des investissements grâce aux choix pertinents des modes de transport, leur viabilité économique, la valeur-ajoutée qu’ils génèrent, et à la résilience du système de transport dans son ensemble.

En effet, le secteur des transports et particulièrement sa durabilité et son accessibilité se trouve au confluent des divers aspects de la vie économique, sociale et culturelle de tous les citoyens, au milieu rural et urbain. Faisant partie de la panoplie des droits économiques, sociaux, environnementaux et culturels, les transports conditionnent les modes de vie, l’accès aux lieux de travail, le retour à domicile, l’accès aux lieux ou espaces de vie sociale et culturelle, et agit sur les relations entre les divers échelons territoriaux. L’aménagement du territoire et de l’espace urbain et rural, joue un rôle important dans les connexions inter-régionales et sur les relations internationales du pays et son ouverture au monde.

#### **b. Des tendances lourdes et des mutations politiques et technologiques profondes du secteur de la mobilité dans le monde**

Le contexte mondial est largement marqué par les enjeux climatique et environnemental, les crises économiques et sanitaires, ainsi que les défis sociaux qui en résultent. En raison de la croissance démographique et de la croissance économique, les besoins en matière de mobilité des personnes et de leurs biens grandissent, ainsi que les répercussions négatives qui en résultent. Le Maroc ne fait pas exception à ce large constat planétaire.

Afin de tirer le meilleur parti de cette situation, les grandes puissances mondiales et certains pays émergents ont adopté des démarches novatrices, dans le cadre d’une transition écologique globale, pour la relance post-covid-19 de leurs économies, tels que le numérique, l’énergie et la mobilité.

Ainsi des politiques industrielles audacieuses émergent : le développement et subvention de voitures électriques et hybrides, dépassant les immatriculations des voitures à moteur thermique dans certains pays, la fin de production des voitures au diesel dans d’autres, l’interdiction de circuler en diesel dans plusieurs villes et métropoles, le plan vélo, *etc.*

Afin d’accompagner ces profondes mutations et de s’inscrire dans le processus de mise en œuvre des ODD, le Maroc qui a organisé la conférence des parties des Nations Unies (COP22) à Marrakech, a mis en place plusieurs initiatives et stratégies nationales dans le cadre du processus de Paris pour la mobilité et le climat (PPMC), et ce à travers l’adoption de la SNDD et du projet de feuille de route pour la mobilité durable ; un engagement annonciateur de la volonté du pays à emprunter la voie de la durabilité.

### **3. Le système de transport au Maroc a bénéficié d’efforts exceptionnels, et a accompli des progrès pour devenir l’un des plus développés d’Afrique**

#### **a. Des décennies d’effort de planification et d’investissement dans les infrastructures routières et ferroviaires ainsi que le développement de l’industrie automobile**

Le secteur des transports au Maroc représente environ 6% du PIB national, soit 9% du secteur tertiaire. Il contribue aux recettes du budget général de l’Etat à hauteur de 15%. L’ensemble du secteur des transports emploie environ 5% de la population active, soit près de 500 000 personnes, et 10% de la population active urbaine. Le transport routier emploie près de 80%

de la main-d'œuvre de l'ensemble du secteur des transports routiers et assure près de 90% de la mobilité des personnes et 75% des flux de marchandises, phosphates exclus<sup>7</sup>.

Le Maroc dispose<sup>8</sup> de 110 000 km de routes, dont 12 500 km de pistes, sur lesquelles circulent 4,5 millions de véhicules au total, dont 68% de véhicules des particuliers et plus de 200 000 motocycles (hors véhicules non homologués ; le chiffre global serait de plus 1,5 millions de motocycles). Le parc automobile est constitué à 99% de véhicules à moteur thermique, dont 76% fonctionnant au diesel et 23% fonctionnant à l'essence ; quelques centaines sont pourvus de moteurs électriques.

Ce parc automobile connaît un taux de progression annuel de +5%, en raison de la croissance rapide qu'a connue le Maroc au cours des dernières décennies pour atteindre un taux de motorisation de près de 65 voitures pour 1 000 citoyens, soit le 6<sup>ème</sup> rang en Afrique (à comparer aux 529 voitures en moyenne pour 1 000 habitants dans l'UE<sup>9</sup>). L'âge moyen des véhicules a été évalué à près de 15 ans (à comparer à 10,8 ans d'âge au sein de l'UE<sup>10</sup>).

Les voies ferrées, quant à elles, s'étendent sur près de 2 110 Km et elles sont à 75% électriques. Au total, ce réseau de transport routier permet de desservir près de 80% de la population nationale grâce à une route permanente<sup>11</sup>. Seules 632 communes sur les 1 538 recensées sont desservies par des autocars. Ces derniers sont au nombre de 2 400 pour une capacité de 122 000 sièges. En matière de transport des personnes, les taxis jouent un rôle complémentaire important, aussi bien au niveau urbain grâce aux petits taxis dits de 2<sup>ème</sup> catégorie, au nombre de 32 000 véhicules, qu'au niveau de la connexion péri-urbaine, voire rurale, grâce aux grands taxis dits de 1<sup>ère</sup> catégorie, au nombre de 45 000 véhicules.

Les moyens de transport durables ne consommant pas d'énergie d'origine fossile, récemment introduits et témoignant d'une initiative nationale tournée vers des transports modernes et efficaces. Il s'agit en particulier des premières lignes de tramways à Rabat (19,5 km) et à Casablanca (46 km). Ainsi que d'une première ligne à grande vitesse (LGV pour accueillir le TGV AL-BORAQ) d'une longueur initiale de 200 km, inaugurée en 2018.

A ces importants investissements viennent s'ajouter quelques autres infrastructures et moyens de transport modernes, tels que :

- Les ports maritimes, au nombre de 27, dont le hub international de Tanger-Med, labellisé durable (GreenPort & GreenZone);
- Les aéroports internationaux, connectant une partie conséquente des territoires, avec 25 millions de passagers en 2019 ;
- Les gares routières pour passagers (trains et autocars ...)
- Les autoroutes (1800 km)<sup>12</sup> et voies express ;
- Les nouvelles flottes de bus et de tram 'bus, dont est prévue une partie à moteur électrique.

