



RESEARCH ARTICLE

URBANISATION DURABLE: STRATÉGIES INNOVANTES POUR L'IMPLANTATION DES BIENS ET SERVICES PUBLICS

*KOURAD Hanan

Chercheuse au Laboratoire de Recherche en Economie de L'énergie, Environnement et Ressource 'Greer'

ARTICLE INFO

Article History:

Received 18th December, 2023
Received in revised form
17th January, 2024
Accepted 20th February, 2024
Published online 28th March, 2024

Key words:

Green Products, Environmental Sustainability,
Carbon Emission, Environmental Concern,
Green Attitude

ABSTRACT

Cet article explore le lien crucial entre la localisation des biens publics et le développement urbain durable. Il examine divers aspects, de la définition du développement urbain durable aux stratégies pour doter en biens publics, en passant par les tendances récentes de localisation. Les sections abordent des thèmes clés tels que l'impact des biens publics locaux sur les décisions de localisation des acteurs économiques, le rôle des infrastructures publiques dans les productivités régionales, et la mobilité durable comme pilier du développement urbain. Les dimensions sociales et l'approvisionnement en biens publics sont également traités, avec une attention particulière portée à l'intégration des objectifs de développement durable dans la lutte contre les inégalités urbaines, y compris les inégalités socio-environnementales. La configuration territoriale de la ville et les enjeux de l'action publique locale, notamment le défi économique, sont examinés. Enfin, l'article conclut en soulignant l'importance de mesurer la qualité de vie dans le contexte du développement urbain durable.

Copyright © 2024, KOURAD Hanan. This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

INTRODUCTION

Le développement urbain durable, dépassant la simple croissance économique, cherche à harmoniser les dimensions économiques, environnementales et sociales de l'urbanisation. Cette approche holistique nécessite une réflexion approfondie sur la manière dont les biens publics, qu'ils soient des infrastructures physiques ou des services sociaux, sont répartis et accessibles au sein des zones urbaines. La problématique de la localisation des biens publics se trouve au cœur des enjeux du développement urbain durable, établissant un lien essentiel entre l'aménagement du territoire et la création de communautés résilientes et équilibrées. Le concept de développement urbain durable, bien que largement discuté, reste central dans les discussions contemporaines sur la croissance urbaine et son impact sur l'environnement, l'économie et la qualité de vie des citoyens. Dans cet article, nous explorons les multiples facettes de cette dynamique complexe, en analysant différentes dimensions allant de la définition du développement urbain durable aux implications concrètes de la localisation optimale des biens publics. Pour établir la base conceptuelle du développement urbain durable, l'article se penche sur plusieurs aspects clés. Il commence par définir le développement urbain durable, un concept qui englobe la gestion équilibrée et à long terme des ressources urbaines pour répondre aux besoins actuels sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs.

*Corresponding author: KOURAD Hanan,

Chercheuse au Laboratoire de Recherche en Economie de L'énergie, Environnement et Ressource 'Greer'.

Cette définition met en lumière l'importance de l'équilibre entre les dimensions économiques, sociales et environnementales du développement urbain. On examinera les différentes stratégies pour doter en biens publics les zones urbaines. La disponibilité d'infrastructures adéquates et de services essentiels est cruciale pour soutenir la croissance urbaine sans compromettre la durabilité à long terme. Nous analysons les approches innovantes et les meilleures pratiques pour garantir une dotation efficace en biens publics, prenant en compte les besoins spécifiques des communautés locales. Les tendances récentes de localisation constituent le sujet de la troisième section. À mesure que les villes évoluent, les schémas de localisation des biens publics suivent des trajectoires complexes influencées par des facteurs économiques, sociaux et environnementaux. Comprendre ces tendances offre des perspectives précieuses sur la manière dont les communautés urbaines s'adaptent et évoluent. Mettant l'accent sur l'importance de la localisation optimale. Cette optimisation implique une réflexion stratégique sur où planter les biens publics pour maximiser leur impact positif. Nous abordons des questions telles que l'effet des biens publics locaux sur les choix de localisation des entreprises et des ménages, et comment cette dynamique peut contribuer à des communautés plus résilientes et prospères. Les infrastructures publiques et leurs liens avec les productivités régionales sont explorées dans la cinquième section. Nous analysons comment des investissements judicieux dans les infrastructures peuvent stimuler l'activité économique à l'échelle régionale et favoriser un développement équilibré entre les différentes zones urbaines.

Nous explorons ainsi l'impact des biens publics locaux sur les stratégies de localisation des entreprises et des ménages. Comprendre comment ces acteurs clés prennent leurs décisions de localisation est crucial pour concevoir des politiques publiques efficaces qui soutiennent à la fois le développement économique et la qualité de vie. La mobilité durable est le sujet de la septième section, soulignant l'importance d'assurer l'accessibilité par le biais de systèmes de transport durables. Les choix en matière de mobilité ont un impact direct sur la durabilité urbaine, et nous examinons comment des infrastructures de transport bien planifiées peuvent contribuer à une ville plus durable. Sans négliger les dimensions sociales du développement durable et le rôle crucial des infrastructures sociales dans la création de communautés inclusives et équitables. Nous explorons comment les biens publics peuvent être conçus pour répondre aux besoins spécifiques de divers segments de la population, réduisant ainsi les inégalités urbaines. Comment garantir un approvisionnement stable et équitable en biens publics devient une question centrale pour les planificateurs urbains cherchant à créer des villes durables et résilientes. L'article offre une exploration du lien complexe entre la localisation des biens publics et le développement urbain durable. Chaque section contribue à une compréhension holistique de cette dynamique, offrant des perspectives précieuses pour les chercheurs, les planificateurs urbains et les décideurs politiques cherchant à créer des villes résilientes et durables pour les générations futures.

