



REVUE DES ETUDES MULTIDISCIPLINAIRES EN SCIENCES ECONOMIQUES ET SOCIALES

Numéro 8

Janvier – Juin 2018

**PROXIMITÉ, GOUVERNANCE ET INTELLIGENCE TERRITORIALE :
POUR CONSTRUIRE LA VILLE DE DEMAIN**

**PROXIMITY, GOVERNANCE AND TERRITORIAL INTELLIGENCE :
TO BUILD THE MOROCCAN CITY OF TOMORROW**

OUAZIZ ALI

Doctorant

Chercheur associé à LASTIMI/EST de Salé

FLSH

Université Ibn Tofail Kenitra - Maroc

ouaziz@hotmail.com

Pr. AHMED ELKEHAL

Professeur d'Enseignant Supérieur

FLSH

Université Ibn Tofail Kenitra - Maroc

Résumé :

Quel avenir voulons-nous pour la ville et sur quel modèle créer sa croissance ? Cette question est au cœur du «Croisement des territoires» pour organiser le schéma postérieur d'aménagement, de développement durable et d'équité des territoires.

La performance territoriale se mesure sur la valeur ajoutée économique, sur des modèles de performance territoriale par son aménagement et selon le modèle d'équilibre territorial dans l'objectif d'égalité à vocations territoriales conciliables, afin de réussir les transitions de la rétrospective à la prospective de la ville de demain.

Les ajustements, fondés par la vision d'espaces et de localités communes, voire collectives dans les villes, sont exigeants d'agréments de façon non intégrale, des évolutions en actions et de reconfiguration des urbanités courantes ; ces mouvements admettent de dévoiler des éloignements et des adaptations entre les logiques absolues de l'urbanisme et de l'aménagement d'une part, et le résultat social du territoire.

Cet article traite de certains enjeux proposés par l'émergence d'espaces et de lieux publics, voire communautaires, pour la valorisation du patrimoine territoriale dans une perspective de gestion territoriale et de rééquilibrage des économies régionales.

Deux logiques principales et leur confrontation peuvent nous aider à expliciter notre problématique, sur la base des deux axes suivants :

- 1. PROXIMITÉ TERRITORIALE ET GOUVERNANCE DE LA VILLE ;**
- 2. INTELLIGENCE TERRITORIALE : INNOVATION ET RÉALITÉS DES INTERACTIONS.**

Mots clés : Proximité, Urbanisme durable, Innovation, Gouvernance, Intelligence territoriale.

Abstract

What future do we want for the city and on what model create its growth? This question is at the heart of the "crossing of the territories" to organize the posterior schema development, sustainable development and equity of the territories.

The territorial performance is measured on the added economic value, on models of territorial performance by its development and according to the model of territorial balance in the objective of equality to territorial vocations reconcilable, in order to succeed the transitions of the retrospective at the foresight of the city of tomorrow.

The adjustments, based by the vision of spaces and localities commons, or collective in the cities, are demanding to decorate in a non-integral, of developments in actions and reconfiguration of urbanities common; these movements admit to unveil of deportations and adaptations between the absolute logic of the planning and development on the one hand, and the social outcome of the territory.

This article discusses some of the issues proposed by the emergence of spaces and public places, or even in the community, for the enhancement of heritage territorial in a perspective of territorial management and for rebalancing of regional economies.

Two main logical and their confrontation can help us to clarify our problem, on the basis of the two following axes:

- 1. Territorial proximity and the governance of the city;**
- 2. Territorial Intelligence: innovations and realities of interactions.**

Keywords: Proximity, sustainable urban planning, innovation, governance, territorial intelligence.

Introduction

Si l'aménagement du territoire est considéré comme l'une des clés de la compétitivité des villes et des territoires en général. Cette dernière est de nos jours étroitement liée, aussi bien dans les pratiques que dans les réflexions théoriques. En effet, l'innovation territoriale nécessite de plus en plus de compétences différentes et d'actifs complémentaires. Le rôle du territoire dans la dynamique des réseaux d'innovation a suscité de nombreux débats et de la littérature traitant cette relation n'est pas moins excessive.

Notre but ici n'est pas de discuter des fondements épistémologiques à l'origine de la théorisation du concept de territoire, mais bien de montrer dans quelle mesure il est suffisamment pertinent, pour être à l'origine d'une conception nouvelle du développement des villes Marocaine « Africaines » et leur environnement territorial à base de la performance territoriale, qui se mesure sur la valeur ajoutée économique et sur des modèles de performance territoriale par son aménagement. Pour cela des clarifications d'aménagement du territoire sont essentielles à plusieurs degrés : celui du concept lui-même et du sens qu'il enferme des dimensions, les meilleurs formes pour l'appréhender et enfin celui des démarches à adopter pour l'analyser ou le développer, car selon les acteurs et les intervenants territoriaux la compréhension d'infrastructure intelligente se caractérise par l'équilibre territorial dans l'objectif d'égalité à vocations territoriales conciliables, afin de réussir les transitions de la rétrospective à la prospective de la ville de demain.

Nous présentons ici une méthode permettant d'analyser les comportements d'une telle injonction qui nous interpelle sur les ajustements fondés par la vision de la démarche d'une contribution intéressante aux réflexions d'espaces et de localités communes, voire collectives dans les villes accessibles, qui se basent sur le concept de planification urbaine et

d'aménagement architectural intelligent, de l'espace public du territoire, **c'est pourquoi qu'on est-il d'une hybridation territoriale d'un territoire donné ? Offre-t-il des ressources spécifiques de mobilité durable, du potentiel de proximité relationnelle des villes et de l'innovation sur la planification urbaine ?**

Nous nous restreindrons dans cet article à la problématique du choix de mettre à contribution une étude à partir d'une recherche portant sur l'interaction entre l'aménagement géographique et le croisement du territoire, nous nous interrogerons sur le sens précis de cette notion, ainsi que sur le rôle de la proximité territoriale dans le processus de mobilité durable et le potentiel de proximité relationnelle des villes(1), en nous appuyant sur des relations interpersonnelles et la facilité de communiquer influe sur la capacité d'innover un territoire.