Il convient également de souligner les importants investissements dans les industries des transports, en particulier l'aéronautique et l'automobile, dont une partie, produit désormais des véhicules électriques (usine PSA de Kénitra), et qui viennent conforter la dynamique globale, en contribuant à une croissance économique significative du pays. Ces

---

<sup>7</sup> Audition par le CESE de la Fédération du transport et de la logistique, 4 mars 2020

<sup>8</sup> Audition par le CESE de la Direction régionale de l'équipement, Région de Marrakech-Safi ; octobre 2020

<sup>9</sup> Eurostat, 2019 - 2020

<sup>10</sup> ACEA (Association des constructeurs Européens d'automobiles, 2020.

<sup>11</sup> Feuille de route pour la Mobilité Durable

<sup>12</sup> <http://www.equipement.gov.ma/Infrastructures-Routieres/Grands-Projets/Pages/Voies-Express.aspx>

investissements font du Maroc le premier hub industriel Africain, exportateur d'automobiles particulières, ou véhicules de tourisme, et utilitaires (+500 000 véhicules/an), avec une contribution de +6,5% au PIB national<sup>13</sup>.

Afin de limiter sa dépendance aux énergies fossiles importées et de réduire son empreinte carbone, le Maroc développe un ambitieux programme d'électrification aux énergies renouvelables qui permet d'accompagner le développement durable des divers secteurs de l'économie, dont les transports. Ce programme prévoit une part de 42% des énergies renouvelables à son mix d'énergie à l'horizon 2020 et 52% minimum à l'horizon 2030<sup>14</sup>.

#### **b. Des stratégies, des plans et des programmes en faveur de la mobilité durable**

Une partie de ces progrès est rendue possible grâce à l'entrée en vigueur du processus de la régionalisation avancée, un ensemble de stratégies en faveur du développement durable, ainsi que plusieurs dispositifs réglementaires, d'organisation et de gouvernance nouveaux. A ce titre, la stratégie nationale de développement durable (SNDD), les schémas directeurs d'aménagement du territoire, les plans de développement régionaux (PDR), la stratégie nationale des déplacements urbains (SNDU), et les plans des déplacements urbains (PDU) permettent la mise en œuvre des politiques publiques en matière de de mobilité des personnes, à l'échelle des territoires (régions, préfectures, provinces et communes).

Il convient de souligner que la SNDD adoptée en octobre 2017, prévoit explicitement la promotion de la mobilité durable (cf. Axe stratégique 8) et appelle à l'exemplarité des acteurs publics en matière de mobilité (cf. Objectif 6 : Part des véhicules publics respectant les normes environnementales fixées conformément au Plan d'action national pour l'environnement (PANE) avec un Indicateur-Cible de 30%).

#### **c. Un cadre législatif « régional » amélioré et des initiatives prometteuses**

La compétence liée à la gestion des moyens de transport, est traduite dans les textes des lois organiques relatives à la régionalisation avancée : Loi relative aux régions 111-14, celle relative aux préfectures et provinces 112-14, et celle relative aux communes 113-14, dotant les territoires de larges prérogatives et définissant les attributions des acteurs en termes de gouvernance (planification, urbanisme, équipement, transport ...).

Hormis le chantier de la régionalisation avancée, l'arsenal juridique environnemental encourage également une mobilité durable bas carbone à travers :

- L'audit énergétique obligatoire prévue dans le Décret n° 2-17-746 (4 Chaabane 1440 ; 10 avril 2019) qui stipule l'application des exigences d'efficacité énergétique aux transports. Il reste à voir dans quelle mesure elle serait effective et si elle atteindra ses objectifs en termes de réduction des nombreuses nuisances actuelles des transports ;
- Plus récemment, en août 2020, la loi n°49.17, relative à l'évaluation environnementale qui constitue une avancée en soi. En effet, les projets d'investissement de l'Etat, régions et territoires sont désormais soumis à l'étude préalable d'impact environnemental. En plus de l'arsenal législatif, des chartes, des stratégies et des plans de développement, le Maroc s'est inscrit volontairement dans de nombreuses initiatives internationales, telle que l'initiative Mobilise Your City (MYC) lancée à l'occasion de la COP21 en 2015. Cette initiative intervient à la fois au niveau national, pour accompagner les gouvernements dans l'élaboration de

---

<sup>13</sup> L'industrie automobile au Maroc : Vers de nouveaux gisements de croissance ; ministère de l'Économie, des finances et de la réforme de l'Administration, janvier 2020

<sup>14</sup> Ministère de l'Énergie, des Mines et de l'Environnement et The Moroccan Agency for Sustainable Energy (MASEN ou AMED)

politiques nationales de mobilité urbaine (PNMU), et au niveau local, pour la mise en œuvre de plans de mobilité urbaine durable (PMUD) que le Maroc a rejoint en 2016 (devenue effective en 2017).

#### d. Une gouvernance territoriale et des financements innovants

La régionalisation avancée offre un cadre nouveau en matière de transfert des responsabilités des moyens de transport de l'Etat central vers les régions. Ce sont désormais les sociétés de développement local SDL et les établissements de coopération inter-communales ECI qui sont chargés du développement des transports. Afin d'accompagner les territoires dans la réalisation des programmes et projets locaux, l'Etat s'est doté d'un fond d'accompagnement des réformes de transport (FART). Ce dernier apporte les financements et les garanties nécessaires de l'Etat, dans le cadre de projets conduits par les SDL et les ECI, en cofinancement avec les régions et parfois des acteurs privés.