On explore également les questions fondamentales liées au développement durable. Parmi ces questions figurent celles liées à la localisation des biens publics, qui jouent un rôle crucial dans la création de villes durables. Comment les biens publics sont-ils répartis spatialement, et quel impact cela a-t-il sur le développement urbain ? Comment les tendances récentes de localisation reflètent-elles les objectifs du développement durable ? Ces questions serviront de fil conducteur tout au long de l'article, guidant l'analyse des stratégies de dotation en biens publics, des influences sur les décisions de localisation des acteurs économiques, et de l'intégration des objectifs de développement durable pour lutter contre les inégalités urbaines. En explorant ces aspects, l'article cherche à éclairer les dynamiques complexes entre la localisation des biens publics et le développement urbain durable. L'approche pédagogique de cet article se veut inclusive, accessible à un large public, en tant que ressource complète destinée à offrir une compréhension approfondie des interconnexions complexes entre la localisation des biens publics et le développement urbain durable. Chaque section est conçue de manière à guider le lecteur à travers divers aspects de la thématique, offrant un parcours structuré pour explorer les dimensions économiques, environnementales et sociales du développement urbain durable.

Les Fondements du Développement Urbain Durable: Le concept de développement urbain durable suscite des débats et des interrogations, notamment sur sa pertinence appliquée à la ville. Selon BRUNET.R. (1997) dans « Le développement durable en haut de l'échelle », l'absence de consensus sur la définition de la durabilité urbaine entraîne une coexistence de différents points de vue. Chaque partie se concentre sur des aspects spécifiques tels que les risques, la pollution, les déchets, ou les transports, en se focalisant parfois sur des espaces spécifiques tels que l'aire urbaine ou la commune.

Le flou persiste au niveau opérationnel, où les collectivités territoriales tentent d'intégrer la dimension de la durabilité sans disposer d'un modèle consensuel. Au Maroc, la loi 12-90 mentionne clairement l'objectif d'un développement urbain maîtrisé dans le respect du développement durable. Il est question de l'importance d'un changement urbain, incitant à planifier la ville comme un système où les décisions dans un domaine impactent un autre. Ainsi, définir le développement urbain durable implique une plongée profonde dans les différentes interprétations de ce concept complexe, établissant ainsi un cadre théorique essentiel qui sert de fondement à la compréhension des sections suivantes. Le développement urbain durable, par essence, transcende la simple croissance économique pour intégrer les dimensions cruciales de l'environnement et du social, visant à créer des villes équilibrées et résilientes.

Croissance économique équilibrée: Une interprétation fondamentale du développement urbain durable réside dans la recherche d'une croissance économique équilibrée. Cela va au-delà du simple PIB pour englober une prospérité qui favorise l'inclusion sociale, encourage l'innovation économique et assure la stabilité financière à long terme. Les villes durables aspirent à devenir des moteurs économiques diversifiés et résilients.

Durabilité environnementale: Une autre facette essentielle est la durabilité environnementale. Les villes durables s'efforcent de minimiser leur impact écologique en adoptant des pratiques respectueuses de l'environnement, en préservant les espaces verts, en favorisant la mobilité durable et en réduisant leur empreinte carbone. Cela implique une gestion réfléchie des ressources naturelles et une planification urbaine consciente.

Équité sociale: La dimension sociale du développement urbain durable met l'accent sur l'équité et l'inclusion. Les villes durables cherchent à créer des communautés où chaque individu a un accès équitable aux opportunités, aux services de base tels que l'éducation et la santé, et où les inégalités sociales sont réduites au minimum. L'inclusion sociale et la qualité de vie élevée pour tous sont des objectifs fondamentaux.

Planification à long terme: Une interprétation plus large intègre la planification à long terme. Les villes durables adoptent une approche proactive, anticipant les défis futurs tels que le changement climatique, la croissance démographique et les avancées technologiques. Cela nécessite une planification urbaine stratégique et une gouvernance transparente.

Intégration des dimensions: Enfin, la caractéristique distinctive du développement urbain durable réside dans l'intégration de ces dimensions économiques, environnementales et sociales. Les villes durables cherchent à équilibrer ces aspects souvent interdépendants pour créer des milieux urbains complets, où la prospérité économique s'accompagne de la préservation de l'environnement et de la création de sociétés équitables. Ainsi, cette exploration des diverses interprétations du développement urbain durable établit le fondement théorique essentiel qui sous-tend les discussions ultérieures. La compréhension de ces différentes dimensions est cruciale pour envisager des stratégies efficaces en faveur d'un développement urbain durable.

Stratégies pour la Dotation en Biens Publics : Quelles Approches Adopter ?: En général, les critiques portent davantage sur la distribution quantitative des investissements publics que sur l'objectivité et l'efficacité des choix de localisation effectués par l'État. En réalité, la problématique de l'objectivité et de l'efficacité dans le choix des sites pour les investissements publics découle des déterminants des dépenses d'investissements publics.

La déclaration selon laquelle le montant des investissements publics alloués à une région donnée résulte de deux facteurs principaux, à savoir les besoins objectifs de la région et les orientations délibérées relevant de la politique d'aménagement du territoire, est une assertion plutôt qu'une affirmation de Bernard FRITCH. Il est légitime de se demander où le bien public local devrait être proposé pour répondre aux besoins des consommateurs dispersés sur l'ensemble du territoire.