Les aspects sociaux, cognitifs et communicationnels du territoire sont considérés, vitaux pour expliquer l'innovation qui prend place au sein de la ville. Les mêmes facteurs sont également identifiés en tant qu'obstacles qui nuisent les réalités d'innovation sur la planification urbaine(2). Nous essayerons d'apporter des éléments de réponse à notre problématique par les hypothèses suivantes à savoir : la simple concentration d'acteurs doublée de la proximité physique du territoire, le détour par la littérature, nous permettra de cerner les avantages des réseaux d'innovation liés à la proximité spatiale. Certains enjeux proposés par l'émergence d'espaces et de lieux publics, voire communautaires, pour la valorisation du patrimoine territoriale dans une perspective de gestion territoriale et de rééquilibrage des économies régionales.

1. PROXIMITÉ TERRITORIALE ET GOUVERNANCE DE LA VILLE : NATURE D'UNE RELATION

Le contexte du caractère systémique de la mobilité durable¹ entreprend avec l'aménagement du territoire et l'occupation des sols, les activités économiques, sociale et les modes de vie, tout particulièrement en ville, mais également dans les liens entre les villes et les territoires. Des politiques économiques et industrielles ainsi que l'aménagement du territoire, d'urbanisme et de logement nous sollicitent à nous interroger sur un modèle urbain intégré. D'autre part, l'action publique doit porter une réflexion particulière à l'efficacité des offres et des usages de personnes et de biens, infrastructures, services et véhicules, mais aussi à l'environnement et au développement durable du territoire.

¹RESULTAT DE LA TABLE RONDE TRANSPORT ET MOBILITE DURABLE, DES DEBATS DE LA COMMISSION SPECIALISEE DU CONSEIL NATIONAL DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE REUNIE LES 9 JUILLET, 24 JUILLET, 12 SEPTEMBRE, 19 SEPTEMBRE, 17 OCTOBRE ET 12 NOVEMBRE 2014.

Le recours à l'innovation technologique et organisationnelle est important, il semble justifié de porter la modulation sur les leviers dépassant les approches traditionnelles, par mode, par technologie et par modèle à travers une approche systémique. Ces offres doivent également mieux prendre en compte les caractéristiques de personnes à savoir :

- Conditions de handicap ;
- Différents âges de la vie ;
- Situation socio-économique.

L'action publique territoriale en faveur d'une mobilité et de systèmes de développement durable s'inscrit dans un cadre fixé, selon le principe de subsidiarité et de reconnaissances en matière de lutte contre le réchauffement climatique, la pollution atmosphérique et le bruit, l'amélioration de l'efficacité énergétique, la promotion de l'activité physique, notamment des mobilités actives (marche, vélo...), elle participe aux objectifs de compétitivité de l'économie des villes et des territoires par les actions de solidarité, d'emploi et l'augmentation du pouvoir d'achat.

L'enjeu de la mobilité durable aux territoires est de plus en plus marqué par l'aménagement du territoire, l'occupation des sols, les activités économiques, sociales et les modes de vie, tout particulièrement en ville, mais également dans les liens entre les villes et les territoires. Les choix en matière de mobilité sectoriels sont donc indissociables des politiques économiques et industrielles ainsi que d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de logement et nous invitent à nous questionner sur un modèle urbain intégré.

Par ailleurs, l'action publique territoriale doit porter une réflexion particulière à l'efficacité des propositions et des utilisations des infrastructures, services et véhicules, mais aussi au développement de transports plus respectueux de la santé et de l'environnement avec des actions d'innovation technologique et organisationnelle en dépassant les approches traditionnelles, par mode, par technologie, par type de déplacements. D'autres facteurs influencent fortement les politiques de mobilité durable territoriale est ce par :

- le développement de l'économie du partage ;
- de déploiement de l'économie de l'usage ;
- la généralisation de nouveaux processus d'innovation ou de gouvernance par des méthodes collaboratives ;
- la sensibilité des personnes aux conséquences de leurs choix vis-à-vis des enjeux du développement durable ;

- la croissance de la responsabilité sociale et environnementale dans l'offre des services territoriaux.

Les fondements suivants doivent guider l'évolution de l'action territoriale publique et privée au sujet de mobilité durable par les modalités de gouvernance suivantes :

- Adaptation des modes de gestion territoriale (transports, énergie, environnement, territoires, social, urbanisme, aménagement, éducation, planification, santé, économie, industrie, handicap et accessibilité...), aux différents niveaux d'activité ;
- Réduction de la lourdeur administrative, visant une meilleure efficacité pour l'environnement, les entreprises et les citoyens ;
- Besoin d'équilibre et crédibilité du cadre légal et normatif au bénéfice des citoyens et des agents socio-économiques ;
- Évaluations préalables des projets territoriaux, tant globales que sectorielles, pour des impacts sociaux, économiques et environnementaux en faveur de proximité territoriale, perspectives de développement des villes, ressources, innovation et contraintes des changements globaux.