Le dispositif de financement du FART prend en charge les projets de transport en commun éligibles, avec une couverture assez large, intégrant l'investissement initial (sous forme de capital de la SDL, et à hauteur de 66%, - les communes devant apporter 34% au minimum -), ainsi que la prise en charge de la dette et du déficit d'exploitation.<sup>15</sup>

#### e. Des efforts indéniables en matière de préservation de l'environnement, de la qualité de l'air et son impact sur la santé

En matière de protection de l'environnement, de préservation de la qualité de l'air et de la santé, la Fondation Mohammed VI pour la protection de l'environnement, sous la présidence effective de Son Altesse Royale la Princesse Lalla Hasnaa, a initié et accompagne de nombreuses initiatives, en partenariat avec les pouvoirs publics, parmi lesquelles :

- Un Programme Air-Climat qui encadre le déploiement de stations de mesure de la qualité de l'air, en partenariat avec la Direction de la météorologie nationale. Le programme a permis le développement d'outils de modélisation, ainsi qu'une plateforme de recueil et d'analyse des données, via la mise en place d'un noyau d'expertise marocaine.
- Un Pacte qui permet aux partenaires (entreprises et territoires) de contribuer à la lutte contre la pollution atmosphérique locale et le réchauffement climatique global suivant une démarche en 3 étapes : évaluer, réduire et compenser, à travers un programme et un outil digital de compensation volontaire carbone (CVC) qui permet de compenser le CO2 issu des transports, en finançant par exemple la plantation d'arbres et l'installation de panneaux solaires PV dans des écoles rurales.
- Un centre dédié : le Centre International Hassan II de Formation à l'Environnement permet la sensibilisation, l'éducation, la formation, l'échange et la promotion des bonnes pratiques, dans le cadre d'ateliers pédagogiques destinés aux jeunes, ainsi que d'actions d'accompagnement des acteurs, par exemple pour la mise en place de plans climat au niveau des territoires.

#### 4. Malgré les progrès accomplis plusieurs carences persistent et freinent le développement de la mobilité durable

##### a. Le manque d'une vision-stratégie claire et intégrée de la mobilité durable

En l'absence d'une vision claire et d'une stratégie intégrée pour la mobilité durable, les politiques nationales et territoriales peinent à inverser les approches classiques bien ancrées

---

<sup>15</sup> Rapport issu de la rencontre nationale thématique « MobiliseYourCity », Octobre 2016

du système de transport. Les principales politiques et programmes nationaux et territoriaux sont principalement centrés sur les véhicules, principalement privés, et sur les déplacements, à fortiori physiques, au lieu d'être centré sur l'individu. Ce modèle dominant ne prend pas en considération la réduction des déplacements grâce à la proximité et à l'optimisation de l'accessibilité aux services sociaux de base.

Une des principales carences concerne la quasi-absence d'une politique-stratégie de la marche non contrainte, la circulation à vélo, sans et avec assistance électrique (VAE), en cyclomoteur ou encore intégrant les nouveaux engins de déplacement personnel motorisés (trottinette, hoverboard, gyropode, etc.), dans des conditions de sûreté et de sécurité optimales. Un tel déficit pose de sérieux défis, d'autant plus que la majorité des accidents de la route résultent de la circulation en ville.

En l'absence d'une mobilité durable et accessible, une part importante des citoyennes et citoyens (écoliers, travailleurs à revenus modestes, femmes, etc), estimée à près de 60%, voire plus dans certaines communes, pratique la marche contrainte dans le milieu urbain et rural. Cette carence ne concerne pas seulement les moyens de transport eux-mêmes, mais comprend aussi les aménagements infrastructurels nécessaires (voies piétonnes, pistes cyclables, aires de stationnement, signalétique, sécurité, respect des réglementations, etc.).

Dans un autre registre, il manque toujours une vision claire de la mutation vers le moteur électrique. Malgré les inconvénients du moteur thermique (à combustion interne essence et diesel), Il n'existe actuellement au Maroc, qu'à peine 1% de véhicules propres dont 300 électriques et 2 000 hybrides. Les moyens de transport publics doivent être les pionniers en la matière à l'image de ce qui se passe dans plusieurs pays où nous avons affaire à des autobus hybrides, électriques et même fonctionnant à l'hydrogène vert provenant de l'électrolyse de l'eau.

Un tel déficit en matière de moyens de transport publics durables et de mobilité électrique risque, non seulement d'aggraver la dépendance des énergies d'origine fossile importées et le déficit économique qui en découle, mais encore d'aggraver les inégalités sociales et les impacts négatifs sur l'environnement.

**b. Une offre de mobilité inadaptée, insuffisante et qui oriente la demande vers des moyens non durables**

La politique actuelle centrée sur l'infrastructure routière et la voiture individuelle renforce davantage la dépendance à un mode peu durable, peu équitable et qui ne peut être à la portée des deux tiers de la population.

La région de Casablanca-Settat est un exemple révélateur des défis de la mobilité urbaine. La majorité des déplacements de la région la plus peuplée du Maroc (20% de la population), avec le PIB le plus élevé (30%), se font à pied (à peu près 62%), la part des transports en commun (autobus et tramways) s'élève à 12%, elle est de près de 13 % pour les voitures individuelles et de 9% pour les taxis<sup>16</sup>.

**c. Un pouvoir d'achat limité et une fragilité sociale contraignante**

Il convient de noter que la voiture individuelle personnelle reste le mode de transport le plus privilégiée au Maroc comme dans d'autres pays, cependant de nombreux marocains sont

---

<sup>16</sup> Auditions au sein du CESE des acteurs locaux du Wali de la région de Casablanca-Settat, du Président du Conseil de la commune de Casablanca et des représentants de CASA-Transport SA, septembre 2020.

encore obligés de se déplacer à pied et parfois pour de longs trajets. Le recours aux transports en commun n'est pas toujours possible.

Le coût des transports représente une part non négligeable au regard des revenus modestes des personnes en situation de précarité. L'amélioration du pouvoir d'achat des citoyens est un objectif central du développement de la mobilité durable.

L'offre disponible en matière de transport en commun reste insuffisante par rapport aux besoins des populations, aussi bien dans les aires urbaines denses que dans les aires rurales dispersées ou enclavées. Les périphéries urbaines et les nouvelles villes satellites souffrent également des mêmes carences, en raison de l'absence de l'intégration en amont des plans de déplacements et d'aménagement.

Cette situation aggrave les inégalités sociales et pose pour les villes le défi de réguler les flux des véhicules particuliers et de gérer les nuisances et la pollution qui en résultent. Si on prend la ville de Casablanca pour exemple, elle concentre le tiers des véhicules en circulation au pays<sup>17</sup>.