Les tendances récentes de localization: BEGUIN.H et al. (1982) dans leur ouvrage "Où construire les équipements collectifs ? Une introduction à la localisation optimale des services publics" proposent une approche en trois étapes pour optimiser le choix de localisation des services. Celle-ci comprend une analyse de la demande, une analyse de l'offre, et un ajustement de l'offre à la demande à l'aide de modèles opérationnels, selon MASSAM. B. Il est à noter qu'une démarche similaire pourrait être appliquée à la recherche de la localisation des services le long des réseaux, en utilisant d'autres méthodes d'analyse intégrant généralement la théorie des graphes. En dépit du rôle significatif joué par certains grands équipements urbains, le sujet de l'impact des services publics sur les espaces urbains est peu exploré. La localisation des biens publics au sein des agglomérations urbaines devient de plus en plus complexe, marquée par des dynamiques contradictoires de concentration et de dispersion des centres d'activité. Parallèlement, l'émergence de services à domicile tels que le maintien des personnes âgées, les crèches familiales, le télé-enseignement, et la communication électronique joue un rôle essentiel dans ce contexte. Cette évolution est incontestablement favorisée par les progrès dans les domaines des transports et des télécommunications, comme le met en lumière l'ouvrage d'ASCHER.F et JACOB.O. (1994) intitulé « Métropolis ou l'avenir des villes Métropolisations : interdépendance mondiales et implications lémaniques ».

En dernier lieu, il est crucial de noter que le choix de localisation des biens et services publics n'est jamais exempt de considérations spécifiques. Il résulte de contraintes techniques, financières, mais aussi de facteurs sociopsychologiques guidés par les décideurs. La notion d'« environnement de qualité » revêt avant tout une dimension sociale avant d'être justifiée sur le plan économique. Elle garantit la pérennité de la localisation d'un type d'activité sur un site donné en préservant les structures et les paysages qui les caractérisent. Des établissements tels que la préfecture, l'hôpital, la mosquée ou la gare deviennent ainsi des symboles autant que des services ou des monuments. Par conséquent, le poids des représentations et des affinités spatiales entre certains équipements joue un rôle déterminant dans les choix de localisation. La résolution de ce problème ne peut donc se limiter à la seule prise en compte de la distance ou du coût de transport, en particulier en milieu urbain. Il est impératif de tenir compte des caractéristiques spécifiques des services, notamment:

La distinction entre services fixes et mobiles, selon que l'utilisateur se déplace vers le service (écoles, parcs sportifs) ou que le service se déplace vers l'utilisateur (ambulances, services d'incendie); La différenciation entre services à demande élastique ou inélastique, selon que la demande de l'utilisateur dépend ou non du coût de la distance (services socioculturels ou services d'urgence); Les contraintes propres au projet, englobant le nombre, la taille, le type d'équipements, ainsi que le budget disponible. L'harmonisation entre les localisations des services publics et des infrastructures crée un écosystème urbain où la complémentarité entre ces deux éléments contribue à façonner la productivité et la qualité de vie régionales.

Interactions Critiques et Impacts du Développement Urbain Durable

Les Infrastructures Publiques et leur Influence sur la Productivité au Niveau Régional: Diverses théories soulignent les implications de la localisation des infrastructures sur la productivité et le développement durable de la région (CATIN.M. (1995), CATIN.M et al. (1995), FUJITA.M. et THISSE.J-F., (2003). VELTZ.P., (2014)). Sur le plan empirique, la question de la localisation des infrastructures demeure au cœur des débats théoriques, englobant des domaines variés tels que la théorie de la croissance endogène et l'économie régionale. Des institutions internationales, de la Commission européenne à la Banque Mondiale, lui accordent une attention particulière, comme en témoigne le rapport annuel de la Banque Mondiale sur le développement dans le monde en 1994, illustrant une reconnaissance positive des travaux de chercheurs établissant l'impact bénéfique de la localisation des infrastructures publiques sur le développement. Cependant, il est essentiel de noter que l'exploration des effets de la localisation des infrastructures n'est pas limitée aux contextes internationaux. Des études menées dans des pays arabes, dont certaines réalisées au Maroc, ont également examiné l'influence de la localisation des infrastructures sur la productivité et le développement régional. Des recherches spécifiques, adaptées aux particularités de ces régions, contribuent à élargir la perspective sur les relations complexes entre les infrastructures publiques, la productivité et le développement durable. Ces travaux enrichissent la compréhension des implications régionales, fournissant des insights précieux pour l'élaboration de politiques et la planification du développement dans ces contextes spécifiques. Un exemple pertinent pourrait être l'étude intitulée « l'impact de l'infrastructure sur la croissance économique à long terme dans les pays de la région MENA : Analyse des secteurs de l'électricité et des téléphones dans dix pays, 1975-1999 » menée par Sami Khedhiri et Nizar Ncibi. Cette recherche se concentre spécifiquement sur les secteurs de l'électricité et des télécommunications dans la région MENA, offrant une analyse approfondie de l'influence de l'infrastructure sur la croissance économique à long terme dans ces pays au cours de la période de 1975 à 1999. D'autres paradigmes ont élargi la perspective du développement durable régional pour se concentrer sur la recherche de solutions concrètes visant à réduire les disparités de revenus entre les régions, à établir un équilibre national, et à lutter contre les problèmes liés à l'urbanisation excessive, tels que la pauvreté et le manque d'infrastructures ou même une localisation inefficace de ces infrastructures publiques.