1.1. Proximité géographique du territoire et perspectives de développement local

La notion de territoire est étroitement liée à celle de proximité géographique, au sein d'un même territoire, les acteurs (entreprises, preneurs de décision, université...) sont considérés géographiquement proches. En effet, les acteurs se regroupent parce que la proximité géographique s'avère nécessaire à leurs interactions, dans la mesure où le processus d'innovation est intimement lié à ces interactions (cognitives, technologiques, institutionnelles, etc.) et s'appuie fortement sur l'ajustement mutuel comme mode de coordination de la proximité géographique des Espaces publics serait nécessaire à l'innovation.

L'analyse des liens entre proximité et innovation a donné lieu à plusieurs approches et plusieurs vertus sont, en effet, attribuées à la proximité géographique et justifient son importance dans le développement des interactions entre les acteurs partageant le même espace, ces interactions sont à même de promouvoir le processus d'innovation collective. Cependant, elles sont remises en cause dans la mesure où les réseaux d'innovation peuvent s'appuyer sur d'autres formes de proximité qui s'inscrivent dans des relations complexes de substitution/complémentarité avec la proximité géographique.

Deux vertus sont particulièrement attribuées à la proximité géographique et justifient son importance, c'est dans la réalisation d'une innovation collective d'urbanisme durable et de la proximité géographique d'une Architecture intelligente qui permet une meilleure transmission des connaissances et facilite la confiance des différents acteurs territoriaux.

De ce fait, il est indispensable d'inscrire tout aménagement territorial dans une perspective large de changement social², qui touche les pratiques, les mentalités et les représentations, qui mettent en œuvre collective les acteurs concernés par un même territoire, la capacité de ces derniers et leur niveau d'organisation à autant d'importance que les ressources contenues dans ce même territoire. Et c'est de là qu'apparaissent les oppositions souvent mises en titre entre territoires légèrement récompensés en ressources et qui connaissent des mouvements et d'autres, connues pour leurs richesses et qui s'enfoncent dans l'inactivité des ressources d'innovations et contraintes.

1.2. Territoires « communs »: ressources, innovation et contraintes

Dans le but d'évaluer la qualité des ressources³ territoriales disponibles dans la ville de demain, nous avons la vision que la qualité de la main d'œuvre locale soit jugée favorable aux besoins de l'innovation par la qualité des relations en satisfaisant la communication entre les acteurs de la région. Nous nous sommes également intéressés aux facteurs économiques en relation avec l'impact géographique sur la capacité d'innovation de la ville.

Le plus important facteur pour favoriser l'innovation dans la ville de demain est la formation qui vient au premier rang des facteurs d'innovation en général et apparaît importante aux entités du territoire. Viennent ensuite les ressources humaines locales, puis les facteurs liés à l'environnement (potentiel du marché, gouvernance territoriale publique et législation en matière d'innovation...). Les ressources financières locales ressortent parmi les principaux facteurs, il est intéressant de noter que les événements organisés au niveau de la région (journées d'étude, rencontres professionnelles...) sont cités parmi les facteurs ayant un impact sur l'innovation de la ville, avec la proximité physique de l'université et autre organisme de recherche, que nous croyons qu'ils ont un impact géographique très important.

Les obstacles qui nuisent à l'innovation sont liés principalement au financement de l'innovation, la faiblesse de la culture scientifique et technique des dirigeants territoriaux, l'insuffisance des compétences disponibles sur la ville, on éprouve de la difficulté à recruter et

²EN REPRENANT L'IDÉE DÉVELOPPÉE PAR ANGEON ET AL, L'ON PEUT DIRE QUE LE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL EST "PENSÉ COMME UN PROCESSUS QUI RELÈVE D'UNE DYNAMIQUE D'ACTIONS COLLECTIVES, INTENTIONNELLES ET FINALISÉES" (ANGEON ET AL. 2007 :47)), GÉODÉV.MA, VOL. 1, 2013.

³LES COMMUNICATIONS DE G. LAZAREV ET DE G. BENOÎT, GÉODÉV.MA, VOL. 1, 2013.

dans certains cas à retenir la main-d'œuvre qualifiée et l'insuffisance de l'information scientifique et technique est particulièrement ressentie par les dirigeants territoriaux.

La structure chargée de l'innovation, le profil des dirigeants, la culture et le climat social au sein de la ville sont autant de facteurs de contingence qui peuvent influencer sur la stratégie de l'innovation et inciter la ville à privilégier des types d'innovation spécifiques au détriment d'autres. La présence et l'efficacité d'une structure territoriale dédiée à la recherche et développement (R&D) contribue à la créativité dans les villes, stimule les échanges avec l'externe et accroît l'utilisation de sources d'information, elle dépend aussi bien du budget alloué à la R&D que de la qualité des ressources humaines affectées à cette structure.

Fonder une vision à long terme sur l'appréciation des potentialités actuelles des territoires principalement liée à celles des ressources territoriales et du projet de territoire, tout en connaissant les mutations pour agir avec une conscience anticipée des changements. La leçon évidente que l'on en tire concerne le besoin incontournable d'instruments scientifiques permettant de connaître les évolutions à venir et surtout, pour pouvoir guider l'action d'effectuer des typologies des changements probables à l'échelle des petites segmentations humaines. Ces instruments ne seront cependant utiles que s'ils permettent de répondre à des hypothèses applicables à l'échelle locale et surtout à l'échelle des territoires des communautés rurales. (Lazarev, 2013 b)

En somme, pour accroître l'innovation des villes de la région, notre étude suggère de favoriser le réseautage ou les collaborations entre la ville et les partenaires stratégiques, ces partenaires socio-économiques sont les institutions d'enseignement et de recherche pour les activités de conception recherche et développement, les fournisseurs pour les activités de production et les citoyens ou donneurs d'ordre pour les activités de conception et offres de services territoriales. La vision prospective⁴ de l'aménageur territoriale doit intégrer dans ses réflexions ces missions suivantes : Le rôle de l'État stratège, la régulation géographique, l'impact des différents secteurs économiques (comme le commerce, l'industrie, les services, la logistique, l'édition ...) et justice spatiale et sociale, autant de questions ouvertes aux aménageurs qui mériteront des analyses approfondies dans les années à venir. Les techniques d'information et de communication sont donc également un enjeu de l'aménagement du territoire pour le partage des ressources et des changements d'espace équitable.