#### d. Un territoire rural fragile et peu connecté

A l'échelle du milieu rural, et compte tenu de ses spécificités, les transports en général et celui des personnes, en particulier, posent des défis importants:

- L'espace rural est globalement peu intégré au périmètre péri-urbain ; peu connecté ou mal desservi par des transports publics en commun suffisants et de qualité ;
- Certaines carences spécifiques aux aires rurales relèvent de la faible couverture spatiale, - disponibilité de routes rurales durables-, et ce malgré le programme national des routes rurales (PNRR2 qui a permis de connecter plusieurs communes rurales et Douars) ;
- Le problème des capacités humaines et des moyens limités se pose avec acuité pour certaines communes rurales qui ne peuvent bénéficier de plus de 1 ou 2 M de DH de budget. Des moyens largement insuffisants face à l'ampleur des projets à réaliser.<sup>18</sup>
- Le transport mixte, qui apporte une certaine réponse en matière de mobilité pour les usagers en milieu rural pose de sérieux défis en matière de sécurité, d'hygiène et de respect de la dignité humaine. Il est destiné à une population vulnérable avec un pouvoir d'achat très limité travaillant généralement dans les secteurs de l'agriculture ou du commerce.

#### e. Des transports publics en commun insuffisants, inadéquats et peu accessibles

Les besoins grandissants en mobilité des personnes augmentent, et avec eux les disparités sociales. Si le véhicule particulier continue à s'imposer comme ultime recours pour se déplacer, une telle situation ne serait ni économiquement soutenable, ni socialement équitable, ni écologiquement vivable. A titre d'illustration des besoins des populations, rien qu'au niveau de l'agglomération de Casablanca : 15 millions de déplacements par jour sont prévus à l'horizon 2030 contre 11 millions en 2020, et 1,3 million voitures en 2030 contre 320 000 voitures en 2020<sup>19</sup>.

De surcroît, les transports publics sont parfois caractérisés par un manque de propreté et de sécurité et ne sont pas adaptés et accessibles aux personnes âgées et à mobilité réduite. Les

---

<sup>17</sup> Audition des Collectivités territoriales de la Région de Casablanca-Settat ; octobre 2020

<sup>18</sup> Audition des Collectivités territoriales de la Région de Casablanca-Settat ; octobre 2020

<sup>19</sup> Auditions des acteurs locaux : Wali de la région de Casablanca-Settat, Président du Conseil de la commune de Casablanca et représentants de CASA-Transport SA au sein du CESE, septembre 2020.

tramways, les BHNS et le train à grande vitesse, représentent aujourd’hui une alternative durable et accessible pour ces usagers.

#### f. Un secteur des taxis à la gouvernance archaïque

Le programme de renouvellement de la flotte des taxis, doté d’un budget de 4Mrd de DH, a atteint un niveau de renouvellement de 54% à l’échelle nationale et de 85% à l’échelle de Casablanca. Cependant, il n’a pas réussi à intégrer des voitures électriques, laissant ainsi passer l’occasion d’une vraie transition vers une mobilité durable.

De surcroît, le secteur des grands et des petits taxis souffre d’une fragilité structurelle et organisationnelle, aggravée par des situations de précarité de ses employés qui opèrent à la frontière de l’informel, sans couverture sociale, avec un grand risque de perte d’emploi, sans retraite).<sup>20,21</sup>

D’autres carences dont souffrent le secteur des taxis sont d’origine réglementaire : comme le port de la ceinture de sécurité non-obligatoire, deux voyageurs pouvant s’installer dans le siège du passager avant d’un grand taxi.

Enfin, le système actuel de gestion des agréments de taxis semble freiner son propre essor en tant que secteur contributeur à la mobilité durable. En effet, le système d’octroi des agréments manque de transparence, sans oublier la pratique de transfert non officiel du droit de jouissance entre personnes qui empêche l’identification du véritable détenteur.

#### g. Une pollution continue menaçant d’altérer la qualité de l’air et la santé des citoyens

Concernant les externalités négatives relatives à l’environnement, la qualité de l’air et son impact sur la santé, Casablanca détient le triste palmarès de la ville la plus polluée du pays à cause d’un trafic routier intense, suivie de Marrakech et de Fès<sup>22</sup>.

Cette situation résulte principalement des problématiques de l’intensité du trafic routier et du congestionnement qui en résulte, aggravé par la circulation de poids-lourds, d’utiles et de tous types de véhicules à moteur thermique (majoritairement diesel, EURO-4). Ces derniers sont responsables du phénomène de pollution global, et d’émission de GES qui peut causer des troubles respiratoires, des crises d’asthmes et des maladies cardio-vasculaires...

Dans un autre registre, le transport routier logistique est le secteur le plus consommateur d’énergie et est par conséquent le plus émetteur de pollution locale et globale. Ce secteur souffre de plusieurs défis en particulier<sup>23</sup> :

- La durabilité et l’empreinte carbone ne sont pas vraiment à l’ordre du jour ;
- L’électrique est toujours considéré, à tort, comme coûteux ;
- Des difficultés de passage à la digitalisation ;
- La faible coordination et adhésion des acteurs qui conduit au blocage des réformes, dans l’absence de syndicats fortement engagés dans le secteur ;
- Le besoin d’un changement du cadre de gestion des contrats d’agrément ;
- La prédominance de l’informel, avec tous les risques et difficultés qui en découlent.

---

<sup>20</sup> Audition de la Fédération des taxis ; octobre 2020

<sup>21</sup> Audition de la Direction régionale de l’équipement et des transports ; octobre 2020

<sup>22</sup> Audition au sein du CESE de la Fondation Mohammed VI pour la protection de l’environnement et du Prof. Nejari dans le cadre de l’étude portant sur la qualité de l’air de Casablanca ; octobre 2020

<sup>23</sup> Auditions des différents acteurs au sein du CESE, 2020.



Il convient de signaler aussi que la part du rail dans le transport des biens et des marchandises a beaucoup baissé, alors qu'il peut jouer un relais alternatif durable et viable au transport routier.

#### **h. Une réglementation incomplète et peu effective et une gouvernance locale complexe**

La coordination indispensable entre les services responsables de l'organisation des moyens de transport au niveau des territoires est insuffisante. Le cadre réglementaire actuel souffre de carences qui se manifestent à différents niveaux : d'abord des mécanismes de gouvernance encore complexes ou non effectifs, du fait du récent chantier de la régionalisation avancée qui transfère des pouvoirs de l'Etat central vers les territoires, ensuite l'absence d'exigences de durabilité des moyens de transport dans les textes de lois et enfin le manque de moyens suffisants.