Pour répondre à ces enjeux, une réorientation des investissements publics a été entreprise, privilégiant les investissements à fonction locale. Ces derniers sont définis comme des investissements qui bénéficient directement aux populations locales et relèvent de la compétence des collectivités locales, englobant des domaines tels que la culture, la santé publique, l'hygiène publique, l'environnement et l'éducation. Dans l'ensemble, la disponibilité des infrastructures reste un défi majeur à relever pour faciliter le développement économique durable de la région. Les investissements dans les infrastructures exercent un impact bénéfique sur la croissance en mettant à disposition des équipements complémentaires tels que les routes, les chemins de fer, les aéroports, etc., ce qui stimule davantage l'activité économique par rapport aux dépenses publiques temporaires, notamment les dépenses de consommation courante. Une multitude d'études empiriques, principalement centrées sur les États-Unis, ont été dédiées à l'analyse de l'effet des infrastructures publiques sur les gains de productivité régionaux, comme souligné par CATIN.M. (1995). Ces recherches démontrent de manière prédominante que les infrastructures publiques, qu'elles soient économiques ou sociales, ont un effet significativement positif sur les gains de productivité, selon les conclusions de THISSE.J-F. et YPERSELE.T-V. (1999).

À l'instar de Fritsch, Catin met en évidence l'importance cruciale des infrastructures de transport et de communication, soulignant particulièrement l'impact spatial de ces infrastructures. De manière similaire, Fritsch constate qu'en France, bien que des disparités régionales et sectorielles significatives existent, une partie des écarts de productivité régionale peut être attribuée aux infrastructures locales. Ces constats mettent en lumière l'interconnexion profonde entre les infrastructures publiques, la productivité régionale, et les choix de localisation, préfigurant ainsi l'exploration approfondie de la localisation des biens publics locaux (BPL) et son impact sur les décisions de localisation des entreprises et des ménages dans la section suivante.

Intégration Sociale et Défis de l'Action Publique Locale

Impact des biens publics locaux (BPL) sur les stratégies de localisation des entreprises et des ménages: Les biens publics locaux (BPL) exercent leur influence soit directement sur la productivité, soit par le biais d'autres facteurs. Par exemple, pour une entreprise, attirer des cadres dans une agglomération bien équipée en infrastructures (pas nécessairement en plein centre-ville) peut être plus facile et souvent moins coûteux en termes d'incitatifs que dans une région isolée et enclavée. Ainsi, un bien commun localisé contribue à la valorisation d'un lieu, induisant des différences qualitatives entre les sites et influençant les choix de localisation des acteurs économiques. Tiebout a mis en évidence l'impact de l'offre locale de biens publics sur les choix de localisation des consommateurs, ceux-ci tendant à se regrouper en fonction de la similitude de leurs profils et de la correspondance avec les caractéristiques des biens publics disponibles. Beeson et Montgomery ont examiné la corrélation entre la localisation résidentielle de professionnels tels que les scientifiques, ingénieurs, etc., et la localisation des centres universitaires.

Leurs travaux mettent en avant des phénomènes tels que les économies d'agglomération et la spécialisation des marchés du travail, attribués aux biens publics locaux (BPL). Bien que d'autres études soulignent l'influence d'autres forces économiques traditionnelles, une partie de la littérature insiste sur l'importance des caractéristiques locales pour attirer des entreprises avec des employés hautement qualifiés. Les investigations sur la localisation des établissements confirment que les entreprises, en particulier celles opérant dans le domaine de haute technologie, sont attirées par la qualité des équipements, notamment les biens publics locaux (BPL). Cette attraction est plus marquée au niveau intra-régional. Toutefois, il est essentiel de souligner que cette préférence ne signifie pas nécessairement que les entreprises tirent directement profit des BPL. Selon Gottlieb, la quête d'un bassin d'emploi durable ou la possibilité de compenser les avantages des BPL par des réductions de salaire jouent probablement un rôle aussi crucial que les effets directs des BPL sur les coûts de production des entreprises. Après avoir reconnu et évalué l'influence théorique des BPL, se pose la question de leur impact sur la fonction de rente foncière. À la suite des travaux de Roback en 1974, qui ont analysé comment des biens publics localisés peuvent influencer les niveaux de rente et les choix de migration des ménages, la littérature s'est étoffée dans les années 1980 pour évaluer l'impact des BPL sur les rentes foncières et les salaires. Certains auteurs ont expliqué de manière théorique comment les différences de revenus entre régions pourraient être liées à des dotations différentes de BPL.

La plupart de ces études convergent vers des conclusions similaires à celles postulées par Brueckner et al, indiquant que la sensibilité aux BPL augmente avec les revenus. Cependant, la question soulevée par Gottlieb sur la manière dont ménages et entreprises intègrent réciproquement ces BPL reste à explorer. Les biens publics locaux (BPL) sont particulièrement prisés par les ménages à revenu élevé, qui sont souvent aussi les plus qualifiés. Dans ce contexte, les entreprises ont tendance à choisir des emplacements proches de ces zones, comme le modèle défendu par Köhler le suggère:

Ce modèle part du postulat que le marché foncier n'est pas en équilibre, et que, entreprises et ménages cherchent à optimiser leur relocalisation. Selon Köhler, les ménages aisés ont une propension à choisir des endroits bien dotés en BPL, et les entreprises se scindent en deux groupes : celles qui suivent les ménages vers ces zones (souvent les entreprises dépendantes du travail qualifié) et celles préférant compenser les déséconomies des BPL sans supporter les coûts des zones les mieux dotées. Cette division est également observée par Roback dans un marché à l'équilibre, où les entreprises arbitrent entre le coût du travail et le coût foncier. Celles nécessitant une main-d'œuvre qualifiée se localisent près des BPL, où le foncier est cher, mais où elles peuvent bénéficier d'économies liées aux BPL et à la périurbanisation sur les salaires. D'un autre côté, celles avec une forte consommation foncière et employant une main-d'œuvre moins qualifiée choisissent des zones éloignées des BPL. Des chercheurs tels que Glaeser, Kolko et Saiz ont observé une corrélation positive entre la croissance des villes et le niveau des BPL. Ils soulignent l'importance de la qualité de vie autant que des salaires, ouvrant une voie vers les théories du développement.