1.3. De nouveaux espaces « communs » et changements globaux

⁴DUPUY GABRIEL, 2002, INTERNET. GÉOGRAPHIE D'UN RÉSEAU, PARIS, ELLIPSES, 160 PAGES
REMSES <http://revues.imist.ma/?journal=REMSES&page=index>

L'émergence et l'attraction des espaces publics, notamment des espaces⁵ perçus comme ceux de la centralité, sont plus souvent liées à la mise en scène du pouvoir public en général, et urbanistique en particulier, pour créer des espaces de rencontre ou de mixage social. Afin de mieux saisir le sens de cette émergence et de l'attraction, relativement nouvelle, d'espaces publics centraux et diversifiés, requiert d'ajouter à la simple observation des pratiques d'appropriation et de qualification par leurs usagers, un intérêt renouvelé pour les représentations et les attentes sociales qu'ils suscitent, sur les caractéristiques des relations de qualités « citoyen-territoire », attendues et fréquentes aux divers espaces publics de la ville, on relève en conséquence des représentations et des pratiques assez convergentes, pour toutes la population et surtout toutes localisations confondues. Par exemple, de l'importance assez largement reconnue et vécue de la qualité de centralité urbaine reconnue par les habitants à certains espaces publics, cette importance transparaît à la fois dans le discours qui institue la centralité aux yeux des habitants, dans l'énoncé des caractéristiques de l'espace qu'il doit contenir comme activités, remplir comme fonction et revêtir comme symbole et enfin dans les usages et modalités d'usage de ces espaces⁶. L'observation directe fait apparaître le caractère relativement ouvert de ces espaces par : la diversité, le mixage, et le côtoiement des différentes catégories socio-économiques territoriales.

Presque toutes les villes du Maghreb ont leur avenue ou boulevard « centraux », qui sont devenus régulièrement ou occasionnellement assez larges, à l'exclusion toutefois des extrêmes, pauvres ou aisés. On y vient pour voir et s'y faire voir, retrouver des amis, rencontrer des connaissances ou en créer de nouvelles. Par rapport à ce que représente l'idéal de l'espace public dans la tradition occidentale et avec toutes les réserves qu'on peut formuler à l'égard du point de vue normatif que les sciences sociales développent sur les espaces non occidentaux⁷, la ville islamique traditionnelle est souvent analysée comme un objet sans espace public, au sens occidental du terme, parce qu'elle apparaît en fait comme une somme de segments privés (Wirth, 1997).

La multiplication des espaces de centralité ou perte d'unicité du centre, considérée comme un des signes majeurs de l'éclatement, voire de la fragmentation, de l'espace urbain en urbanisation avancée offre aussi certaines spécificités qui méritent d'être relevées. Une accélération majeure au cours des deux dernières décennies n'est pas nécessairement un

⁵FRANÇOISE NAVEZ BOUCHANINE, LES ESPACES PUBLICS DES VILLES MAGHRÉBINES, ENJEU ET PARTIE PRENANTE DE L'URBANISATION, LABORATOIRE URBAMA, TOURS, FRANCE.

⁶LES COMMUNICATIONS DE G. LAZAREV ET DE G. BENOÎT, GÉODÉV.MA, VOL. 1, 2013.

⁷NAVEZ-BOUCHANINE, 2002, CITOYENNETÉ URBAINE ET INTERMÉDIATION SOCIALE, ACTES DU SÉMINAIRE DE RABAT, MARSEILLE, VILLES ET TERRITOIRES MÉDITERRANÉENS.

phénomène nouveau dans les villes maghrébines puisque nombre d'entre elles ont connu au moins deux centres dès les premières transformations urbaines majeures : le centre de la ville nouvelle et celui de la médina ou casbah. Même s'ils sont installés dans le prolongement l'un de l'autre, comme c'est le cas à la ville de Salé, de Rabat, Marrakech et de Casablanca. Ils occupent des places différentes dans les représentations comme dans les fonctions qu'on leur assigne, ils ont aussi généré de très longues dates des usages distincts, soit pour de mêmes publics qui usent des deux selon l'activité, le bien, le service et/ou le loisir recherché, soit pour des publics différents, mais qui en usent alors de manière plus exclusive. Cette densité correspond aussi à l'émergence d'une attraction particulière qui est loin d'être strictement locale et se définit par rapport à une zone urbaine beaucoup plus large, voire même à toutes les agglomérations territoriales. Cette attractivité périphérique introduit donc à la fois un type d'espace⁸ public différent de ceux produits par l'aménagement urbain institutionnel et une dynamique propre des rapports publique/privée au sein de quartiers informels, considérés souvent en bloc et à tort comme marginaux non planifiés géographiquement.