Les responsabilités du secteur du transport (routier, ferroviaire et des marchandises.) relèvent de plusieurs ministères qui agissent directement ou indirectement au niveau des politiques, des stratégies et de leur mise en œuvre, cette multiplicité d'intervenants rend la gouvernance de gestion du secteur difficile.

La multiplicité des intervenants, prolifération d'études, de stratégies peu convergentes et de plans non intégrés, conduisent à une grande fragmentation de l'action publique à différentes échelles et à son inefficience.

**De telles carences et défis doivent interpeller les pouvoirs publics afin de reconsidérer le système de transport actuel dans son ensemble. L'acte d'investir doit être entièrement repensé et doit inclure au-delà des analyses descriptives qui n'intègrent pas les coûts non économiques directs et indirects impérativement comment améliorer les points suivants : l'accès à l'éducation, aux opportunités d'emploi, aux lieux de vie et à la culture, l'optimisation du temps de trajet, la cohésion sociale, les besoins sectoriels et l'attractivité des territoires, la consommation d'énergie, l'empreinte carbone, la qualité de l'air, la santé, le bien-être, etc.**

### **5. Les perspectives de développement immédiat et prospectif de la mobilité durable**

#### **a. Une vision résolument tournée vers l'avenir : d'un système de transport déficitaire vers une économie viable de la mobilité durable**

La vision et les perspectives de développement d'une mobilité durable se réfèrent d'abord à l'exercice des droits fondamentaux et reposent sur des principes fondateurs et des objectifs, à savoir :

- Accessibilité, équité et solidarité ; impliquant une réduction de la dépendance au véhicule personnel, grâce à une offre de transport en commun de qualité et des déplacements optimisés ;
- Viabilité et valeur-ajoutée économiques ; impliquant une réduction de la dépendance énergétique aux sources d'énergies fossiles en particulier ;
- Préservation des ressources naturelles, de la qualité de l'air et de la santé ; impliquant une réduction de l'empreinte carbone ;
- Il en résulte la durabilité comme point de convergence et force motrice de tout le processus.

L'atteinte des objectifs poursuivis s'inscrit dans le temps, d'une manière prospective et graduelle.



Le modèle de mobilité durable proposé, se veut soutenable et inscrit dans le cadre d'une économie globale de la mobilité, qui intègre l'innovation, au sens le plus large, y compris technologique et industrielle. Il repose sur une logique différente, davantage centrée sur l'individu, comme acteur de sa propre mobilité, ayant pour but d'optimiser ses déplacements pour qu'il en tire le meilleur parti. A cet effet, l'élaboration de ce modèle de mobilité durable doit intégrer en amont les politiques sectorielles, l'aménagement du territoire, l'équipement et l'urbanisme, comme processus structurant de l'accessibilité aux activités économiques et culturelles, ainsi que la planification des déplacements, urbains et ruraux, qui réduisent les fractures spatiale et sociale.

En plus des besoins des citoyennes et citoyens en matière d'accessibilité aux services administratifs et sociaux de base, ainsi qu'aux lieux de vie, aussi bien dans le milieu rural qu'urbain, la mobilité doit intégrer les objectifs de développement durable pour davantage d'impacts socio-économiques palpables, comme l'amélioration de la condition sociale, l'accès à l'emploi, le droit à un cadre de vie meilleur, à un environnement sain et au bien-être.

Les enjeux liés à la mobilité constituent à cet égard des opportunités de développement voire des leviers de transformation de plusieurs secteurs et domaines: énergie, commerce, environnement, aménagement, industrie ; éducation, emploi, culture, loisirs, santé...

En tirant partie du levier de la transition écologique, amorcée à travers la planète, le gisement de la mobilité durable peut contribuer à une relance économique forte, inclusive et mobilisatrice des potentialités locales, que Sa Majesté le Roi a appelé de ses vœux dans son discours inaugural de la nouvelle année législative 2020.

Le Maroc est appelé aujourd'hui, plus que jamais, à accélérer les réformes des secteurs clés de son économie, dans le cadre de son NMD. A cet effet, l'ensemble des acteurs économiques, les pouvoirs publics et la société civile, sont invités à considérer de nouvelles approches et solutions en matière de transport, dans le cadre d'une transition écologique et énergétique globale, telle qu'adoptée par de nombreux pays développés et émergents.

Le modèle recherché repose également sur des approches économiques innovantes qui comptabilisent l'empreinte carbone, réduisent les externalités négatives et la dépendance énergétique, et convertissent les défis et déficits en opportunités de création de valeur-ajoutée pour davantage de solidarité et d'équité dans le financement de la mobilité.

Afin de parachever cette vision résolument tournée vers l'avenir, il convient de réaliser toutes les prérequis économiques et réglementaires découlant des recommandations proposées dans ce modèle de développement de la mobilité durable et les considérer comme des outils d'aide à la décision.

Pour ce faire, différents mécanismes sont alors envisageables, à différentes échelles des territoires et selon une approche progressive qui liste l'ensemble des solutions techniques possibles et les aménagements adéquats en matière de gouvernance, de législation, d'organisation, de technologie, de modèle économique et de son financement.

**b. D'abord, des mesures de rattrapage s'imposent à très court terme, visant l'atténuation des externalités négatives, l'amélioration de l'accessibilité et la réduction des inégalités spatiale et sociale**

- La réduction drastique des externalité négatives, grâce aux aménagements des infrastructures pour les piétons et les cyclistes, dans le cadre d'un plan de mobilité active , à savoir : la mobilité électrique incluant la moto électrique, les taxis électriques , l'accélération

du passage à l'EURO-6 ; les plateformes logistiques, la circulation différenciée et la gestion intelligente du trafic routier grâce à la digitalisation ; et l'exemplarité de l'Etat pour l'amorçage de la mobilité durable ;

- Le déploiement des services sociaux et administratifs de proximité en milieu rural, avec un recours raisonnable et responsable à la digitalisation. L'aménagement davantage de routes rurales durables (mieux conçues et maintenues) ; et le développement d'une nouvelle génération du transport mixte (durable, professionnalisée et ouverte à l'investissement) ;
- L'intégration des acteurs de l'informel comme contributeurs à l'émergence d'une économie nouvelle, globale, innovante et incluant l'ensemble des métiers de la mobilité durable.