Cette démonstration se structure en trois phases: les BPL attirent les riches et les diplômés, la concentration de capital humain stimule une croissance endogène locale plus soutenue, et les entreprises sont attirées par ces concentrations dynamiques. Il est crucial de noter que les entreprises sont sensibles aux BPL car ils améliorent la productivité ou permettent des économies salariales. Comme le souligne Power, il existe un lien important mais incomplet entre la qualité de l'environnement local et la vitalité de l'économie locale. Si les individus sont sensibles à leur lieu de résidence, les entreprises seront influencées par ces préférences, impactant le choix de localisation de la population et des entreprises. Ce mécanisme final repose sur l'idée que la valorisation des BPL par les ménages peut influencer la distribution de la population dans la ville. Le modèle de Brueckner éclaire les mécanismes par lesquels les BPL jouent un rôle dans les équilibres résidentiels. L'entreprise prend en compte l'utilité de ses salariés, non seulement pour l'amélioration potentielle de leur situation, mais surtout parce que ces employés, détenteurs d'un capital humain précieux, sont liés à l'entreprise et contribuent à sa prospérité. Ce cadre concurrentiel, sans coordination entre les entreprises, incite les entreprises à intégrer des éléments annexes tels que la qualité de vie dans leurs décisions de localisation, dépassant ainsi la simple considération de la distance au lieu de travail, classique dans le cadre d'Alonso-Mills-Muth, pour inclure une liste étendue de BPL valorisée par les ménages, conformément au cadre défini par Brueckner, Thisse et Zénou.

Le modèle de base d'Alonso-Muth-Mills décrit une ville où une population fixe aux revenus établis gravite autour d'un centre-ville des affaires (CBD). Les individus se dirigent vers le CBD pour le travail, avec des coûts de déplacement plus élevés à mesure qu'ils s'éloignent. Les choix résidentiels s'ajustent en fonction de ces coûts, conduisant à des prix plus élevés et à une densité accrue près du CBD, et à des logements plus grands mais moins chers en périphérie. Cependant, ce modèle simplifie en supposant l'homogénéité des individus en termes de revenus et de préférences, en considérant la cité comme monocentrique, et en négligeant d'autres marchés. Il est statique, ne prenant pas en compte la pérennité du parc de logements ni les processus de changement urbain. Malgré ces simplifications, le modèle met en lumière des forces fondamentales ayant une influence à long terme sur la structure des grandes cités. Dans la lignée de la modélisation d'Alonso-Muth-Mills explorant la configuration urbaine en fonction de la proximité du centre-ville et des coûts de déplacement, ce cadre conceptuel crée une transition fluide vers la section suivante sur le "Développement urbain durable et mobilité.

Développement urbain durable et mobilité: La mobilité englobe généralement les déplacements quotidiens des individus, avec des allers-retours entre leur lieu de résidence et leur destination, le trajet domicile-travail étant souvent prépondérant et effectué principalement à l'intérieur de l'agglomération. Elle revêt également la forme de déplacements interurbains ou interrégionaux. Ce concept de mobilité est lié au temps nécessaire pour effectuer un déplacement, à l'accessibilité du réseau et aux coûts associés à chaque mode de déplacement. Toutefois, il ne se limite pas aux déplacements en voiture ; tous les modes de transport doivent être considérés. Jean Phillip Tropeano souligne que les autorités publiques devraient privilégier des infrastructures de désenclavement afin

de rapprocher efficacement les villes plutôt que de multiplier les investissements.

Assurer l'accessibilité par le biais d'un système de transport durable: Transposé dans le contexte urbain, le principe de durabilité se concentre sur l'idée qu'une configuration urbaine compacte peut atténuer les impacts environnementaux, en réduisant notamment la perte d'espaces naturels et la pollution liée à la consommation d'énergie fossile, surtout dans le cadre des déplacements domicile-travail en voiture. Les partisans du modèle urbain durable défendent une conception urbaine caractérisée par sa densité, sa polyvalence, son équité sociale, ainsi que son efficacité énergétique et en ressources. Ce concept englobe divers aspects de l'organisation des transports urbains, et l'utilisation du terme "transport viable" souligne spécifiquement les considérations environnementales, telles que la consommation d'énergie par mode de transport, les impacts sur l'air, le climat, et le sol. Il se matérialise dans une approche de planification intégrée tenant compte des transports en commun, des infrastructures, et de l'aménagement du territoire.

Favoriser l'essor des déplacements à courte distance par des modes non motorisés, mettre en place des infrastructures adaptées, intégrer des solutions de transport public multimodal, et encourager des alternatives telles que le train électrique et le ferroutage pour le transport des marchandises constituent la vision du transport futur. Celle-ci vise à réduire la prédominance de l'automobile, adopter des technologies innovantes (hybride, moteur électrique, hydrogène, etc.), restreindre les trajets longue distance, et développer des infrastructures efficaces pour des modes de déplacement alternatifs comme la marche à pied et le vélo.