2. INTELLIGENCE TERRITORIALE : INNOVATION ET RÉALITÉS DES INTERACTIONS

Le but de la planification urbaine et de l'espace territorial constitue la condition sine qua non pour coordonner le développement économique, social, culturel et la création des villes dans toutes ses dimensions, tant quantitative que qualitatives⁹, dans le respect du cadre de vie des habitants contemporains ou postérieurs. La planification urbaine traduit la volonté des acteurs d'organiser leur espace en fonction d'un projet déterminé et aussi de possibilités diverses qui dépasse largement son cadre juridique et qui se repose d'abord sur une intentionnalité fonder sur un diagnostic de dynamismes et des impuissances d'un territoire,

Ils sont distingués certains degrés de planification urbaine en fonction de l'aire passionnée, de l'échéance ou de la perspective dans le temps et aussi du degré de domaines, elle est alors dite « planification stratégique ». Dans cette jouissance, elle repose alors sur une aptitude à évoquer les ultérieurs envisageables en effectuant appel à la prévisionnelle.

La planification urbaine ne peut se faire sans un procédé, en sus des actions, et aussi sans des spécialistes et professionnels, elle met rarement en jeu des théories sur le développement de la ville en dehors des approches fonctionnelles. Les procédures,

⁸LES COMMUNICATIONS DE G. LAZAREV ET DE G. BENOÎT, GÉODÉV.MA, OP. Cite.

⁹ABDELHADI RAOUNAK, INSTITUT NATIONAL D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME, RABAT, LA POLITIQUE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE : ESSAI ET BILAN, CRITIQUE ECONOMIQUE N° 8, ETE-AUTOMNE 2002, P. 263-271.

développées au cours des années, n'imposent pas de méthodes particulières, nous pouvons rappeler, dans ce sens, celle de l'urbaniste Maurice Rotival¹⁰.

Le sens de la ville se compose sur les rapports entre espaces bâtis et non bâtis, à travers les relations entre ces espaces et les habitants qui essayent de se les approprier par la reconnaissance de « valeurs identitaires », pour une nouvelle culture du territoire en rupture avec les pratiques et les croyances antécédentes (urbanisme technocratique ; urbanisme fonctionnaliste). On remarque en conséquence que la planification spatiale de l'époque était dirigée vers la mise en place des pôles d'activités autour des grandes métropoles territoriales. Cette opération aménageait un style de maîtriser la croissance des villes par la fixation des mouvements migratoires.

Le terme aménagement au sens large est introduit dans l'outil urbanistique, son champ d'action devient plus vaste et couvre toutes les communes, les provinces et préfectures, les régions et les villes. Il découpe un territoire donné en Plan d'Occupation des Sols (POS), difficile de concevoir si le POS¹¹ ne se posait pas sur des données claires et des buts d'aménagement qui se basent sur des idées nouvelles pour les villes de demain, en se basant sur les changements d'espaces publics et privés, afin d'arriver à un territoire intégré.

2.1. Une nouvelle idée de la ville, des milieux et des modes d'habiter

Se donner comme objet de recherche la nature dans la ville de demain qui aboutira en définitive à casser l'idée habituelle et de confronter deux approches, celle d'une objectivation de la naturalité des lieux urbains et celle de la subjectivité des cultures de la nature de chaque habitant, cette confrontation s'opère par une mise en relation des cultures de la nature des habitants à un territoire réel décrit dans toutes ses dimensions, physiques en particulier, et la connaissance exacte des lieux dans lesquels s'exercent les cultures de la nature à moyen décisif de décliner la relation de chaque habitant avec la dimension naturelle de son environnement territoriale.

L'approche géographique conduite à représenter la ville de demain comme un ensemble de milieux, prenant en compte tout ce qui fait la matérialité des lieux (pollutions, matériaux et formes du bâti...), elle implique aussi de représenter la relation de chaque

¹⁰MAURICE ROTIVAL, ESSAI DE PLANIFICATION ORGANIQUE DE L'ÎLE DE MADAGASCAR; PATRY J, REVUE DE POLITIQUE ÉTRANGÈRE, ANNÉE 1954, VOLUME 19, NUMÉRO 4.

¹¹LES DYSFONCTIONNEMENTS DE LA PLANIFICATION URBAINE ET DES TRANSPORTS URBAINS DANS LES VILLES ALGERIENNES DE SON AUTEUR TAHAR BAOUNI MAITRE DE CONFERENCES-CHERCHEUR: CHEF D'EQUIPE: TRANSPORT ET MOBILITE URBAINE : LABORATOIRE VILLE, URBANISME ET DEVELOPPEMENT DURABLE (VUDD). ECOLE POLYTECHNIQUE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME (EPAU) D'ALGER.

LE PLAN D'OCCUPATION DES SOLS (POS): «DELIMITE L'ESPACE PUBLIC, LES ESPACES VERTS, LES EMPLACEMENTS RESERVES AUX OUVRAGES PUBLICS ET INSTALLATION D'INTERET GENERAL AINSI QUE LES TRACES ET LES CARACTERISTIQUES DES VOIES DE CIRCULATION».

individu avec la matérialité des milieux comme Espaces verts et Transport public, en compagnie de la réarticulation entre géographie physique et géographie humaine et le retour de l'individu habitant dans l'analyse géographique des enjeux majeurs de l'aménagement du territoire, par la réflexion politique sur la ville de demain¹² et son développement durable.

Le programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat), à établi 124 indicateur de développement urbain, le fait d'atteindre ce nombre d'indicateurs semble difficile.

Partant de ce constat et sur la base de certain nombre d'indicateurs disponibles, fournis par des études ou des rapports (préfectures, collectivités territoriales, services déconcentrés, HCP¹³...), la finalité urbaine ambitionne d'atteindre 7 axes/indicateurs fondamentaux de développement de la ville d'aujourd'hui et de demain (tableau 1).