**c. Ensuite, un développement prospectif et graduel, entre le court, le moyen et le long terme, visant le développement d'une mobilité durable, multimodale, solidaire et économiquement viable**

- Des initiatives structurantes à consolider, grâce au transport électrique collectif de masse tels que les bus/mini-bus électriques, les BHNS, le tramway, le TGV et particulièrement le TER (Train express régional), connectant le milieu urbain au monde rural, d'une manière complémentaire de l'aérien ;
- Des solutions technologiques innovatrices à considérer, en matière de mobilité électrique, incluant la création de plus de stations et bornes de recharge, des parkings relais durables dotés de capacités énergétiques solaires, ainsi que des innovations prometteuses en matière de GNV, d'hydrogène vert, de pile à combustible, etc. toutes ces solutions durables doivent être développées dans le cadre d'une politique industrielle orientée vers la production locale et promotrice des niches nationales soutenues par la commande publique de l'Etat.
- Un nouveau modèle économique, plus solidaire, grâce à une fiscalité équitable et des mesures incitatives, qui intègre la réduction des externalités négatives (empreinte carbone, risques sanitaires, surconsommation d'énergie...), des financements pérennes et une tarification équitable;

**d. Enfin, un tel modèle ne peut devenir pérenne que sous plusieurs conditions**

- L'élaboration d'une vision partagée, fixant des objectifs nationaux clairs, alignée sur le nouveau modèle de développement, et conforme aux engagements internationaux en matière de réduction des émissions de GES et de la dépendance aux énergies fossiles ;
- Des lois consolidées et effectives à l'échelle des territoires et des normes qui intègrent explicitement les exigences de la durabilité des infrastructures, des moyens de transport et des services associés. A cet égard, la loi de finances devrait servir d'outil de régulation et de promotion des solutions bas-carbone, visant la neutralité carbone à l'horizon 2050 ;
- Des politiques publiques convergentes en matière de santé, d'environnement et de transport qui se basent sur des stratégies sectorielles intégrées et des plans de développement territoriaux, qui intègrent l'urbanisme et l'aménagement du territoire rural au cœur du dispositif de la mobilité des personnes et de leurs biens ;
- La création de nouvelles formes d'organisation des déplacements (urbains PDU et ruraux PDRU), réservant une place centrale aux transports en commun durables et performants, au lieu du "tout automobile" et du "tout essence ou diesel" ;
- La prise des décisions concertées localement, entre élus, partenaires sociaux et acteurs techniques, pour le choix des solutions de mobilité les plus pertinentes, intégrant la veille,

le suivi, l'évaluation et la mesure d'impacts socioéconomiques et environnementaux. En effet, les compétences en matière de mobilité des personnes et de leurs biens ne peuvent relever exclusivement du ressort des administrations et des élus, mais doivent intégrer le citoyen et l'ensemble des acteurs de la société au processus décisionnel ;

- Un modèle d'éducation, de formation, de recherche, d'innovation et d'industrie de la mobilité durable plus intégrateur et plus ambitieux, sans quoi le développement d'une industrie automobile florissante serait sérieusement menacé.

La mise en œuvre de cette transition vers une économie viable de la mobilité durable passe par une stratégie globale, intégrée et inclusive, accompagnée d'une réglementation effective et d'une gouvernance efficace, ainsi que d'une véritable intégration des politiques de développement socioéconomiques à l'échelle des territoires.

La conduite du changement nécessite l'adhésion des acteurs pour la mobilisation des moyens humains, techniques et financiers afin d'asseoir une nouvelle culture citoyenne, intégrant les bonnes habitudes, attitudes et comportements civiques . Tout en réalisant des ajustements, aussi bien législatifs qu'institutionnels, en matière de gouvernance et de financement.

Cela contribuera également à l'amélioration de la résilience des territoires, en général, et de toute une économie de la mobilité durable, grâce aux choix pertinents des communes en matière d'infrastructures, des équipements, des modes de transport et des services durables accompagnée d'une gestion plus efficiente, mutualisant les moyens matériels et les ressources humaines disponibles.

Les territoires pourraient ainsi réaliser un saut qualitatif et quantitatif, en tirant parti de leur propre capital humain, s'ils réussissent à concevoir leurs propres modèles de mobilité active et de transports collectifs durables et spécifiques aux besoins de leurs populations et de leurs modes de vie adaptées à tous les espaces et échelles (ville, quartier, commune et douar). en instaurant des solutions frugales, écologiques, sécurisées, fiabilisées et qui atténuent les inégalités territoriales par davantage d'inclusion sociale, de solidarité et de respect de l'environnement.

## 6. Les recommandations du CESE

Les recommandations du CESE qui sont de natures stratégique, opérationnelle et d'accompagnement émanent d'une vision intégrée, résolument tournée vers l'avenir. Elles découlent des perspectives, à considérer comme éléments de précision, et sont conçues pour servir d'outil d'aide à la décision à l'intention des acteurs institutionnels et l'ensemble des opérateurs économiques, afin de permettre une exploitation effective et progressive du potentiel de développement de la mobilité durable exposée dans le rapport.

### **MD-R01 : Ériger les transports des personnes et de leurs biens en un secteur structurant de l'économie et en levier de développement durable des territoires**

- en organisant d'urgence un large débat public national et régional pour repenser le "modèle de transport" actuel, dans le cadre du nouveau modèle de développement auquel aspire le royaume ;
- en considérant les transitions écologique et énergétique comme une opportunité à saisir et un levier de développement socioéconomique, qui devraient conduire, à court terme, à la réduction drastique des importations massives de pétrole et de véhicules à moteurs thermiques, au bénéfice du développement des EnR et des moyens de transport durables ;

- en améliorant l'accessibilité pour tous les citoyennes et citoyens à des moyens de transport en commun durables et en développant les infrastructures rurales durables, limitant ainsi la dépendance au véhicule particulier et réduisant les fractures spatiales et sociales. A cet égard l'Etat est appelé à assurer un rôle stratégique clé dans la conduite du changement ;

**MD-R02 : Elaborer un cadre législatif, réglementaire et normatif harmonisé, cohérent, adapté et effectif, et prendre des mesures correctives, à court terme, favorisant la mobilité durable**