Dimensions sociales du développement durable et rôle des infrastructures sociales: Les zones rurales persistent en tant que zones les moins pourvues en infrastructures par rapport au reste du territoire, créant ainsi des arrières-pays enclavés. L'accès aux infrastructures économiques telles que les routes, le téléphone et les bureaux de poste pose des défis dans ces milieux ruraux. L'étude approfondie de Barlow et Diop met en lumière les disparités intra-régionales, en se concentrant particulièrement sur l'accessibilité des infrastructures scolaires et sanitaires dans les villages, fournissant des résultats significatifs. L'éloignement des centres de santé des populations rurales peut entraîner une utilisation limitée des infrastructures sanitaires, établissant ainsi une corrélation négative entre la distance aux infrastructures sociales et leur fréquentation par les populations rurales. En d'autres termes, à conditions égales, plus la distance entre un village et les services éducatifs et de santé est grande, plus les taux de scolarisation primaire et de fréquentation des centres de santé sont bas. En conclusion, l'analyse des disparités intra-régionales en matière d'infrastructures revêt une importance significative. Au-delà des inégalités entre les régions en termes d'infrastructures, le niveau d'équipement des régions peut masquer des disparités internes importantes qui nécessitent une approche plus fine pour mieux orienter les objectifs d'aménagement du territoire. Une amélioration, tant qualitative que quantitative, des infrastructures routières de la région demeure essentielle pour augmenter l'utilisation des infrastructures éducatives et sanitaires, contribuant ainsi à une amélioration à long terme de la productivité régionale.

L'accessibilité émerge ainsi comme un concept clé que l'on cherche à maximiser en réduisant les distances entre les usagers et les équipements.

Perspectives Durables et Défis Economiques

Approvisionnement en Biens Publics et Durabilité Urbaine:

La provision de biens publics dans les villes devrait impliquer une coordination entre la structure fonctionnelle de la cité et les conditions de vie, tenant compte du droit des résidents à habiter des logements de qualité, moins exposés à la pollution et au bruit, tout en assurant l'efficacité et la sécurité des trajets pour les navetteurs. Elle devrait répondre aux exigences de l'ensemble des citoyens, quelles que soient leurs catégories sociales. La coordination des biens publics dans les villes, mentionnée précédemment, s'étend également à la perspective du développement durable et aux inégalités sociales, où l'approvisionnement équitable en infrastructures urbaines doit être intégré pour répondre aux besoins de l'ensemble de la population, minimisant ainsi les disparités sociales et favorisant un environnement urbain durable.

Intégration des Objectifs de Développement Durable dans la Lutte contre les Inégalités Urbaines:

L'intersection entre le développement durable et les inégalités sociales constitue le cœur de la réflexion dans cette section. Il s'agit d'explorer comment les initiatives de durabilité urbaine peuvent être mises en œuvre de manière à atténuer les disparités sociales au sein des communautés urbaines. La compréhension approfondie des externalités environnementales et des différentes strates sociales est cruciale pour élaborer un outil analytique efficace, indispensable à la formulation de politiques visant l'amélioration globale du bien-être. L'objectif est d'atteindre un équilibre économiquement optimal entre les populations et leur environnement, en s'inscrivant dans la perspective du développement durable qui intègre étroitement les dimensions économiques, sociales et environnementales pour promouvoir l'équité tant intra qu'intergénérationnelle. Les inégalités socio-environnementales se manifestent de manière significative entre les centres urbains et leurs périphéries. Cette disparité découle d'une dégradation de l'environnement urbain, incitant les populations à revenu élevé à se replier vers des zones moins altérées. Cette dynamique contribue à la concentration des ménages défavorisés dans les centres urbains, renforçant ainsi l'image des inégalités. Les disparités se révèlent également dans l'accès aux soins de santé, avec des préférences résidentielles qui créent des zones périphériques réservées aux ménages aisés aux États-Unis, tandis qu'en Europe, le schéma est inversé, avec les plus favorisés s'installant en ville et les moins favorisés en banlieue.

L'articulation entre développement durable et équité socio-économique devient cruciale dans la mesure où la protection de l'environnement ne suffit pas à définir le concept de développement durable. Il est impératif de compléter cette approche en travaillant à la réduction des inégalités. Ainsi, toute situation susceptible de générer un déséquilibre socio-environnemental doit être anticipée et prévenue, dans le but d'améliorer le bien-être des générations actuelles et futures. Cette amélioration passe par des politiques urbaines cohérentes, favorisant la mixité sociale et l'aménagement équilibré des zones d'emploi et d'habitation, tout en préservant les espaces non urbains.

Renforcer les normes d'équipement dans des secteurs clés tels que la santé, le sport et l'éducation contribue également à promouvoir une plus grande équité sociale. En conclusion, la complexité des dynamiques urbaines soulève des enjeux cruciaux liés aux inégalités socio-environnementales. L'urbanisation, souvent associée à des choix résidentiels influencés par le niveau de revenu, engendre des disparités marquées entre les centres urbains et leurs périphéries. Ces inégalités, observées à l'échelle mondiale, nécessitent une approche intégrée du développement durable. La préservation des espaces non urbains, la mise en place de politiques urbaines cohérentes, et la recherche d'une mixité sociale deviennent des impératifs pour anticiper les déséquilibres socio-environnementaux. La question centrale réside dans la manière dont le développement durable peut être étroitement lié à la réduction des inégalités, non seulement en termes de préservation environnementale, mais également en favorisant une répartition équitable des avantages socio-économiques. Les normes d'équipement, les politiques de gestion des eaux, et la protection des espaces sensibles émergent comme des leviers essentiels pour atteindre cet équilibre. En fin de compte, pour promouvoir le bien-être des générations actuelles et futures, il est impératif d'adopter une vision intégrée du développement durable qui adresse de front les inégalités socio-environnementales dans nos villes et régions.