AXES	INDICATEURS
1. Indicateurs généraux	Histoire de la ville, superficie, densité démographique, taux d'urbanisation, organisation sociale, température et précipitation...
2. Indicateurs de la population	Nombre d'habitants, familles, taux de croissance démographique, fertilité, répartition de la population, activités, taux de chômage, pauvreté et handicap...
3. Indicateurs de l'économie et de l'emploi	Agriculture (superficie arable, forestière, têtes de bail), industrie (zones industrielles, unités, nombre d'ouvriers, poids financier et industriel, artisanat), commerce (unités commerciales, légales et ambulantes, centres commerciaux et nombre de commerçants), tourisme (hôtels, centres de repos et de loisirs), pêche maritime, banques, secteur informel...
4. Indicateurs de l'habitat, de	Habitat et équipement (parc d'habitats, types

¹²NICOLE MATHIEU, REPENSER LA NATURE DANS LA VILLE : UN ENJEU POUR LA GEOGRAPHIE, NSS, 2000, VOL. 8, NO 3. 74-82.

¹³VOIR DANS CE SENS L'ANNUAIRE REGIONALE DU HCP 2014.

l'équipement et du transport	d'habitats, volume des habitats, statut juridique des habitats, densité des habitats, habitat insalubre, offre d'habitat, équipement des habitats), transport (routier, ferroviaire, tramway, transport aérien, taux de transport)...
5. Indicateurs de l'éducation, de la formation, de la culture et de la communication	Éducation et formation (niveau scolaire, nombre d'établissements, répartition des établissements publics et privés, enseignement supérieur, centres de formation professionnelle, taux d'analphabétisme), et culture (structures culturelles, activités et festivals), et communication (médias écrits, audiovisuels, numériques)...
6. Indicateurs sociaux	Santé (formations sanitaires, nombre de lits, encadrement médical, secteur médical privé), environnement (espaces verts, taux d'assainissement liquide, collecte des déchets), jeunesse, sport, centres sociaux, justice, accidents de la route et sécurité (taux de criminalité)...
7. Indicateurs de la gouvernance et de la gestion	Effectif du personnel administratif et technique de la ville et ces communes, budget de la ville, répartition du budget, taux de participation aux élections, nombre d'association dans la ville...

Tableau.1.Axes et indicateurs

Source : Résumé établi à partir des 124 indicateurs de développement urbain du programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat).

On peut considérer que l'ensemble de ces indicateurs¹⁴, tels qu'ils sont définis, constitueront une base de données préliminaire pour le développement et promotion de l'aménagement territoriale et de l'espace public de la ville.

¹⁴LES COMPTES RÉGIONAUX HCP 2014.

2.2. Espaces publics et changements privés

Concevoir la vision sociale des espaces publics concomitante avec une urbanisation rapide est conduit à regarder de plus près la transformation des rapports entre espaces privés et espaces publics par ; l'apparition et l'importance croissante, dans la vie des habitants, l'usage et l'appropriation sociale souvent individualisée et divers types d'espaces publics inconnus auparavant ne peuvent en effet se comprendre qu'en les resituant par rapport aux transformations dans la sphère et dans les espaces privés¹⁵.

À l'échelle de la planification urbaine, l'action est de favoriser un aménagement urbain favorable aux mobilités actives par la politique des transports, celle de l'aménagement des espaces publics et l'aménagement des rues qui sont généralement engagés par les villes. Un enjeu important consistera à traiter les espaces publics non seulement comme outil de marketing de centre-ville, mais comme un levier de développement pour améliorer la qualité de vie également dans les quartiers et territoires moins favorisés, avec les règles qui définissent le partage de l'espace, tout en le divisant en segment et en donnant une tranche à chacun, ou nous pouvons partager l'espace en le mettant en commun pour tous. Ces deux approches sont deux conceptions de la ville, deux manières différentes de faire communauté (Fig. 1).



Fig. 1. Le partage des espaces.
Source : M. Weil.

2.3. Vers un territoire intégré d'espace et du projet

L'organisation territoriale issue de ces dernières années est marquée par une spécialisation des espaces et une séparation des fonctions entre habitat, travail, achats et loisirs. Il en découle une intense circulation automobile entre ces pôles, avec pour

¹⁵S'APPUIE SUR DIFFÉRENTS TRAVAUX DE RECHERCHE EMPIRIQUES AU MAROC SUR LES COMPARAISONS MENÉES SUR LE MAGHREB, DEPUIS 1996, AU LABORATOIRE URBAMA (TOURS), RÉSEAU *FRAGMENTATION SPATIALE ET URBANITÉ AU MAGHREB*.

conséquences, des nuisances de bruit, de pollution et d'insécurité qui affectent la santé des populations. Si l'on veut inverser cette tendance, il faut rapprocher les différents pôles pour qu'ils puissent être facilement accessibles autrement qu'en véhicule motorisé (Fig. 2).

De nombreuses prospections ont montré des corrélations entre l'étalement urbain, la dépendance auto et les effets néfastes sur la santé. Cependant, une corrélation n'est pas une cause, un urbanisme de courts trajets est à l'opposé des politiques publiques qui permettent ou favorisent l'implantation de centres commerciaux en périphérie, et même des politiques, à intention sociale, ont surtout bénéficié à la création des habitas individuelles dans les territoires ruraux, accentuant la dispersion de l'urbanisation. Ainsi, les objectifs parfaits en matière de santé ou d'aménagement du territoire peuvent être contrecarrés par des politiques fiscales ou de transports qui alimentent l'étalement urbain.