- en consolidant les textes réglementaires sous la forme d'une Loi-cadre visant la transformation des transports vers une mobilité durable effective, en explicitant ses exigences ;
- en adoptant rapidement les réglementations, dont celle relative à l'effectivité de l'EURO-6, à partir de 2021, tout en préparant le passage à l'EURO-7, à l'horizon 2023;
- en établissant un label de classification des véhicules par niveau d'émission de GES et de PM, afin de permettre le recours à la circulation différenciée dans les agglomérations et les zones soumises au risque de pollution ;
- en accélérant l'exécution du contrat-programme de développement des plateformes logistiques routières à la périphérie des villes, tout en assurant leur connexion au rail ;
- en réformant le système de gouvernance des taxis, en le professionnalisant et en étudiant sa possible libéralisation. Il convient également de repenser profondément le processus d'octroi, de gestion des agréments et de redistribution des recettes ;
- en instaurant un Plan de gestion intégrée des déchets issus des moyens de transport, tout au long de leur cycle de vie, en privilégiant leur recyclage et valorisation locale ;
- en mettant à niveau le Code de la route et de la sécurité routière, d'une manière compatible des principes de la mobilité durable, améliorant l'accessibilité et limitant le risque pour les usagers et l'environnement ;

**MD-R03 : Veiller au respect des engagements internationaux du pays et à la convergence des politiques publiques en matière de mobilité et à leur mise en œuvre à l'échelle des territoires**

- en se dotant d'une vision et d'une stratégie nationale, alignées sur les objectifs des agendas de développement durable 2030 et l'objectif carbone neutre, dans le cadre de la vision Maroc 2050. A cet effet, il convient d'inciter les 12 régions à se doter de leurs propres feuilles de routes régionales de la mobilité durable. Ces dernières permettraient la consolidation d'une feuille de route nationale déclinée sur le territoire sur la base d'objectifs clairs, mesurables et révisables annuellement ;
- en intégrant les besoins en mobilité durable aux exigences urbanistiques, d'aménagement du territoire et de planification. A ce titre, il serait judicieux de compléter les SDAU et les PDU par des PDRU (Plans des déplacements ruraux). Ces derniers devraient optimiser les déplacements, en tenant compte des principes de proximité des services de base et des besoins des secteurs de l'économie ;
- en incitant les élus locaux à porter davantage de projets conformes aux préconisations des PDU, et futurs PDRU, et aux exigences de durabilité, dans le cadre d'actions concertées avec les différents acteurs, en les impliquant dans le processus décisionnel ;

#### **MD-R04 : Optimiser la coordination et les modes de gouvernance entre les niveaux central, inter et intra-territoriaux en matière de mobilité durable**

- en mettant en place une Commission interministérielle, dotée d'extensions régionales, en charge de la mobilité durable, pour remédier aux risques de chevauchement des compétences, de dilution des responsabilités et d'éparpillement des moyens ;
- en étudiant l'opportunité de la création de la fonction d'observatoire de la mobilité des personnes, sous forme d'une cellule de compétence indépendante au sein des territoires, afin d'assurer la veille et de produire des indicateurs pertinents et consolidés sur la situation des transports et de leurs impacts ;
- en accélérant l'effectivité des lois relatives au transfert des prérogatives aux régions et collectivités territoriales. A cet égard, il convient de renforcer le rôle et les moyens des ECI dans le domaine du transport durable et particulièrement celui de la mobilité inter-communes rurales ;
- en fédérant les acteurs locaux autour de projets communs, en mutualisant les moyens des petites communes, créant ainsi des conditions propices pour faciliter la promotion des projets, améliorer les capacités d'investissement et les retombées positives pour les populations ;

#### **MD-R05 : Déployer progressivement des solutions techniques et technologiques durables, compatibles avec les besoins de toutes les catégories d'utilisateurs et adaptées aux différentes échelles territoriales**

- en mettant en place un Plan national et des programmes régionaux pour la mobilité active qui promeut la marche non contrainte et le vélo, dans des conditions de sécurité optimales, avec une mise à niveau du Code de la route ;
- en accélérant la réalisation du Programme national des routes rurales, dans une version durable (PNRR-D) pour davantage de résilience, et développer en parallèle le transport mixte durable afin de le rendre plus attractif à l'investissement en le professionnalisant ;
- en déployant en amont des infrastructures techniques durables, telles que les stations et les bornes de recharge électriques, adaptées à d'autres carburants durables (le GNV, ou encore l'hydrogène), grâce au recours à l'aménagement tactique qui facilite l'expérimentation et le choix des moyens les plus pertinents ;
- en encourageant résolument les solutions durables alternatives au véhicule personnel et au moteur thermique : bus/BHNS urbain, mini-bus et autocar interurbain, tramway (petit, léger et agile), avec davantage d'inter-modalité et de multimodalité, grâce au déploiement de gares, d'aires de co-voiturage, de parkings relais durables et au levier de la transformation digitale ;
- en privilégiant, à court terme, les solutions électriques au lieu du véhicule personnel, telles que les motocyclettes électriques développées et produites localement. ainsi qu'à l'occasion des programmes de renouvellement des flottes de transport, comme les taxis et les utilitaires, en choisissant des villes pilotes, de petites à moyennes tailles, afin d'en démontrer la pertinence et en mesurer l'impact ;
- en poursuivant l'extension de la LGV et du TGV vers les régions les moins desservies, d'une manière complémentaire avec l'aérien, tout en développant un réseau TER (Train express régional) comme mode relais et structurant de la mobilité durable entre le périmètre urbain/péri-urbain et le monde rural ;

**MD-R06 : Mettre progressivement en place un modèle économique de la mobilité durable, intégrant la condition sociale, la qualité de l'air, l'état de santé et le bien-être des populations**