Gestion Territoriale et Enjeux Economiques

La configuration territoriale de la ville: La configuration territoriale de la cité : Quelle efficacité pour les régulations classiques de la gestion urbaine, telles que le logement, l'éducation, et les soins aux plus défavorisés, à la lumière des aspirations du développement urbain durable ? Dans cette optique, l'attention se porte sur le rôle des biens publics dans les dynamiques territoriales. À ce niveau, l'aménagement spatial des territoires est au cœur de la vision du développement urbain durable. Les villes agissent comme des moteurs dans les dynamiques territoriales, étant insérées dans des réseaux et des logiques de complémentarité à différentes échelles. Leur évolution dépend non seulement de leurs caractéristiques intrinsèques, mais aussi de leur position relative dans les réseaux d'échanges régionaux, nationaux, et internationaux. La capacité à adopter des innovations, moteur du développement économique, varie en fonction de la base sociale et économique des villes ainsi que de leur potentiel d'échanges avec d'autres entités.

Bailly démontre la relation entre le choix de localisation des biens publics formant le système urbain et la dynamique du territoire dans lequel ce système s'inscrit, et ce à différentes échelles et dans des contextes économiques et politiques variés. La localisation des infrastructures de transport, par exemple, génère souvent des controverses d'aménagement ou d'environnement, témoignant d'une tension entre les résidents et les planificateurs. Une meilleure planification des infrastructures de transport liée à l'aménagement du territoire pourrait atténuer de telles tensions. Les grands projets de réaménagement des systèmes de transports terrestres deviennent ainsi une opportunité de requalifier la ville, de diminuer les tensions locales, d'aménager des espaces publics, et de rendre la ville plus esthétique et durable. En définitive, toute approche du développement durable urbain doit intégrer la dimension locale et la réalité vécue des environnements.

L'action publique devient alors un jeu de contractualisation entre des territoires de différentes échelles, dans un système d'échange entre des objectifs et les moyens pour les réaliser.

Les enjeux de l'action publique locale: L'organisation et économique de l'espace est profondément ancrée dans l'histoire. Pour les résidents, le territoire représente un lieu de mémoire, mais également un espace de vie souvent porteur d'un projet collectif. Il émerge d'un mécanisme complexe d'interactions stratégiques qui délimitent ses compétences, résultant d'un processus de conflits et de coopération avec d'autres territoires. La contrainte de la rareté induit une utilisation compétitive des ressources, en particulier du sol. L'action publique locale doit être envisagée comme une politique visant à stimuler la création de richesses et de ressources nouvelles. Un territoire dont les coûts, notamment du travail et de l'immobilier, ne sont pas justifiés par les avantages offerts aux entreprises court le risque de voir partir les capitaux et les emplois. Le premier défi est donc d'ordre économique. Malheureusement, l'espace local apparaît souvent comme fragmenté. Dans un autre ordre d'idées, la mesure de la qualité de vie peut se comprendre en termes d'avantages et de désavantages, cherchant à savoir si les résidents peuvent accéder à un certain niveau de bien-être. Les études font alors référence à l'accessibilité, sur un territoire donné, pour les résidents, aux équipements et aux services publics. Dans cette optique, la distribution des écoles, des services de santé, les seuils de capacité des infrastructures, etc. Bref l'offre des services prend en importance. Une des dimensions centrales pour définir l'accessibilité est alors celle de distance qui se traduit en temps de trajet selon les modes de déplacement, et forcément en coûts de déplacement.

La mesure de la qualité du cadre de vie, partant d'un équilibre entre quantité (de lits d'hôpitaux, de places à l'école primaire, de parcs, etc.) et d'accessibilité (en distance), offre une représentation de la qualité de vie des milieux de vie à la fois nuancée et différenciée. Tout cela revient à prétendre que l'ensemble des objets qui s'insèrent dans la structure urbaine, qu'ils soient des équipements, des services, ou des infrastructures, doivent être localisés en fonction des grands critères que sont : l'accessibilité, la proximité, la variété, la mixité, la densité et la qualité, en préservant l'environnement, cela constitue pour l'état l'occasion d'affirmer ses priorités et de définir une vision intégrée et pluridisciplinaire de l'avenir de territoires comme porteurs d'enjeux nationaux. Une gestion efficiente de localisation des biens publics répond donc aux orientations s'agissant de l'armature urbaine et de l'aménagement, d'une part, et s'agissant des espaces naturels et des espaces agricoles, d'autre part. Sous le premier volet, on y distingue les centralités urbaines, les pôles d'échanges, les pôles d'activités économiques de niveau régional et les sites logistiques. Sous le second volet, se trouvent déclinés les espaces naturels, sites, milieux et paysages remarquables, les espaces naturels et forestiers sensibles, les espaces agricoles de productions spécialisés, les espaces agricoles à dominante gestionnaire d'écosystèmes, les espaces agricoles périurbains, qui expriment les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement. N'oublions surtout pas que l'État (dans ses décisions urbaines et d'aménagement) doit chercher au premier lieu à augmenter le bien-être humain. Comme on a vu les politiques publiques, concernant les programmes d'habitation, les décisions concernant les infrastructures

d'égout, de traitement des eaux, des routes, de transport en commun, l'implantation d'un site d'enfouissement de déchets, l'ouverture des écoles publiques et des hôpitaux affectent considérablement le choix des ménages et des entreprises quant à leur localisation sur le territoire.