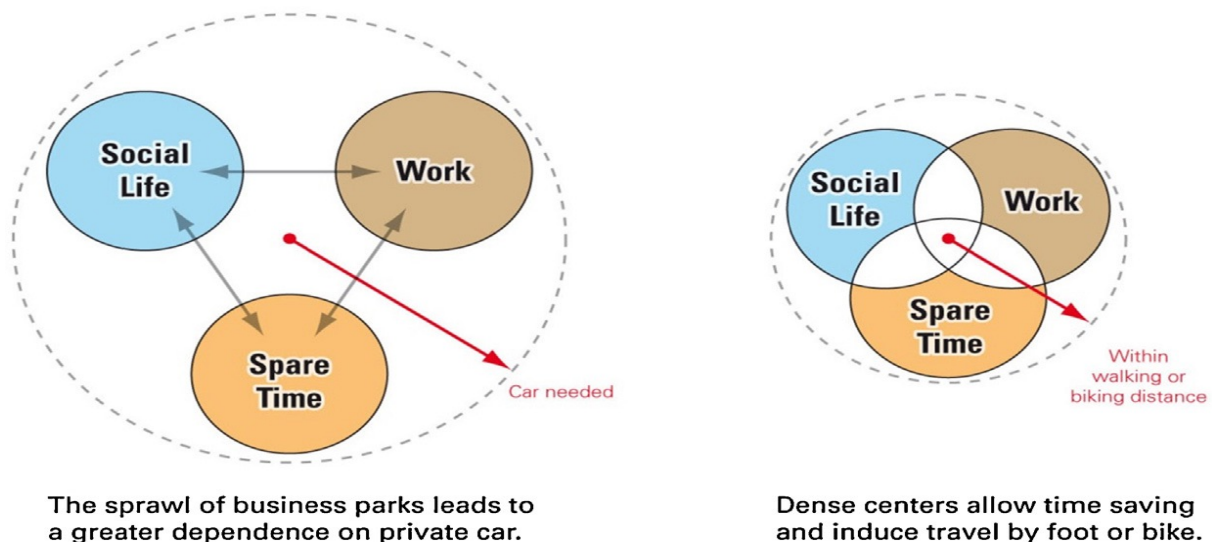


Fig. 1. Des villes durables pour une petite planète.
Source : Richard Rogers, éditions du Moniteur, 2000.

L'intégration des deux dimensions du territoire, l'espace et le projet peuvent servir de base à un modèle de territoire où la mobilisation des différents types de proximité permet de promouvoir l'innovation, ce territoire intégré serait la conjonction de l'espace (le lieu) et du projet (le lien). Les acteurs socio-économiques et le territoire se construisent ensemble, en s'influencant mutuellement et en adoptant des stratégies de territorialisation qui placent les processus d'impulsion des ressources existantes du territoire au cœur de leurs comportements. Les lieux de ces activations sont les projets qui permettent la création de nouveaux recours au sein du territoire, à travers des évolutions d'interaction et d'apprentissage entre les acteurs territoriaux. La compétitivité du territoire est étroitement liée à l'appropriation des intérêts

d'innovation géographique, elle-même fondée sur le développement et la gouvernance territoriale pour des villes marocaines et africaines intelligentes.

L'apport théorique de cette méthodologie de production et d'analyse de données de recherches, d'expression et d'action qui composent l'expérience sociale de l'aménagement du territoire, de proximité et de la mobilité durable peut être recherché de manière privilégiée dans les discours que les acteurs territoriaux construisent à propos de leurs pratiques d'aménagement. Nous nous intéressons en particulier à la description par les acteurs de leurs propres directives, opération qui n'est jamais description pure ni immédiate, mais qui comprend un statut interprétatif essentiel : l'analyse de chaque cas de figure doit prendre en considération le fait que pour les acteurs territoriaux qui les énoncent, qui les écoutent, qui les commentent, elles ont des statuts variés, souvent d'une valeur positive, référentielle, objective et parfois d'une valeur relative¹⁶ (Mondada, 2000). C'est évidemment cette carence de neutralité de la description que nous allons mettre à profit dans le cadre d'une autre problématique du choix modal, en reconstruisant les logiques d'action constitutives d'une expérience sociale de la mobilité intelligente.

CONCLUSION ET CONVICTIONS

Aujourd'hui, 50% de la population mondiale vit dans les villes, l'enjeu majeur consiste donc à conjuguer ensemble qualité de vie et qualité de ville¹⁷. Les convictions sont de mettre le citoyen au cœur des politiques publiques et des plans et programme d'aménagements territoriaux, en mettant les villes toujours croissantes capables de faire marcher les populations non par obligation, mais par plaisir. La contribution des habitants à l'élaboration des projets est l'un des moyens de concrétiser à l'échelle territoriale des objectifs unanimement souhaités, afin de produire des aménagements d'attachement au lieu où nous habitons, plus conformes aux aspirations des habitants.

La récapitulation de la littérature développée sur l'aménagement du territoire et autour de la notion de proximité nous a permis de rendre compte de l'intérêt que motive l'hybridation territoriale du point de vue de ses portées potentielles sur l'innovation, ainsi que sur la structuration de l'espace économique territoriale. Certains auteurs ont soutenu que la proximité géographique est importante, alors que d'autres ont récemment remis en question l'importance de cette forme de proximité, dans le sens, précis et constaté, que celle-ci ne se

¹⁶MONDADA, L., 2000. DÉCRIRE LA VILLE, LA CONSTRUCTION DES SAVOIRS URBAINS DANS L'INTERACTION ET DANS LE TEXTE. ANTHROPOS, ECONOMICA, PARIS 284 P.