- en mettant en place une taxe sur l'empreinte carbone pour les véhicules polluants, bonus - malus écologiques, comme levier de financement équitable de la mobilité durable, dans le cadre d'une stratégie globale et intégrée ;
- en pré-affectant des budgets spécifiques aux collectivités territoriales et en développant des financements pérennes, issus des économies réalisées sur le plan des coûts sociaux et environnementaux des externalités négatives évitées grâce à la mobilité durable, ou encore des recettes de la taxe carbone ;
- en renforçant les moyens du FART, en mobilisant les financements domestiques privés dans le cadre de PPP, ainsi que les financements internationaux spécifiques, comme ceux du Fonds vert pour le climat (FVC de l'ONU) ;
- en mettant en place des crédits à taux préférentiels et des subventions régionales pour l'achat de véhicules répondant aux exigences de la durabilité, ainsi que les mécanismes d'une tarification équitable du kWh à la station/borne de recharge, afin d'inciter les citoyens à recourir à la mobilité électrique ;
- en développant une tarification différenciée pour différentes catégories d'usagers dûment identifiables. Ainsi des tarifs réduits, voire même la gratuité, pourraient être appliqués aux écoliers, étudiants, chercheurs d'emploi, retraités, personnes en situation de handicap... ;
- en incitant les entreprises à participer au financement de la mobilité durable, dans le cadre d'une démarche RSE effective, à travers la contribution au ticket mobilité, voire le financement d'un mode de transport individuel ou collectif ;
- en intégrant l'actif de l'informel par le biais de la professionnalisation des métiers et la libéralisation des services de la mobilité, y compris les taxis, sur la base de cahiers des charges explicitant les exigences de durabilité ;
- et en traduisant, enfin, l'ensemble des mécanismes et modes de financement durables au niveau de la Loi de finances, de manière à stimuler le développement de la mobilité durable, ses métiers et savoir-faire locaux ;

**MD-R07 : Promouvoir la formation, la recherche, l'innovation, l'intégration industrielle, ainsi qu'une culture de la mobilité durable**

- en élaborant des programmes de formation initiale et continue, dans tous les domaines et métiers de la mobilité durable, destinés à tous les acteurs, afin d'améliorer et de renforcer les compétences des ressources humaines, y compris des élus, à l'échelle des territoires ;
- en investissant massivement dans la recherche scientifique et le développement technologique. A cet égard, il convient de renforcer les moyens de l'IRESN, de façon à pouvoir coordonner l'innovation, industrialiser les produits, les procédés de fabrication et les services délivrés ;
- en reconsidérant la mobilité au-delà de sa dimension énergétique et écologique, en tant que secteur créateur de richesses et d'emplois. Elle constitue à cet égard un enjeu industriel de premier plan, et qui invite à renforcer les capacités industrielles locales des transports individuels et collectifs, dont le ferroviaire et son écosystème : développement, production, maintenance... ;

- en facilitant le partenariat public-privé, dans le cadre de contrats Etat-Région pour l'innovation territoriale frugale et en saisissant les nouvelles opportunités d'amélioration du taux d'intégration industrielle locale sur l'ensemble de la chaîne de valeur et des métiers de la mobilité durable ;
- en mobilisant les financements durables et incitatifs, comme le Crédit impôt recherche innovation (CIRI), impliquant les régions dans le financement de la recherche scientifique et industrielle, dans le cadre de programmes intégrés régionaux, collaboratifs et élargis à l'échelle Africaine ;
- et en adoptant une stratégie de communication et de sensibilisation des citoyennes et citoyens à la mobilité durable à travers des contenus pédagogiques portant sur l'environnement, l'état de santé et les progrès technologiques, des programmes audiovisuels et sur les réseaux sociaux, impliquant l'ensemble des partenaires sociaux.

## Annexes

### Annexe 1 : Liste des organismes auditionnés

Le Conseil économique, social et environnemental tient à exprimer ses vifs remerciements aux différents acteurs, organismes et institutions ayant participé aux auditions organisées par le Conseil. Leurs idées, contributions et propositions respectives ont été d'un grand apport dans l'élaboration du présent avis.

Qu'ils en-soient tous remerciés

Type	Organismes
Départements et Institutions publics	Ministère de l'intérieur

	Ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'eau, Direction régionale (Marrakech-Safi).
	Ministère de l'Énergie, des Mines et de l'Environnement.
	Ministère du commerce, de l'industrie, de l'économie verte et numérique
	MASEN
	Institut de Recherche en Énergie Solaire et Énergies Nouvelles IRESEN
<b>Fondations et associations</b>	Fondation Mohammed VI pour la protection de l'environnement
	<del>Fédération des taxis</del> Fédération nationale des professionnels du transport et des taxis
	Fédération du transport et de la logistique
	Association Marocaine Des Présidents Des Conseils Communaux AMPCC
<b>Acteurs locaux</b>	Collectivités territoriales de la Région de Casablanca-Settat
	Agence urbaine de Casablanca
	Wilaya de la région de Casablanca-Settat
	Direction régionale de l'équipement de Marrakech-Safi
	SDL Casa Transport
<b>Experts</b>	Pr. Nejari dans le cadre du Programme Air-Climat
	Mme Stefanie Sohm, Coordinatrice principale de la plateforme mobilité durable
	Mme Lalla Nouzha Alaoui, membre du CESE

## Annexe 2 : Liste des membres de la commission chargée des affaires de l'environnement et de développement durable

<b><i>Catégorie des Experts</i></b>
Ilali Idriss
Lamrani Amina
Mokssit Abdellah
Sasson Albert
<b><i>Catégorie des Syndicats</i></b>
Baba Aabane Ahmed
Bensami Khalil
Boujida Mamhamed



Boukhlaifa Bouchta
Bouzaachane Ali
Chahbouni Nouredine
Laabaid Abderrahim
Rouchati Mina
Zidouh Brahim
<b><i>Catégorie des Organisations et Associations Professionnelles</i></b>
Faher Kamalddine
Bencherki Abdelkrim
Mouttaqi Abdellah
Riad M Hammed
Ziani Moncef
<b><i>Catégorie des Organisation et Associations œuvrant dans les domaines de l'économie sociale et de l'activité associative</i></b>
Alaoui Nouzha
Gaouzi Sidi Mohamed
Ksiri Abderrahim
Benkaddour Mohamed
Sijilmassi Tarik
<b><i>Catégorie Membres de Droits</i></b>
Amina Bouayach
Mohamed benalilou
Yazami Driss

#### Experts ayant accompagnés la commission

<b>Expert permanent au Conseil</b>	<b>Mme. Yasmina Doukkali</b>
<b>Traducteur</b>	<b>Mr Mostafa Ennahhal</b>