CONCLUSION

Mesurer la Qualité de Vie dans le Développement Urbain Durable: L'article explore la relation complexe entre la localisation des biens publics et le développement urbain durable. Après avoir examiné divers aspects, de la définition du développement urbain durable aux stratégies de dotation en biens publics, en passant par les tendances de localisation, nous pouvons tirer plusieurs conclusions cruciales. Premièrement, il est évident que la localisation des biens publics est au cœur même du développement urbain durable. La manière dont les infrastructures publiques sont déployées et gérées influe directement sur la qualité de vie des citoyens, la compétitivité économique des régions, et l'impact environnemental des zones urbaines. Deuxièmement, les stratégies pour la dotation en biens publics doivent être soigneusement planifiées. Des approches flexibles et adaptatives sont nécessaires pour répondre aux besoins changeants des communautés. Cela nécessite une collaboration étroite entre les autorités publiques, le secteur privé et les citoyens. Ensuite, les tendances récentes de localisation soulignent l'évolution dynamique des villes. La technologie, les changements démographiques et les préoccupations environnementales façonnent la manière dont les biens publics sont distribués. Cela nécessite une gestion agile et innovante de la part des décideurs.

Par ailleurs, l'impact des biens publics locaux sur les stratégies de localisation des entreprises et des ménages est crucial. Comprendre ces dynamiques peut orienter les politiques publiques pour stimuler le développement économique équilibré et la cohésion sociale. La mobilité durable est identifiée comme un pilier du développement urbain. Les systèmes de transport durables favorisent l'accessibilité et réduisent l'empreinte carbone, contribuant ainsi à la durabilité globale des zones urbaines. Les dimensions sociales du développement durable et le rôle des infrastructures sociales doivent être pris en compte. Cela inclut la fourniture de services de base, mais aussi la création d'espaces communautaires inclusifs. Enfin, la gestion territoriale de la ville et les enjeux de l'action publique locale sont inextricablement liés au défi économique. Les autorités locales doivent équilibrer la croissance économique avec la préservation de l'environnement et l'amélioration de la qualité de vie. Pour aller de l'avant, des recommandations pratiques émergent de ces analyses. Il est impératif d'adopter des approches collaboratives et intégrées entre les acteurs publics et privés pour planifier et mettre en œuvre des politiques de localisation des biens publics.

De plus, des études approfondies sur les impacts socio-environnementaux des différentes configurations de localisation sont nécessaires. Cela pourrait inclure des évaluations approfondies des inégalités d'accès aux biens publics et des vulnérabilités spécifiques à certaines communautés. En outre, la recherche future pourrait se concentrer sur l'élaboration de modèles prédictifs pour

anticiper les besoins en biens publics en fonction des changements démographiques et des évolutions économiques. Enfin, des recommandations politiques précises peuvent émerger de ces recherches pour orienter les autorités locales dans la prise de décisions plus éclairées et durables. Cela nécessitera une analyse continue des meilleures pratiques à l'échelle mondiale et une adaptation intelligente à la réalité locale.

RERERENCES

- BRUNET.R. (1997) « Le développement durable en haut de l'échelle », Pouvoirs locaux, n° 34, septembre, pp29-32.
- Dahir n° 1-92-31 du 15 hja 1412 (17 juin 1992) portant promulgation de la loi n° 12-90 relative à l'urbanisme. Section 2 Article 4. Cité en: « STRATÉGIE NATIONALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2030 »
- CAMAGNI.R. (2002) « Compétitivité territoriale, milieux locaux et apprentissage collectif : une contre-réflexion critique », Revue d'Économie régionale et urbaine, n°53, pp,553 – 578.
- LEVER.W.F. et TUROK.I. (1999) « Competitive Cities : Introduction to the Review », Urban Studies, Vol36, n°5-6,pp, 791-793.
- PORTER.M. (1982) « Choix stratégiques et concurrence », *Economica*, p12.
- PORTER.M. (1999), « La concurrence selon Porter », Editions Village Mondial,
- LANDY.C. (2000) «The Creative City», Earth scan Publications, London, In, TUROK.I. «Cities, Regions and Competitiveness », *Regional Studies*, Vol,38n°9, pp,1069-1083.
- GEREFFI.G., (1990) «Manufacturing miracles: paths of industrialization in Latin America and East Asia, » Princeton University Press.
- STOPPER. M., (2004) «The Regional World: Territorial Development in a Global Economy», Guilford Press, New York, 1997, P, 20. In LESLIE. B. et HIRMIS.A. « Conceptual Framework for Regional Competitiveness ». *Regional Studies*,pp,1015-1028.
- PORTER, M. E., (2010), «The Determinants Of National Competitiveness», Working Paper 18249, National Bureau Of Economic Research. [Http://www.nber.org/papers/w18249](http://www.nber.org/papers/w18249). Consulté le 10/04/2017,
- PORTER, M. E., (1990), « L'avantage concurrentiel des nations, » Inter-Editions, Saint laurent, Québec, P. 19.
- KRUGMAN.P. (1998) «What's new about the new economic geography? » *Oxford Review of Economic Policy* Vol22. n°14, pp,7-17.
- KRUGMAN.P. (1991). «Increasing Returns and Economic Geography. Massachusetts Institute of Technology», *Journal of Political Economy*, vol 99, n°3, p,20.
- JALAL. C.,et NMILI. M. (2020), « Le rôle des acteurs locaux dans la gouvernance territoriale : Région : Fès-Meknès ». *Revue internationale des Sciences de Gestion* 6 (1), pp,752 – 773.
- MENDEZ. A. et MERCIER. D. (2006) « le rôle des relations inter-organisationnelles dans des territoires en transition : des compétences clés sous contrainte de l'histoire », *revus française de gestion*, n°32 (164). Cité dans Laila ALIGOD.L, « dynamique et performance des clusters en innovation : quel impact sur le développement économique des territoires d'implantation ? », Thèse de Doctorat, FSJES, Université Sidi Mohamed Ben Abdellah, soutenue en 2016, P, 110.
- POTTER. J. (2009) «Evaluating Regional Competitiveness Policies: Insights from the New Economic», *Geography Regional Studies*,PP,1225-1236.