¹⁷M. WEIL, URBANISME, SANTÉ ET POLITIQUES PUBLIQUES, REVUE D'ÉPIDÉMIOLOGIE ET DE SANTÉ PUBLIQUE 64S (2016) S69-S73.

limite pas au seul aspect physique, mais cherché à vérifier l'importance relative des différents types de proximité comme facteur favorisant l'innovation.

En cherchant à cerner la relation entre le territoire et l'innovation, il s'est avéré que la proximité spatiale, elle seule ne peut pas garantir les interactions entre les acteurs partageant le même espace. Ce qui signifie que l'innovation se développe davantage dans des territoires où les acteurs sont proches physiquement et sont unis par des projets collaboratifs.

En perspective de recherche la notion d'aménagement territorial ou de la proximité territoriale doivent être abordée à partir d'un éclairage nouveau, qui serait constitué d'un ensemble de dimensions allant de la sphère physique, relevant du fait de se côtoyer sur un même territoire, à la sphère culturelle, relevant du fait de pouvoir compter sur la présence dans ce territoire d'un capital immatériel, cognitif ou communicationnel relevant de l'ordre social, organisationnel ou institutionnel, **en visant l'intelligence territoriale ou smart citée** non comme une connaissance étendue, mais comme une pratique qui sera engagée.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

RAPPORTS :

- [1] LES COMPTES RÉGIONAUX HCP 2014 ;
- [2] L'ANNUAIRE REGIONALE DU HCP 2014 ;
- [3] RESULTAT DE LA TABLE RONDE TRANSPORT ET MOBILITE DURABLE, DES DEBATS DE LA COMMISSION SPECIALISEE DU CONSEIL NATIONAL DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE REUNIE LES 9 JUILLET, 24 JUILLET, 12 SEPTEMBRE, 19 SEPTEMBRE, 17 OCTOBRE ET 12 NOVEMBRE 2014 ;

ARTICLES DE REVUES :

- [1] ANGEON, 2013, PROJET DE TERRITOIRE, TERRITOIRE DE PROJET SYNTHÈSE DES TRAVAUX D'UN COLLOQUE INTERNATIONAL, GEODEV.MA, VOL. 1;
- [2] ADERGHAL M, BERRIANE M, IRAKI A ET LAOUINA A, 2013, PROJET DE TERRITOIRE, TERRITOIRE DE PROJET SYNTHÈSE DES TRAVAUX D'UN COLLOQUE INTERNATIONAL, GEODEV.MA, VOL. 1;
- [3] ANGEON, (2007), LE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL : PRINCIPE ET MÉTHODES IN S. LARDON, LA TOUR D'AIGUES, ED. DE L'AUBE, PP. 23-48 ;

- [4] BERRIANE M, (2006), L'APPROCHE TERRITORIALE POUR LA MISE EN TOURISME DU MILIEU RURAL, IN *DÉVELOPPEMENT RURAL, PERTINENCE DES TERRITOIRES ET GOUVERNANCE*, COORDINATION A. IRAKI, INAU/RELOR, RABAT, PP. 83-95 ;
- [5] CATTEDRA R, 2002. LES MÉTAMORPHOSES DE LA VILLE. URBANITES, TERRITORIALITES ET ESPACES PUBLICS AU MAROC. IN: *GEOCARREFOUR*, VOL. 77, N°3. L'ESPACE PUBLIC AU MOYEN-ORIENT ET DANS LE MONDE ARABE. PP. 255-266;
- [6] HEMMI M, AVRIL/JUIN 2016, PROXIMITÉ TERRITORIALE ET INNOVATION : SENS D'UNE RELATION ANALYSE DES RÉSULTATS D'UNE ENQUÊTE SUR LA RÉGION DE FÈS, REVUE MAROCAINE DE RECHERCHE EN MANAGEMENT ET MARKETING, N°14;
- [7] LAZAREV G ET DE BENOÎT G, 2013, LES COMMUNICATIONS DE GÉODÉV.MA, VOL. 1 ;
- [8] MOQUAY P, POSS Y, *DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET DIAGNOSTIC PROSPECTIF*, LA TOUR D'AIGUES, ED. DE L'AUBE, PP. 23-48 ;
- [9] MAURICE R, 1954, ESSAI DE PLANIFICATION ORGANIQUE DE L'ÎLE DE MADAGASCAR; PATRY J, REVUE DE POLITIQUE ÉTRANGÈRE, VOLUME 19, NUMÉRO 4 ;
- [10] MONDADA, L., 2000. Décrire la ville, La construction des savoirs urbains dans l'interaction et dans le texte. *Anthropos, Economica*, Paris 284 p ;
- [11] NICOLE M, 2000, REPENSER LA NATURE DANS LA VILLE : UN ENJEU POUR LA GÉOGRAPHIE, *NSS*, VOL. 8, NO 3. 74-82 ;
- [12] RAULET-CROSET N. (2008), LA DIMENSION TERRITORIALE DES SITUATIONS DE GESTION, *REVUE FRANÇAISE DE GESTION*, N° 184 ;
- [13] RALLET A. ET TORRE A. (2004), PROXIMITÉ ET LOCALISATION, *ÉCONOMIE RURALE*, N°280, MARS-AVRIL ;
- [14] RAOUNAK A, ETE-AUTOMNE 2002, INSTITUT NATIONAL D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME, RABAT, LA POLITIQUE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE : ESSAI ET BILAN, *CRITIQUE ECONOMIQUE* N° 8, P. 263-271 ;
- [15] WEIL M. (2016), URBANISME, SANTÉ ET POLITIQUES PUBLICS, *REVUS D'ÉPIDÉMIOLOGIE ET DE SANTÉ PUBLIQUE*, 64S-S69-S73.

